

VASTSTELLING BESTEMMINGSPLAN WOONGEBIED SPAARNEBUITEN 2012

Aan de Raad,

Ter vervanging van het op 9 november 2011 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigde bestemmingplan Woongebied SpaarneBuiten, is een nieuw bestemmingsplan voorbereid. Daarbij is uitgegaan van de gedachte dat geen andere realistische mogelijkheid bestaat dan het voormalige gezoneerde industriegebied voor milieuhinderlijke bedrijvigheid te ontwikkelen tot een kwalitatief hoogwaardige en ruim opgezette woonwijk. Terugkeer naar de inmiddels herleefde industriebestemming is uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening en milieuhinder niet acceptabel. De gerealiseerde 77 woningen in de eerste fase, die zijn gebouwd op basis van het bestemmingsplan dat later werd vernietigd, laten voorts weinig andere ruimtelijke mogelijkheden en nopen tot het afronden van de woningbouwontwikkeling. De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State was gebaseerd op de aanname in het destijds gedane verkeersonderzoek, namelijk dat de wegen 5,5 meter breed moesten zijn. Op de dijken is onvoldoende ruimte aanwezig om de wegen overal tot die breedte op te waarderen.

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is een nieuw verkeersonderzoek gedaan. Daarin worden nieuwe tellingen gebruikt en komt een nieuwe aanpak van de verkeersafwikkeling aan de orde. Sinds de uitspraak van de Afdeling zijn daarnaast de CROW normen in 2012 gewijzigd.

Inleiding.

Het bedrijfsterrein van Koninklijke Volker Wessels Stevin ligt ten zuiden van het dorp Spaarndam, tussen de Lageweg/Lagedijk en de oevers van het Noorder Buiten Spaarne en de Mooie Nel en bedraagt ongeveer 14 hectare. Het terrein is tientallen jaren in gebruik geweest als vestigingsgebied voor milieuhinderlijke bedrijven. Onder andere is hier lange tijd de bekende scheepswerf Stapel gevestigd geweest, alsmede diverse activiteiten van Volker Wessels. Het grootste deel van het bedrijventerrein is verlaten, zodat het voor herontwikkeling in aanmerking komt. Op het terrein heeft een bodemsanering plaatsgevonden. In september 2009 is van deze sanering een evaluatierapport uitgebracht door Aveco de Bondt ingenieursbedrijf. Dit rapport is voorgelegd aan het bevoegde gezag, het provinciaal bestuur van Noord-Holland, dat bij besluit van 19 juli 2010 een beschikking heeft afgegeven.

Bestaande planologische regeling.

Het onderhavige bestemmingsplan dient ter vervanging van het inmiddels opnieuw vigerende bestemmingsplan Spaarndam Zuid 1970.

Het terrein heeft hierin de bestemming "Handel en Nijverheid I". In de ontstaansperiode van dat bestemmingsplan was deze bestemming algemeen gangbaar voor industrieterreinen.

De planvoorschriften lieten bebouwing toe tot 50% van het gehele terrein, met een maximale hoogte van 10 meter, met uitzondering van kranen. Verder wordt een speciale regeling gegeven voor een zogenaamde lashal, waarvan de maximale hoogte was bepaald op 20 meter. Op basis hiervan kan worden gesproken van een industrieterrein waarop massale bebouwing is toegestaan.

Toekomstige planologische regeling.

In dit bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten 2012 is voorzien in de realisering van een woonwijk met een open en groen karakter. Een belangrijke drager van het stedenbouwkundig plan vormt de centraal gelegen groene zone. Deze groene zone loopt evenwijdig aan het Noorder Buiten Spaarne en komt te liggen in het verlengde van de Lagedijk. De groene zone komt uit op een park dat is gelegen op de hoekpunt van het Noorder Buiten Spaarne en de Mooie Nel. De verkeerswegen in het plangebied zullen worden uitgevoerd als groen beplante lanen. Het streven is erop gericht de wijk een dorps karakter te geven dat aansluit op de rest van Spaarndam. Naast de ingang van de haven heeft het woongebouw een maximale hoogte van 20 meter. De andere woongebouwen hebben een maximale hoogte van 16 meter. De overige bebouwing betreft eengezinswoningen waarvan de hoogte varieert tussen 10 en 14 meter.

Ter inzage legging van het ontwerp van het bestemmingsplan.

Na afronding van het gebruikelijke vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, hebben het ontwerp van het bestemmingsplan en het coördinatiebesluit ter inzage gelegen van 20 november 2012 tot en met 18 januari 2013.

Overlegronde.

Op 11 en 12 december 2012 zijn bijeenkomsten gehouden voor bewoners/aanwonenden van de wegen waar met het oog op de realisering van SpaarneBuiten verkeersmaatregelen overwogen werden. Deze verkeersmaatregelen waren gebaseerd op het ten behoeve van dit plan uitgebrachte verkeersadvies. De inhoud van de door omwonenden gemaakte opmerkingen komt in hoofdlijn overeen met de hierna te noemen zienswijzen.

Ingekomen zienswijzen.

Tegen het ontwerp van het bestemmingsplan is een groot aantal zienswijzen ingekomen. De indieners daarvan zijn met naam en adres genoemd in de Nota Zienswijzen, die als bijlage bij het ontwerp van het besluit zijn gevoegd. Voor een overzicht van de zienswijzen en de antwoorden daarop, wordt naar die nota verwezen.

Ontvankelijkheid van de zienswijzen.

De mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen stond open van 20 november 2012 tot en met 18 januari 2013. Een aantal zienswijzen is verzonden na 18 januari 2013. Wegens termijnoverschrijding zijn deze zienswijzen niet ontvankelijk. Inhoudelijk zijn deze zienswijzen gelijk aan zienswijzen die wel ontvankelijk zijn, zodat deze om die reden in de besluitvorming worden meegewogen.

Inhoud van de zienswijzen.

Voor de inhoud van de zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop wordt verwezen naar de bijlage Nota Zienswijzen.

Naar aanleiding van de op 11 en 12 december 2012 gehouden bijeenkomsten en in verband met de ingekomen zienswijzen is alsnog bezien in hoeverre binnen de geldende richtlijnen voor erftoegangswegen aan de zienswijzen van de inwoners tegemoet gekomen kon worden. Daarbij is opnieuw verkeersadvies gevraagd aan de deskundige. De verkeersdeskundige heeft zich ten behoeve van zijn advisering gericht op toepassing van de meest recente richtlijnen van de CROW (2012).

Daarbij is gebleken dat het mogelijk is met het treffen van maatregelen het tweerichtingsverkeer op alle omliggende wegen te handhaven, zonder dat ingrijpende verkeersmaatregelen als eenrichtingverkeer noodzakelijk zijn.

De maatregelen die in het verkeersrapport nader worden uitgewerkt en gemotiveerd, komen in hoofdzaak neer op het herstellen en/of verbeteren van stukken berm van de Lagedijk, het aanbrengen van enkele nieuwe passeerstroken langs de Spaarndammerdijk, het aanbrengen van zogenaamde kantmarkering en het instellen van een 30 km zone bij het Rijnlandshuis.

Daarnaast is het gemeentebestuur voornemens de kruising aldaar aan te passen zodat verkeer elkaar makkelijker kan passeren en dit tevens de meest vanzelfsprekende route wordt. In de praktijk betekent dit dat het profiel van de weg aan beide zijden ongeveer twintig centimeter wordt uitgelegd. Verder is het, om tegemoet te komen aan de uitdrukkelijke wens van de bewoners, de bedoeling om ten behoeve van fietsers te voorzien in een langzaam verkeersroute vanaf SpaarneBuiten, over het terrein van het Rijnlandshuis naar de sluis en een langzaam verkeersroute vanaf de Spaarndammerdijk via het op te waarderen voetpad naar de Ringweg. Daardoor kan langzaam verkeer het smalste wegedeelte bij het Rijnlandshuis mijden. Tenslotte wordt ermee ingestemd dat het gemeentebestuur van Haarlem de flitspaal bij de sluis, in verband met verkeer in Spaarndam-West, gaat gebruiken in de avondspits. Ter zijde wordt aangetekend dat de in het verkeersrapport genoemde fietssuggestiestroken op de rijweg los staan van het recreatieve fietspad nabij de Lagedijk.

Besluit

Uw raad wordt voorgesteld te besluiten als volgt:

Voor de tegen het ontwerp van het bestemmingsplan ingekomen zienswijzen en de reactie van de gemeente daarop te verwijzen naar de bijgaande Nota Zienswijzen, die hierbij integraal onderdeel uitmaakt van dit besluit.

De ingediende zienswijzen, voor zover ontvankelijk, over te nemen voor wat betreft de veilige afwikkeling van verkeer op basis van tweerichtingsverkeer, en voor het overige ongegrond te verklaren;

Het bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten 2012 ongewijzigd vast te stellen;

De aanbevelingen uit het verkeersadvies van Ligtermoet en Partners over te nemen en de boven omschreven maatregelen voor langzaam verkeer ten uitvoer te brengen voorafgaand aan het moment dat de eerstvolgende fase van de woningbouw in gebruik wordt genomen;

In verband met die uitvoering te constateren dat in verband met het vernietigde bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten middelen waren gereserveerd in de meerjarenbegroting ten behoeve van de afwikkeling van het verkeer, dat deze bedragen in de begroting zijn gehandhaafd en zodoende nu beschikbaar worden gesteld voor de verkeersmaatregelen ten behoeve van het onderhavige bestemmingsplan;

Te constateren dat de getroffen financiële voorzieningen voorshands voldoende zijn voor het uitvoeren van de maatregelen.

Halfweg, 18 juni 2013,
Burgemeester en wethouders van
Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
P.J. Heiliegers, burgemeester
Mr. B.J. Huisman, secretaris

BESTEMMINGSPLAN WOONGEBIED SPAARNEBUITEN 2012
(gewijzigd besluit naar aanleiding van aangenomen amendement)

De raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 18 juni 2013;

Gelezen de zienswijzen en de beantwoording daarvan in de Nota Zienswijzen;

Gelet op het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht;

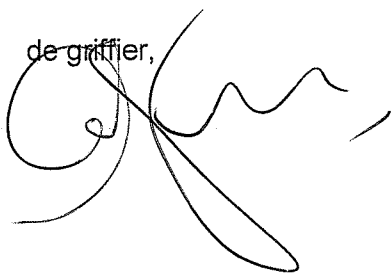
Besluit;

1. Voor de tegen het ontwerp van het bestemmingsplan ingekomen zienswijzen en de reactie van de gemeente daarop te verwijzen naar de bijgaande Nota Zienswijzen, die hierbij integraal onderdeel uitmaakt van dit besluit.
2. De ingediende zienswijzen, voor zover ontvankelijk, over te nemen voor wat betreft de veilige afwikkeling van verkeer op basis van tweerichtingsverkeer, en voor het overige ongegrond te verklaren;
3. Het bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten 2012 (NL.IMRO.0393.SB2012-VG01) ongewijzigd vast te stellen;
4. De aanbevelingen uit het verkeersadvies van Ligtermoet en Partners over te nemen, alsmede de overige maatregelen bij het Rijnlandshuis ten uitvoer te brengen zoals aangegeven in de voordracht van burgemeester en wethouders, voorafgaand aan het moment dat de eerstvolgende fase van de woningbouw in gebruik wordt genomen;
5. Te bepalen dat punt 4 in elk geval de volgende maatregelen inhoudt:
 - a. Op de Lagedijk tussen SpaarneBuiten en Penningsveer komen aan beide zijden grasbetontegels en kantbelijning, alsmede over 500 meter een nieuwe toplaag asfalt;
 - b. Op de Spaarndammerdijk tussen de Lageweg en de Kerkweg worden passeerstroken gemaakt om de 300 meter;
 - c. De Spaarndammerdijk, het deel tussen Lageweg en Zijkanaal C wordt een 30 km zone, conform het door B&W genomen verkeersbesluit, dat om advies wordt voorgelegd aan de Verkeerscommissie en de rijweg wordt ter hoogte van het Rijnlandshuis aan beide zijden met 20 centimeter verbreed;
 - d. Over het terrein van het Rijnlandshuis wordt een langzaam verkeersroute aangelegd (verplichting vloeit voor de ontwikkelaar voort uit exploitatieovereenkomst);
 - e. De gemeente Haarlem wordt verzocht de flitspaal bij de sluis tussen 15.00 uur en 17.00 uur in westelijke richting aan te zetten om sluipverkeer te weren;
 - f. De kruising bij de sluis zal technisch zo worden ingericht dat het autoverkeer de afvoer via de Zijkanaal C weg als meest aannemelijke route kiest om SpaarneBuiten te verlaten;
 - g. Daarnaast zal de gemeente de berm van de Liedeweg tussen de Zoete inval en Penningsveer van grasbetontegels voorzien en verkeersremmende maatregelen (chicanes) nemen.

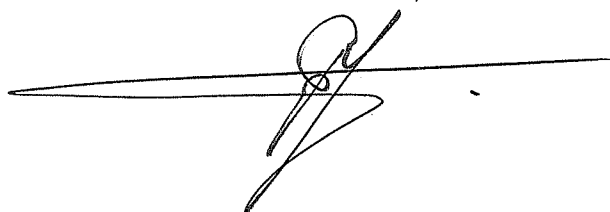
6. In verband met de uitvoering van maatregelen te constateren dat in verband met het vernietigde bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten middelen waren gereserveerd in de meerjarenbegroting ten behoeve van de afwikkeling van het verkeer, dat deze bedragen in de begroting zijn gehandhaafd en zodoende nu beschikbaar worden gesteld voor de verkeersmaatregelen ten behoeve van het onderhavige bestemmingsplan;
7. Te constateren dat de getroffen financiële voorzieningen voorshands voldoende zijn voor het uitvoeren van de maatregelen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 25 juni 2013.

de griffier,

A stylized, cursive handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

de voorzitter,

A handwritten signature in black ink, featuring a large, bold, sweeping horizontal stroke that crosses over a smaller, more complex signature.

A1 Inleiding

Voor woongebied SpaarneBuiten is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter visie gelegen vanaf dinsdag 20 november 2012 tot en vrijdag 18 januari 2013.

Tijdens de periode dat het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen heeft een ieder een mondelinge of schriftelijke zienswijze kunnen indienen. Er zijn geen mondelinge zienswijzen binnengekomen. In de nu voorliggende Nota van Beantwoording worden de schriftelijke zienswijzen weergegeven en voorzien van een antwoord van de gemeente.

A2 Zienswijzen en ontvankelijkheid

Van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen hebben de volgende personen gebruik gemaakt:

1. J.T.M. van Lieshout, Spaarndammerdijk 36, ingekomen op 27 december 2012.
2. I.I.M.Y. Kop, Van Meeuwenstraat 29 ingekomen op 10 januari 2013, eenzelfde reactie is op 11 januari 2013, 14 januari 2013, 15 januari 2013, 16 januari 2013, 17 januari 2013, 18 januari 2013, 21 januari 2013, 22 januari 2013, 23 januari 2013, 24 januari 2013, 25 januari 2013, 1 februari 2013 en 12 februari 2013 ingediend door diverse adressanten.
3. J. en B. Loth, Van der Burchstraat 18, ingekomen op 10 januari 2013.
4. P.J. Mesman van restaurant De Stal, Kerkweg 23, ingekomen op 10 januari 2013.
5. J.G. Bischof, Claes van Kietenstraat 1, ingekomen op 10 januari 2013.
6. F. van Hattum, R. van Sikkelerus, R. van Assema, F. Loerakker en J. Molenaar namens buurtschap Penningsveer, Veermolenweg 9, ingekomen op 11 januari 2013.
7. J. en R.P.H. van Assema van jachthaven en café-paviljoen Bij van Assema, Penningsveer 5, ingekomen op 11 januari 2013.
8. Q. Dalhuisen en M. van Dam van Dynamique, Spaarndammerdijk 85, ingekomen op 14 januari 2013.
9. R. Heijkoop, Lagedijk 11A, ingekomen op 15 januari 2013.
10. K. van der Leij, p/a Weermeijer Roelink Nederend & Van der Leij advocaten, ingekomen op 15 januari 2013.
11. J.F. Muller, namens Haarlemse Zeilvereniging, Lage Dijk 1a, ingekomen op 15 januari 2013.
12. A.H.J. Snel, Liedeweg 25, ingekomen op 15 januari 2013.
13. F.D.L. Poels, M.P. Renes en N.G. Oepts namens bewonersvereniging 'De Laars' Spaarndam, p/a De Laars 6, ingekomen op 16 januari 2013, een nagenoeg vergelijkbare reactie is op 15 januari 2013, 16 januari 2013, 17 januari 2013 en 18 januari 2013 ingediend door diverse adressanten.
14. S.A.B. van Aken, Dr. W. Nijenstraat 8, ingekomen op 16 januari 2013.
15. L.M. Endedijk van vereniging De Hollandsche Molen, ingekomen op 17 januari 2013.
16. V.L. Raadschelders van Don Bosco Spaarndam, B. van Beaumonstraat 4, ingekomen op 18 januari 2013.
17. J.G.M. Raadschelders, Dokter W. Nijestraat 78, ingekomen op 18 januari 2013.
18. C. Buzink en M.J.P. Vink namens Dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Franciscanessenstraat 16, ingekomen op 18 januari 2013.
19. S.M. van Run van stichting behoud Mooie Nel gebied, Lagedijk 13, ingekomen per mail op 18 januari 2013.
20. J. van Run, Molen 'De Slokop', ingekomen per mail op 18 januari 2013.
21. J.P.G. van den Hoogen en G.J.E. Gerrits, Spaandammerdijk 32, afgegeven aan de publieksbalie en daardoor ingekomen op onbekende datum.
22. W. Toppen van Stichting Dorpsraad Spaarndam, Ringweg 36, afgegeven aan de publieksbalie en daardoor ingekomen op onbekende datum.
23. M.C. Houtkamp, Kerkweg 13b, afgegeven aan de publieksbalie.

24. E.A.J. Cornelissen, IJdijk 9, afgegeven aan de publieksbalie.
25. Gemeente Haarlem, Grote Markt, afgegeven aan de publieksbalie.
26. J. Moerman van de Fietzersbond, Leidsevaart 302, afgegeven aan de publieksbalie
27. W.N.M. van Warmerdam, Spaarndammerdijk 95 A, afgegeven aan de publieksbalie
28. H. Bouwens jr. van Albert Heijn Bouwens, Lageweg 1, afgegeven aan de publieksbalie.

Van de onder 1 t/m 28 genoemde adressanten is een zienswijze binnen de wettelijk gestelde termijn ingekomen. Enkele zienswijzen van de adressanten onder 2 zijn buiten de wettelijk gestelde termijn ingekomen en daarmee niet-ontvankelijk. Volledigheidshalve worden deze zienswijzen wel weergegeven in deze Nota van Beantwoording.

De zienswijzen worden in het navolgende weergegeven en voorzien van een antwoord van de gemeente.

1. J.T.M. van Lieshout

1.1 Zienswijze

De adressant heeft geen bezwaar tegen woningbouw in het plangebied maar wel tegen het bij het bestemmingsplan behorende verkeersonderzoek. Daarin is aangegeven dat de wegen binnen de bebouwde kom de verkeersintensiteiten aankunnen. De verkeersproblemen in de bebouwde kom worden niet onderkend en de adressant haalt daarbij een passage uit de eerdere uitspraak van de Afdeling aan. In die passage is aangegeven dat de wegen niet geschikt zijn om de huidige en toekomstige verkeersintensiteit (na het treffen van maatregelen) te verwerken aangezien op de route sprake blijft van een overbelaste situatie. Ook in de eerdere verkeersonderzoeken van Goudappel Coffeng en de StAB zijn de bestaande wegen in de bebouwde kom niet geschikt geacht voor de huidige en toekomstige verkeersintensiteit.

Antwoord

Over het uitgevoerde verkeersonderzoek en de hierin geformuleerde oplossingen zijn veel zienswijzen ingekomen. Deze zienswijzen hebben mede aanleiding gegeven om opnieuw verkeerskundige advisering te laten plaatsvinden om te bezien welke mogelijke oplossingen er zijn om een vanuit verkeerskundig oogpunt aanvaardbare situatie te borgen, anders dan door het instellen van eenrichtingsverkeer. Ook het feit dat een nieuwe versie van de CROW richtlijnen beschikbaar is gekomen heeft de gemeente aanleiding gegeven nogmaals de diverse uitgangspunten en oplossingsrichtingen te laten onderzoeken.

Ten behoeve van het vaststellen van het bestemmingsplan heeft Ligtermoet & Partners (L&P) daarom nogmaals geadviseerd. Deze aanvullende advisering is neergelegd in het rapport 'Ontsluiting van SpaarneBuiten' (projectnummer 802, 16 mei 2013). Dit nieuwe rapport ligt als motivering ten grondslag aan het vast te stellen bestemmingsplan.

De gemeente hanteert als uitgangspunt dat Spaarndam en dus ook SpaarneBuiten ontsloten zijn met de Zijkanaal C-weg. In een goede hoofdontsluitingsweg is dus voorzien. Dit neemt niet weg dat rekening moet worden gehouden met de te verwachten verkeersbelastingen op de wegen direct rondom SpaarneBuiten. Dit is onderzocht door L&P.

De kern van het aangepaste rapport van L&P is dat alle betrokken wegen in de toekomstige situatie geschikt zullen zijn om de te verwachten verkeersbelasting te kunnen verwerken. Er wordt voldaan aan de meest recente CROW-aanbevelingen.

Dit wordt voor elke weg nader toegelicht in genoemd rapport. Daar waar letterlijk de CROW-aanbeveling volgen niet mogelijk of nodig is, wordt in het nieuwe rapport toegelicht op welke wijze een goede oplossing wordt bereikt zodat de wegen geschikt zullen zijn voor de toekomstige belasting.

Ten aanzien van het verrichte verkeersonderzoek geldt het volgende:

- a. Op 30 oktober 2012 is een geactualiseerd, digitaal ASVV op de kennisbank van CROW gepubliceerd. Daarin staat dat er geen harde grens is waaraan de intensiteit op wegen binnen een verblijfsgebied getoetst kan worden. De wetgeving gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en de omgeving dat de maximumsnelheid redelijkerwijs voortvloeit uit die inrichting. Strikt genomen is er geen sprake meer van een intensiteitscriterium en zijn alle intensiteiten aanvaardbaar. Van belang zijn meer de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en de vormgeving van het gebied en de wegen. Voor de route door Spaarndam en Penningsveer met kenmerken als de kleinschalige weginrichting, waarbij o.a. ook verkeersremmende maatregelen zijn opgenomen en bruggen ook als zodanig kunnen worden aangemerkt, is er onmiskenbaar sprake van dat de maximum snelheid laag moet zijn en dat er sprake is van een weg met erftoegangsfunctie. Het is daarom sterk motiveerbaar om als indicatieve grenswaarde voor de omgevingscapaciteit een waarde van 5.000 à 6.000 mvt/etmaal te hanteren.
- b. Naast wat de omgeving kan hebben, is ook van belang of de weg zelf voldoet. Daarbij is primair de wegbreedte van belang. In de digitale uitgave van het ASVV 2012 staan minimale wegbreedtes voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom opgenomen:

Maatgevende situatie	Wegbreedte [m]	
	minimaal profiel	ideaal profiel
	W =	W =
eenrichtingverkeer auto + fiets	3,40	3,85
eenrichtingverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets	3,85	4,40
tweerichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweerichtingsverkeer fiets	4,80	5,80

- c. Volgens de meest recente aanbevelingen (ASVV 2012) wordt bij erftoegangswegen met tweerichtingsverkeer 4,80 meter als minimumbreedte aanbevolen. Bij deze wegbreedte is uitgegaan van de benodigde ruimte voor een personenauto met een snelheid van 60 km/u (zijnde 2,40 meter). In zowel Spaarndam als Penningsveer is sprake van een 30 km/uur-gebied. Een minimale wegbreedte van 2,40 meter bij een snelheid van 60 km/uur kan daardoor niet als uitgangspunt gelden. Gelet op het Handboek wegontwerp, deel erftoegangswegen bedraagt de juiste verkeersruimte 2,05 meter per rijrichting in geval van 30 km/u. In geval van tweerichtingsverkeer binnen de bebouwde kom volstaat daardoor een minimumbreedte van 4,10 meter. Met uitzondering van lokale versmallingen zoals de bruggen, wordt voor de rijbaan van de onderzochte wegen binnen de bebouwde kom aan deze minimale maat voldaan.
- d. De wegen buiten de bebouwde kom zijn, met uitzondering van de Zijkanaal C-weg erftoegangswegen. Voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn in de digitale uitgave van het ASVV 2012 minimale wegbreedtes voor de rijlopers van erftoegangswegen opgenomen:

Erftoegangsweg	Standaard	Minimaal	Maximaal
Type I	3,50 m	3,00 m*	4,50 m**
Type II	3,50 m	2,50 m	4,50 (verhardingsbreedte)

* alleen bij suggestiestroken
** alleen bij vrijliggende fietsvoorziening

- e. Alle wegen buiten de bebouwde kom hebben een rijloper die voldoet aan de aanbevolen wegbreedte van 3,00 meter (minimaal) tot 4,50 meter (maximaal). Vanwege de verkeersintensiteiten zijn op twee routes passeerplaatsen gewenst:

1. Op de (Hoge) Spaarndammerdijk moeten westelijk van de A9 om de 300 meter passeer- of uitwijkplaatsen worden gerealiseerd, waarmee de totale verhardingsbreedte ter plaatse van die plaatsen 4,50 meter wordt;
2. Op de Lagedijk wordt geadviseerd kantmarkering aan te brengen, uitwijkstroken te realiseren en berijdbare bermen te creëren. Deze maatregelen zijn op beide wegen uitvoerbaar.

- f. Gezien zowel de intensiteitsgrenswaarde, de nieuwste minimumbreedte-eisen volgens CROW als de maatregelen te realiseren op de (Hoge) Spaarndammerdijk en de Lagedijk, is op basis van het verkeersonderzoek terecht de conclusie getrokken dat genoemde route geschikt en passend is voor de afwikkeling van het verkeer.

In de door de adressant aangehaalde passage uit de eerdere uitspraak van de Afdeling is aangegeven dat de wegen niet geschikt zijn om de huidige en toekomstige verkeersintensiteit (na het treffen van maatregelen) te verwerken, aangezien op de route sprake blijft van een overbelaste situatie. Ook in de eerdere verkeersonderzoeken van Goudappel Coffeng en de StAB zijn de bestaande wegen in de bebouwde kom niet geschikt geacht voor de huidige en toekomstige verkeersintensiteit. Op basis van het onderzoek onderschrijft L&P deze conclusies niet, temeer daar de uitspraak noch het deskundigenbericht duidelijk maken waarom sprake zou zijn van een overbelaste situatie. In dat verband ziet L&P twee elementen die als cruciaal beschouwd moeten worden om de geschiktheid van de route te bepalen: de verkeersveiligheid en de leefbaarheid; deze elementen hebben gezien de erftoegangsfunctie van de weg het primaat boven de (verkeers)doorstroming:

1. Als wordt gekeken naar de verkeersveiligheid op de route, blijkt dat er op het deel dat ligt in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude de laatste 5 jaar geen ongevallen zijn gebeurd. Navraag bij de gemeente Haarlem over de verkeersveiligheid op het Haarlemse deel van de route leert dat op dit gedeelte wat de verkeersveiligheid betreft er maar weinig geregistreerd wordt in Spaarndam. De laatste jaren zijn 1 slachtofferongeval (2009) en 3 ongevallen met uitsluitend materiële schade geregistreerd. Met gemiddeld minder dan 1 ongeval per jaar, kan de gehele route als verkeersveilig worden gekwalificeerd. De omvang van de toename van de verkeersbewegingen ten gevolge van de ontwikkeling van SpaarneBuiten geeft geen aanleiding te veronderstellen dat de verkeersveiligheid na uitvoering van het bestemmingsplan in het geding zal komen.
2. Wat betreft het geluid, is er op 2 representatieve punten op de route gekeken naar de (indicatieve) geluidssituatie, met behulp van Standaard Rekenmethode I. Daaruit blijkt dat voor het eerste punt de toename van verkeer leidt tot een toename van de geluidsbelasting met 0,53 dB; voor een tweede punt is die

waarde 0,93 dB. Deze toename is voor het menselijk oor niet waarneembaar. Bovendien is die toename ruim onder de reconstructiewaarde die in de Wgh op 1,5 dB is gesteld. Er kan aldus worden gesteld dat er op de route door Spaarndam geen waarneembare toename van de geluidhinder is.

Samenvattend kan worden gesteld dat wat betreft de functie van de route 'uitwisseling', 'verkeersveiligheid' en 'leefbaarheid' het primaat hebben boven '(verkeers)doorstroming' en er in dat verband geen sprake is van een overbelaste situatie. In combinatie met het feit dat wordt voldaan aan aanbevelingen met betrekking tot de minimumwegbreedte, is L&P van oordeel dat er geen sprake is van een overbelaste situatie en de route in voldoende mate geschikt is voor de afwikkeling van het verkeer. Het onderzoek van L&P toont aan dat de uitvoering van het bestemmingsplan geen grote en geen merkbare gevolgen heeft voor de verkeersdoorstroming ter plaatse van het sluizencomplex.

1.2 Zienswijze

De gemeenteraad heeft als standpunt ingenomen dat de bestaande wegen door het oude dorp niet extra belast kunnen worden. Om die reden is tegen Landal GreenPark bij Fort Benoorden Spaarndam gestemd.

Antwoord

Het bedoelde Landal Green Park is een ontwikkeling die mogelijk gaat spelen in de gemeente Velsen, maar hierover heeft nog geen besluitvorming door die gemeente plaatsgevonden. De gemeente Velsen onderzoekt momenteel de mogelijkheden om de ontwikkeling op eigen grondgebied te ontsluiten zodat geen gebruik hoeft te worden gemaakt van wegen in de omliggende gemeenten om bij de locatie van het park te komen.

In het verkeersonderzoek is een gevoeligheidsanalyse opgenomen. Hieruit volgt dat de conclusies in het verkeersonderzoek ongewijzigd blijven, ook wanneer een vakantiepark met 50 tot 100 woningen bij Fort Benoorden Spaarndam wordt gerealiseerd.

2. **I.I.M.Y. Kop en andere adressanten**

2.1 Zienswijze

De adressant heeft bezwaar tegen het toepassen van het coördinatiebesluit ten aanzien van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor het bouwen van 82 woningen en commerciële ruimte. Door deze in samenhang in dezelfde procedure te behandelen dreigt het gevaar dat de bouw al in een vergevorderd stadium is in het geval de Raad van State het bestemmingsplan vernietigt op grond van een ondeugdelijke ontsluiting. De omgevingsvergunning voor de woningen zou daarom niet verleend mogen worden zolang er beroep wordt aangetekend tegen het bestemmingsplan.

Antwoord

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de zogenaamde coördinatieregeling opgenomen. De gemeente kan ervoor kiezen om de procedure voor de omgevingsvergunning en die voor het bestemmingsplan tegelijk te laten lopen. Tegen beide besluiten kan dan ook tegelijk beroep worden ingesteld. Het blijft hierbij mogelijk dat ook een voorlopige voorziening wordt gevraagd. Indien een verzoek tot voorlopige voorziening ten aanzien van het gecoördineerde besluit wordt toegekend is de verleende omgevingsvergunning niet bruikbaar totdat de Raad van State uitspraak heeft gedaan.

2.2 Zienswijze

Met de nieuwe plannen is nog steeds geen oplossing gevonden ten behoeve van de ontsluiting van woongebied SpaarneBuiten. De huidige verkeersintensiteit in Spaarndam-West bedraagt 3.600 motorvoertuigen/etmaal. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de aanleg van woongebied SpaarneBuiten leidt tot een toename van 2.160 motorvoertuigen/etmaal. De Raad van State concludeerde eerder al dat de wegen in het oude dorp niet geschikt zijn om de verkeersdruk te verwerken. Bureau Goudappel Coffeng heeft indertijd aangegeven dat het instellen van een flitspaal in de avonduren onvoldoende effect heeft.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 1.1. Korte tijdshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

2.3 Zienswijze

Met het verkeersplan voor eenrichtingsverkeer wordt Spaarndam steeds moeilijker bereikbaar. Van de vijf toegangswegen zullen alleen Zijkanaal C-weg en de Slaperdijk tweerichtingsverkeer zijn waarbij de laatstgenoemde ook zeer krap is. De smalle brug bij Penningsveer wordt een knelpunt.

Antwoord

Mede naar aanleiding van de vele zienswijzen over dit onderwerp heeft opnieuw advisering op verkeerskundig gebied plaatsgevonden. Het blijkt mogelijk om andere oplossingen dan het instellen van eenrichtingsverkeer te kiezen. Hiervoor wordt nu ook gekozen, zie verder de beantwoording van de zienswijze 1.1.

Op dit moment leidt de brug bij Penningsveer incidenteel tot rommelige en ongewenste verkeerssituaties. Dat is evenwel niet het gevolg van de brug of de verkeersintensiteit, maar ontstaat vooral omdat weggebruikers onvoldoende rekening met elkaar houden bij het naderen van de brug; soms ontstaan daar ongewenste situaties, zelfs met achteruit rijdend verkeer (andere adressanten wijzen daar ook op). Ingebruikname van SpaarneBuiten leidt in Penningsveer tot een toename van de verkeersintensiteit met circa 450 mvt/etmaal tot ruim 3.400 mvt/etmaal. SpaarneBuiten heeft daardoor geen grote invloed op de situatie in Penningsveer.

2.4 Zienswijze

Het verkeersonderzoek is niet onafhankelijk omdat de gemeente en de ontwikkelaar tussentijds invloed hebben kunnen uitoefenen op de uitkomst van het onderzoek.

Antwoord

Het voor het bestemmingsplan benodigde verkeersonderzoek is in opdracht van de gemeente door Ligtermoet & Partners uitgevoerd. Ligtermoet & Partners is een onafhankelijk onderzoeksbureau. Dat de gemeente en de ontwikkelaar tussentijds hun reactie hebben kunnen geven doet daar niets aan af. Een dergelijke werkwijze is gebruikelijk bij de onderbouwing van een bestemmingsplan.

2.5 Zienswijze

In het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van een ASVV-norm van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen/etmaal waarna aangegeven is dat er weinig aan de hand is. De ASVV-norm geldt niet meer per 1 oktober 2012 en toen deze nog wel gold had deze betrekking op wegen met een zogenaamd ruim profiel. De dijk door het oude dorp is dat niet.

Antwoord

De indicatieve intensiteitsgrenswaarde van 5.000 à 6.000 mvt/etmaal in de ASVV 2004 is niet gekoppeld aan een ruim of krap profiel. In oktober 2012 is een

geactualiseerd ASVV verschenen. Mede naar aanleiding hiervan heeft nieuwe advisering op verkeerskundig gebied plaatsgevonden, zie verder bij de beantwoording van zienswijze 1.1.

2.6 Zienswijze

In het verkeersonderzoek zijn diverse aspecten niet meegenomen. Zo is er geen rekening gehouden met fietsers en voetgangers ondanks dat in het oude dorp en op de eenrichtingswegen levensgevaarlijke situaties ontstaan. Ook is geen rekening gehouden met het feit dat de brug bij de sluis vele malen per dag openstaat en nu al voor verkeersopstoppen zorgt. Tenslotte is geen rekening gehouden met de realisatie van diverse vakantieparken rondom Spaarndam, zoals de mogelijke komst van Landal Green Parks in Fort Benoorden Spaarndam.

Antwoord

Wat betreft de ontwikkeling van woongebied SpaarneBuiten is het aantal fietsers en voetgangers niet in kaart gebracht. Deze zorgen immers niet voor (verkeers)overlast waardoor een toename van één van deze groepen voor de verkeerssituatie in Spaarndam niet relevant is.

Bij de beoordeling van de vraag of de huidige wegen in en rond Spaarndam de toename van verkeer kunnen verwerken, is wél met fietsers en voetgangers rekening gehouden. Volgens de kennisbank van CROW is op erftoegangswegen sprake van menging van alle verkeerssoorten, wat betekent dat auto's, fietsen en voetgangers van dezelfde ruimte gebruik maken. Het 'uitwisselen' gebeurt zowel op wegvakken als op kruispunten. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer ligt laag en er kunnen overal oversteekbewegingen worden gemaakt, zowel op wegvakken als op kruispunten. Tussen de verschillende verkeerssoorten bestaan conflictmogelijkheden en er zijn veel omgevingsinvloeden. Noemenswaardige problemen worden voorkomen door de lage rijsnelheden en doordat de bestuurders, door de korte afstand die ze afleggen, alert zijn. De aanbevelingen die voor dit wegtype zijn benoemd, houden daarmee impliciet rekening met de belangen van fietsers en voetgangers. Korthedshalve wordt ook verwezen naar de beantwoording van de zienswijze 1.1.

De brug in Spaarndam heeft geen invloed op de verkeersgeneratie van SpaarneBuiten. Wel kan deze invloed hebben op de routevorming. Hiermee is rekening gehouden door het routepatroon van de bestaande woningen in SpaarneBuiten als representatief te beschouwen voor het gehele plangebied van woongebied SpaarneBuiten. Dit is een geëigende methodiek bij het maken van verkeersprognoses. Voorts heeft de brug invloed op de verkeersdoorstroming van het verkeer. Bij de route in het oude dorp is echter doorstroming verkeerskundig gezien van ondergeschikt belang en geldt als primaire functie 'uitwisseling' (van verkeersdeelnemers), zowel op de kruispunten als op de wegvakken. De verkeerstoename bij de brug (als onderdeel van de verkeersroute Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde) bedraagt circa 750 motorvoertuigen/etmaal. Dit komt overeen met circa 75 motorvervoertuigen in het spitsuur. Verdeeld over 2 richtingen is dat 35 à 40 motorvervoertuigen per richting in het drukste uur, oftewel gemiddeld 1 auto per (ruim) 1,5 minuut; buiten de spits is dat (veel) minder. Deze toename geeft daarmee geen grote en merkbare wijzigingen in de wachttijden en verkeersdoorstroming op de route en dus bij het sluizencomplex. Voorts geldt dat de gemeente voornemens is de kruising van de Spaarndammerdijk/ Zijkanaal C-weg/Brug aan te passen waardoor een duidelijkere situatie zal ontstaan. Voor de realisatie van SpaarneBuiten is deze aanpassing niet noodzakelijk.

Ten aanzien van de opmerking over de eventuele realisatie van diverse vakantieparken wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.2.

3. J. en B. Loth

3.1 Zienswijze

Door de toename van de verkeersdruk zullen het woongenot en leefklimaat ernstig afnemen indien de plannen worden gerealiseerd. De gebrekkige kwaliteit en de kwantiteit van de aanwezige infrastructuur kunnen het verkeersaanbod niet aan, ook niet in geval van eenrichtingsverkeer. Er zullen meer kilometers worden gemaakt met meer uitstoot van fijn stof en een hoger kilometerverbruik tot gevolg. Er is meer reistijd nodig en de slechte wegen en bermen komen het rijcomfort niet ten goede. De diverse verkeersdeelnemers zullen conflicteren op de smalle wegen. Ook zullen de plannen een grote en negatieve invloed hebben op het wegenstelsel in de omgeving:

- a. In het oude dorp van Spaarndam is er op bepaalde tijden haast geen doorkomen aan en dat zal alleen maar toenemen als gevolg van de te verwachten verkeersbewegingen (inclusief de verkeersbewegingen vanwege de plannen van Landal GreenParks).
- b. De flessenhals Penningsveer is een ernstig obstakel. Het is niet bekend welke lange wachttijden zullen gaan spelen en waar de opstelstroken worden gerealiseerd zonder ernstige hinder voor de omwonenden te veroorzaken.
- c. Vanwege de wegbreedte en obstakels zal de weg door Haarlemmerliede geen optimale ontsluitingsweg zijn.
- d. De wachttijden bij het belangrijke knooppunt ter hoogte van het sluizencomplex in Spaarndam zullen onacceptabel lang zijn vanwege het oponthoud door de scheepvaart. Op bepaalde momenten is het er door de onduidelijke verkeerssituatie nu al chaotisch.
- e. De Hoge Spaarndammerdijk is en blijft te smal. De weg op deze waterkering is van slechte kwaliteit met een slecht rijcomfort.

Verwezen wordt naar de eerdere uitspraak van de Raad van State, het verkeersonderzoek dat is gemaakt in het kader van het bestemmingsplan en het eerdere verkeersonderzoek. Het recente verkeersonderzoek zou niet onafhankelijk zijn vanwege de invloed van de projectontwikkelaar en de nieuwste ontwerpnormen voor een veilige afhandeling van het verkeer zouden niet zijn toegepast.

Antwoord

- a. Ten aanzien van de opmerkingen met betrekking tot de doorstroming in het dorp Spaarndam wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijzen 1.1 en 2.6. Voor wat betreft de opmerking over de plannen van Landal GreenParks wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.2.
- b. Met betrekking tot de opmerking over Penningsveer wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.3.
- c. Voor de opmerking over de wegen en obstakels in Haarlemmerliede wordt korthedshalve naar de beantwoording van zienswijze 1.1 verwezen. De verwachte intensiteit van ruim 1.700 motorvoertuigen/etmaal, inclusief een toename van ca. 120 motorvoertuigen, is zeer acceptabel.
- d. Ten aanzien van de opmerking over de wachttijden bij het sluizencomplex wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.6.
- e. Onderkend wordt dat de Hoge Spaarndammerdijk een smalle weg is. In het laatste verkeersrapport wordt aanbevolen hier passeerstroken aan te brengen. Deze maatregelen zullen worden uitgevoerd, zodat het verkeer veilig en goed afgewikkeld kan worden, ook na realisatie van SpaarneBuiten.

Ten aanzien van de opmerking dat niet is ingegaan op de nieuwste ontwerpnormen geldt dat zowel de digitale versie van het ASVV (2012) als de gedrukte versie zijn gepubliceerd ná het verschijnen van de eerste versie van het verkeersonderzoek van L&P. Mede om deze reden is opnieuw geadviseerd. Voor

wat betreft de opmerking dat het verkeersonderzoek niet onafhankelijk is wordt kortheidshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.4.

3.2 Zienswijze

De adressanten hebben bezwaar tegen het toepassen van het coördinatiebesluit ten aanzien van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor het bouwen van 82 woningen. Het besluit ten aanzien van de omgevingsvergunning voor de woningen zou pas genomen mogen worden nadat de besluitvorming ten aanzien van het bestemmingsplan is afgehandeld. De situatie zoals bij de eerste en al gerealiseerde fase mag niet meer voorkomen.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.1. Kortheidshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

4. **P.J. Mesman van restaurant De Stal**

4.1 Zienswijze

De adressant wil de exploitatie van het restaurant in de toekomst graag voortzetten maar bereikbaarheid is daarbij van groot belang. In deze tijd is elke gast er één. Het creëren van een belemmering in de vorm van eenrichtingsverkeer heeft geen positieve uitwerking op de bereikbaarheid van het restaurant en De Stompe Toren. Met name op donkere dagen en met slechte wegen (zoals de Lagedijk) zullen potentiële gasten niet snel bereid zijn de omweg via Lagedijk en Kerkweg te rijden waardoor een economisch verantwoorde bedrijfsvoering in gevaar wordt gebracht. Verzocht wordt om te kijken naar een alternatief om de verkeersstroom te verwerken.

Antwoord

Het instellen van éénrichtingsverkeer is niet meer nodig gezien de bevindingen in het aangepaste verkeersrapport. Aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen doordat nu andere maatregelen zullen worden genomen, zie verder de beantwoording van zienswijze 1.1.

5. **J.G. Bischof**

5.1 Zienswijze

Ondanks dat het eerdere bestemmingsplan geheel is vernietigd is dit plan, op het verkeer na, ongewijzigd overgenomen. Tegen het oude plan was ook beroep ingesteld ten aanzien van de hoogte van de bebouwing alsmede de aantasting van de open ruimte van het water van de Mooie Nel door het mogelijk maken van de waterwoningen. De Raad van State heeft geen standpunt ten aanzien van deze punten ingenomen aangezien de verkeersontsluiting al aanleiding genoeg was om het bestemmingsplan te vernietigen. De gehele procedure moet daarom opnieuw worden doorlopen als ware het een nieuw plan. De adressant mist de overwegingen ten aanzien van de bij de gemeente bekende bezwaren tegen de overige punten aangezien deze bezwaren niet zijn weggenomen. Er is sprake van een gewijzigde woningmarkt en er staan nog koopwoningen van het al gerealiseerde deel te koop maar er is geen overweging om eventueel het aantal woningen te verminderen en aan te passen aan de bestaande verkeersmogelijkheden.

Antwoord

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State is voor het Woongebied SpaarneBuiten een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Ook zijn diverse onderzoeken ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan geactualiseerd. Het

nieuwe bestemmingsplan heeft de gehele bestemmingsplanprocedure doorlopen (inclusief vooroverleg).

In de toelichting van het nieuwe bestemmingsplan is onder andere nader ingegaan op de hoogte van de voorgenomen bebouwing (paragraaf 4.5) en de ligging van de waterwoningen in het landelijk gebied (paragraaf 3.4). Dat de bezwaren van de adressant niet zijn weggenomen wil nog niet zeggen dat in het bestemmingsplan niet is ingegaan op de betreffende punten.

In de regio is nog steeds behoefte om binnen de planperiode van het bestemmingsplan nieuwe woningen te realiseren. Dat blijkt uit de in 2010 vastgestelde structuurvisie van de provincie Noord-Holland waarin voor Noord-Holland Zuid een woningbouwopgave van 75.000 woningen is aangegeven voor de periode 2010-2020. Uit de provinciale woningbouwmonitor 2012 blijkt dat het woningtekort binnen Noord-Holland verder is opgelopen door een toename van het aantal huishoudens. Door de provincie wordt gesteld dat de opgave voor de regio Zuid-Kennemerland (waar Haarlemmerliede en Spaarnwoude toe behoort) momenteel 7.400 woningen bedraagt voor de periode 2010-2019. De realisatie van circa 320 woningen in het plangebied past in deze regionale woningbouwopgave én in het terugdringen van het woningtekort.

Er is alle reden om aan te nemen dat het woongebied binnen 10 jaar gebouwd zal zijn want het plan voor woongebied SpaarneBuiten maakt onderdeel uit van de plancapaciteit binnen de provincie Noord-Holland. Ook uit een recent en mede naar aanleiding van de zienswijze uitgevoerde verkenning van Oolders Omaco Makelaars blijkt dat er voldoende vraag zal zijn naar de geplande woningen bij een marktconforme prijsstelling. Dit advies is opgenomen als bijlage bij de plantoelichting.

5.2 Zienswijze

De adressant heeft bezwaar tegen het in samenhang in dezelfde procedure behandelen van het bestemmingsplan en de vergunningverlening voor 82 woningen. Daardoor dreigt het gevaar dat de bouw al in een vergevorderd stadium is in het geval de Raad van State het bestemmingsplan vernietigt op grond van een ondeugdelijke ontsluiting. De omgevingsvergunning voor de woningen zou daarom niet verleend mogen worden zolang het bestemmingsplan zich in de beroepsfase bevindt.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.1. Korthedshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

5.3 Zienswijze

De nieuwe verkeersplannen bieden geen goede oplossing aangezien de enige nog redelijke verbinding tussen Spaarndam en Halfweg in oostelijke richting onbruikbaar zal worden. Daardoor blijft een verbinding met Buitenhuizen over waardoor het verkeer allerlei sluiproutes over smalle polderwegen zal zoeken die daarvoor niet geschikt zijn. Het oude dorp zal een extra belasting krijgen terwijl deze nu al ontoelaatbaar druk is en er blijven knelpunten bij Penningsveer en voor het Rijnlandhuis. Deze knelpunten zullen door de voorgenomen eenrichtingswegen nog zwaarder belast worden. Bovendien bestaat er onzekerheid over de vestiging van een Landal GreenPark, welke ook verkeerdruk met zich zal meebrengen. De aannamen in het verkeersonderzoek zijn tenslotte voor discussie vatbaar.

Antwoord

Het instellen van éénrichtingverkeer is niet meer nodig gezien de bevindingen in het aangepaste verkeersrapport. Aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen doordat nu andere maatregelen zullen worden genomen, zie ook de beantwoording van zienswijze 1.1.

Wat betreft de situatie bij Penningsveer wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen onder 2.3. Ten aanzien van de opmerking over de situatie bij het Rijnlandhuis (Spaarndammerdijk, oostelijk van de brug) wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.1 betreffende de minimumbreedte-eisen. De gemeente heeft een verkeersbesluit in voorbereiding voor het weggedeelte bij het Rijnlandhuis zodat hier een maximum snelheid van 30 km/u zal gaan gelden. Tenslotte wordt voor de opmerking over de eventuele realisatie van een Landal Green Park korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.2.

6. F. van Hattum, R. van Sikkelerus, R. van Assema, F. Loerakker en J. Molenaar namens buurtschap Penningsveer

6.1 Zienswijze

Het verrichte verkeersonderzoek is niet onafhankelijk en de metingsperiode van het onderzoek (vakantieperiode) geeft geen goed beeld van de werkelijkheid.

Antwoord

De verkeerstellingen zijn uitgevoerd in een representatieve periode, namelijk de laatste 2 weken van april 2012. Mede door de relatief lange waarneemperiode (2 weken), is er geen aanleiding te twijfelen aan de resultaten van de metingen. Ten aanzien van de opmerking dat het verkeersonderzoek niet onafhankelijk is wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.4.

6.2 Zienswijze

De adressanten hebben bezwaar tegen het voorgenomen besluit om alternerende stoplichten te plaatsen in Penningsveer en het instellen van eenrichtingsverkeer op de Lagedijk. Naar aanleiding van het voorgenomen besluit heeft het buurtschap de bewoners geïnformeerd en een enquête gehouden. De gemeente is ten aanzien van de informatievoorziening in gebreke gebleven. Uit de door het buurtschap gehouden enquête blijkt dat 72,09% van de bewoners tegen het voorgenomen besluit is en men verwacht vanwege met name de voorgenomen opstelstroken en de alternerende stoplichten voor en na Penningsveer meer overlast voor bewoners, fietsers, wandelaars en milieu:

- a. De voorgestelde oplossingen voor de uitritten van o.a. de straten en de parkeerterreinen van het recreatieschap en de daar gevestigde bedrijven worden niet als een oplossing gezien maar als een verslechtering van de verkeersveiligheid en de woonsituatie van de huidige bewoners. Ook komt de bedrijfsvoering van de op Penningsveer gevestigde bedrijven in het gedrang. Stoplichten werken het harder rijden in de hand en de bereikbaarheid door hulpverlenende diensten zal nog verder verslechteren.
- b. De verkeersveiligheid voor fietsers en wandelaars zal sterk afnemen doordat deze groep 'vogelvrij' wordt.
- c. Het milieu zal zwaarder belast worden.

Antwoord

Het instellen van éénrichtingsverkeer is niet meer nodig gezien de bevindingen in het aangepaste verkeersrapport. Aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen doordat nu andere maatregelen zullen worden genomen, zie ook de beantwoording van zienswijze 1.1.

Wat betreft de situatie bij Penningsveer wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen onder 2.3.

6.3 Zienswijze

Bij een toename van het aantal inwoners in Spaarndam zal het verkeer toenemen. Deze extra verkeersbewegingen dienen te worden aangemerkt als bestemmingsverkeer. Het verkeersplan voorziet niet in het tegengaan van sluipverkeer. De adressanten verwachten dat het sluipverkeer zelfs gaat toenemen. Uit het verkeersonderzoek en eerdere onderzoeken blijkt dat het gedeelte bij Penningsveer al de meeste verkeersbewegingen telt.

Antwoord

Uit het verkeersonderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd is gebleken dat alleen op de Penningsveer sprake is van substantieel doorgaand verkeer. Dit verkeer rijdt veelal via de Liedeweg en kan als sluipverkeer worden aangemerkt. De ontwikkeling van woongebied SpaarneBuiten heeft op dat verkeer geen effect zodat er geen aanleiding is te veronderstellen dat dit verkeer zal toenemen.

Rekening houdend met de toename van verkeer als gevolg van de ontwikkeling van woongebied SpaarneBuiten is de verkeerssituatie op de Penningsveer als aanvaardbaar beoordeeld en is er op verkeerkundige gronden geen noodzaak om maatregelen tegen doorgaand verkeer te treffen.

7. **J. en R.P.H. van Assema van jachthaven en café-paviljoen Bij van Assema**

7.1 Zienswijze

De adressanten hebben bezwaar tegen het voorgenomen besluit om alternerende stoplichten te plaatsen in Penningsveer en het instellen van eenrichtingsverkeer op de Lagedijk. Het plaatsen van de stoplichten leidt tot grote problemen in het commercieel en financieel gezond uitvoeren van de bedrijfsvoering doordat de adressanten, hun klanten en de leveranciers niet meer veilig en overzichtelijk van het parkeerterrein en het jachthaventerrein kunnen in- en uitrijden waardoor de bedrijfsvoering ernstig wordt bemoeilijkt. Door de onveilige situatie zullen fietsers en wandelaars Penningsveer gaan vermijden terwijl deze doelgroep zomers een grote bron van inkomsten oplevert. Het is van belang dat de jachthaven en het café-paviljoen goed en veilig bereikbaar zijn, zeker in deze huidige tegenvallende economie. De gemeente mag dit belang niet negeren.

Antwoord

Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 2.3, 3.1 en in het bijzonder 6.2.

8. **Q. Dalhuisen en M. van Dam van recreatiebedrijf Dynamique**

8.1 Zienswijze

De adressanten hebben begrepen dat er nog discussie mogelijk is over de locaties waar de maatregelen ten aanzien van eenrichtingsverkeer worden ingesteld maar dat het vrijwel zeker is dat deze maatregel genomen gaat worden en de rijrichting van noord naar zuid zal zijn. Voor de molen De Slokop en de Haarlemse Zeilvereniging (HZV) wordt gedacht aan tweerichtingsverkeer tot aan de inrit van de molen respectievelijk HZV en eventueel is er nog ruimte voor maatregelen die bewoners zouden moeten ontzien. Het is nog niet bekend hoe de handhaving gaat plaatsvinden, mogelijk wordt er een flitspaal geplaatst. De adressanten merken het volgende op:

- a. Door het instellen van eenrichtingsverkeer vanaf de inrit van de HZV kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan vanwege omkerende auto's die per ongeluk door zijn gereden. De locatie vanaf waar eenrichtingsverkeer zou moeten gelden zou in geval van een zuidelijke rijrichting beter kunnen worden

verplaatst naar de kruising bij De Laars omdat auto's daar veiliger kunnen omkeren. Op die manier ondervinden bewoners en bezoekers van De Laars bovendien minder hinder van de maatregel. De adressanten kunnen zich niet vinden in het door de gemeente genoemde bezwaar dat de lengte waar dan eenrichtingsverkeer geldt te kort wordt waardoor de kans op overtreding dan te groot wordt. Een lengte van 500 meter (vanaf De Laars tot de molen) of 1.000 meter (vanaf HZV tot de molen) maakt weinig verschil en bovendien wordt overtreding vooral voorkomen door de wijze van handhaving.

- b. Verzocht wordt om een flitspaal niet ter hoogte van de HZV te plaatsen maar ten noorden van de kruising Lagedijk/De Laars zodat bewoners en bezoekers van De Laars ongestraft heen en weer kunnen rijden vanaf Penningsveer. Er zou dan alleen nog een belemmering zijn richting Spaarndam. De adressanten vinden dat geen onoverkomelijk bezwaar. De eventuele uitzondering voor HZV-leden zou ook overwogen dienen te worden voor de bewoners en het bedrijf van de adressanten aan De Laars. Het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de bewoners en het bedrijf aan De Laars ligt naar verwachting hoger dan het aantal verkeersbewegingen vanwege HZV, mede gelet op de praktijksituatie dat HZV het gehele winterseizoen vrijwel niet actief is. Eventuele ontheffingen bieden geen oplossing voor de klanten van de adressanten.
- c. Een zuidelijke rijrichting voor eenrichtingsverkeer lijkt willekeurig gekozen. Het enige argument dat tot nu toe is gehoord is dat daardoor in de avonduren sluipverkeer vanuit de Waarderpolder wordt afgeremd. Uit het verkeersonderzoek blijkt echter dat het sluipverkeer slechts marginaal is in de totale verkeersstroom. Bovendien wordt sluipverkeer voorkomen zodra de flitspaal bij de grote sluis in de avonduren operationeel is. Deze flitspaal lijkt nodig als de toename van verkeer in Spaarndam-west moet worden tegengehouden. Verwacht wordt dat een zuidelijke rijrichting van eenrichtingsverkeer tot veel bekeuringen en verdwaalde klanten zal leiden.

Antwoord

Het instellen van éénrichtingsverkeer is niet meer nodig gezien de bevindingen in het aangepaste verkeersrapport. Aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen doordat nu andere maatregelen zullen worden genomen, zie verder de beantwoording van zienswijze 1.1.

8.2 Zienswijze

De adressanten pleiten voor een zo optimaal mogelijk verkeersplan voor alle betrokken partijen waarbij de voorkeur van de adressanten uitgaat naar tweerichtingsverkeer op de Lagedijk of, indien eenrichtingsverkeer toch noodzakelijk is, eenrichtingsverkeer in noordelijke richting. De klanten van het bedrijf van de adressanten kennen de omgeving niet en zullen veelal via Penningsveer naar De Laars rijden waardoor een noordelijke rijrichting wenselijk is. Deze rijrichting heeft naar verwachting geen nadelen ten opzichte van een zuidelijke rijrichting maar wel voordelen voor de bewoners en bedrijven langs de Lagedijk. De adressanten kunnen bezoekers van hun bedrijf na afloop van het bezoek uitleggen welke route zij terug moeten rijden. Tevens zijn er bij een noordelijke rijrichting eenvoudig maatregelen nodig die de diverse bewoners en de HZV ontzien. Bij een eventuele flitspaal bij de molen kan eenvoudig handhaving plaatsvinden aangezien de bewoners langs de dijk en HZV-leden de enige weggebruikers zijn die de Lagedijk in zuidelijke rijrichting mogen gebruiken. Bij de onoverzichtelijke bocht bij de HZV zal dan nog wel een verkeersremmende maatregel moeten worden geplaatst om gevaarlijke situaties te vermijden.

Antwoord

Het handhaven van tweerichtingenverkeer is volgens het nieuwe verkeersonderzoek mogelijk en hiervoor wordt ook gekozen, zie verder de beantwoording van zienswijze 1.1.

8.3 Zienswijze

De adressanten wijzen op een zeer recent aangenomen amendement ten aanzien van de structuurvisie waarin is aangegeven dat de gemeente haar best zal doen om de bestaande belemmeringen weg te nemen die op bestemmingsplanniveau het bedrijf in de weg staan. Door de nu voorgenomen verkeersmaatregelen worden nieuwe belemmeringen gecreëerd.

Antwoord

De structuurvisie 'Samen naar 2035' is op 17 juli 2012 door de gemeenteraad vastgesteld. Er is daarbij een amendement aangenomen waarin onder meer is aangegeven dat de gemeente voor de in het huidige bestemmingsplan opgenomen beperkingen ten aanzien van het buitensportcentrum zoekt naar een oplossing die voldoet aan de eerder geformuleerde behoefte aan een kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van bestaande en nieuwe recreatieve mogelijkheden. De voorgenomen verkeersmaatregelen hebben geen negatieve invloed op de kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van het buitensportcentrum.

9. **R. Heijkoop**

9.1 Zienswijze

De adressant is van mening dat de bewoners van de Lagedijk, de Kerkweg en Spaarndam te weinig betrokken zijn in het voornemen ten aanzien van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Lagedijk. Zo heeft de berichtgeving over de informatieavond de adressant nooit bereikt.

Antwoord

Ten aanzien van het voornemen om eenrichtingsverkeer in te stellen is op 11 en 12 december 2012 een informatieavond georganiseerd. Tevens is het voornemen vermeld als verkeersmaatregel in het kader van het ontwerpbestemmingsplan. Het instellen van éénrichtingverkeer is niet meer nodig gezien de bevindingen in het aangepaste verkeersrapport, zie verder de beantwoording van zienswijze 1.1.

9.2 Zienswijze

Het instellen van eenrichtingsverkeer zou nodig zijn vanwege de huidige en te verwachten drukte als gevolg van de nog te bouwen extra woningen in SpaarneBuiten. De adressant herkent deze drukte niet. De huidige woningen in SpaarneBuiten hebben volgens de adressant niet tot een toename in verkeersdruk op de Lagedijk geleid. Het huidige verkeersbeeld is dermate rustig dat er geen overlast is, ook niet tijdens de spits. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde verkeersmeting. De adressant verwacht dat een verdere toename ook zonder gevolgen blijft, mits de huidige verkeerssituatie in stand wordt gehouden. Wel is er sprake van een bottleneck bij Penningsveer. Een toename van de verkeersdruk zal daar wel problemen opleveren.

Antwoord

Het instellen van éénrichtingverkeer is niet meer nodig gezien de bevindingen in het aangepaste verkeersrapport. Aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen doordat nu andere maatregelen zullen worden genomen, zie verder de beantwoording van zienswijze 1.1.

9.3 Zienswijze

Het instellen van eenrichtingsverkeer treft de bewoners aan de Lagedijk disproportioneel. De reistijd naar voorzieningen neemt aanzienlijk toe. Zo bedraagt de extra reistijd naar de supermarkt 10 tot 15 minuten. De kosten voor bewoners zullen daardoor toenemen. De fiets is vanwege de landelijke ligging niet altijd een goed alternatief en bovendien zijn niet alle woningen goed via het fietspad bereikbaar aangezien het fietspad niet parallel ligt aan de weg, er een sloot ligt tussen de weg en het fietspad en het fietspad vanwege het recreatieve karakter geen functionele route is. De fietsbereikbaarheid zal bij eenrichtingsverkeer verder verslechteren doordat de snelheid toeneemt aangezien automobilisten geen tegenliggers meer hebben.

Antwoord

Het instellen van éénrichtingverkeer en/of het aanbrengen van fietsvoorzieningen is niet meer nodig gezien de bevindingen in het aangepaste verkeersrapport. Aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen doordat nu andere maatregelen zullen worden genomen, zie verder de beantwoording van zienswijze 1.1.

9.4 Zienswijze

De extra reistijd leidt tot meer autokilometers en daardoor tot meer milieuschade. Het instellen van eenrichtingsverkeer zorgt er namelijk voor dat de verkeersintensiteiten op de Lagedijk en de Kerkweg afzonderlijk gezien dalen maar de verkeersdruk wordt over meerdere wegen verdeeld waarbij er door de langere reistijd er een stijging van fijnstof en CO₂ in het gebied zal ontstaan. Ook zullen de wegen eerder slijten.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen, zie verder de beantwoording van zienswijze 1.1.

9.5 Zienswijze

Veel woningen langs de Lagedijk worden door de afwezigheid van gasaansluitingen gestookt met behulp van propaangas of stookolie. Bij eenrichtingsverkeer en de instandhouding van de wegversmalling ten zuiden van de bebouwde kom van Spaarndam komt mogelijk de brandstofbevoorrading in gevaar doordat vrachtwagens niet door de genoemde wegversmalling kunnen en er geen alternatieve route voorhanden is.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen, zie verder de beantwoording van zienswijze 1.1.

9.6 Zienswijze

Er is geen aandacht geschonken aan hoe om te gaan met fietsverkeer in geval van eenrichtingsverkeer. Dit is relevant voor o.a. de kinderen die naar school fietsen via de Lagedijk. Het huidige fietspad biedt geen ontsluiting doordat het fietspad afbuigt richting de Kerkweg of, via een omweg, langs de Mooie Nel. Ook is niet ingegaan op de verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers en bewoners.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen, zie verder de beantwoording van zienswijze 1.1.

9.7 Zienswijze

De adressant is geen voorstander van eenrichtingsverkeer op de Lagedijk en maakt gelet op het voorgaande bezwaar tegen deorgenomen wijziging. Verzocht wordt

om alternatieven met tweerichtingsverkeer te onderzoeken, zoals het verbreden van de weg door het maken van een hogere beschoeiing. De kosten voor het verbreden zullen mogelijk niet hoger zijn dan de kosten voor onderhoud en milieuschade. Indien besloten wordt om toch eenrichtingsverkeer in te stellen zou de gemeente de bewoners tegemoet kunnen komen in het ongemak en de extra kosten door het aanbieden van een aansluiting op het gasnet en een glasvezelaansluiting.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen, zie verder de beantwoording van zienswijze 1.1.

10. K. van der Leij

10.1 Zienswijze

De adressant verwijst naar alle stukken uit de eerdere procedure ten aanzien van het bestemmingsplan 'Woongebied SpaarneBuiten' aangezien het bestemmingsplan 'Woongebied SpaarneBuiten 2012', op de verkeersafwikkeling na, gelijklopend is aan het eerdere bestemmingsplan.

Antwoord

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State is voor het Woongebied SpaarneBuiten een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Ten opzichte van het eerdere bestemmingsplan is daarbij onder meer ingegaan op tussentijds vastgesteld beleid en nieuwe wetgeving en er is nader ingegaan op zaken als molen De Slokop. Ook zijn diverse onderzoeken ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan geactualiseerd en opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

10.2 Zienswijze

De Raad van State heeft bij de vernietiging van het eerdere bestemmingsplan 'Woongebied SpaarneBuiten' beoordeeld dat het bestaande wegennet rond Spaarndam nu en in de toekomst onvoldoende mogelijkheden biedt op een goede ontsluiting van het nieuwe woongebied. Omdat het nieuwe bestemmingsplan uitgaat van een (nagenoeg) gelijk programma zal de verkeersintensiteit die door het nieuwe plan wordt gegenereerd naar verwachting gelijk zijn. De IJdijk in Spaarndam West is een weg die de verkeersbelasting nu al niet aankan. Het verkeersonderzoek en eerdere onderzoeken laten zien dat er op deze weg een toename van het aantal verkeersbewegingen ontstaat. De verkeersbewegingen van de reeds gebouwde woningen dienen daarbij ook te worden betrokken. Uit het StAB-rapport blijkt dat de IJdijk de toenmalige verkeersdruk al niet aan kan en dat er geen mogelijkheden zijn om deze weg aan te passen.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 1.1. Korte tijdshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

10.3 Zienswijze

In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg feitelijk de enige juiste en fundamentele oplossing is maar dat deze oplossing financieel en planologisch onmogelijk zou zijn. Waarom deze oplossing financieel en planologisch onmogelijk is, is niet uitgewerkt. De juistheid van deze conclusie wordt betwist, ook omdat financieel wellicht een bijdrage van de ontwikkelaar en de buurgemeente kan worden verkregen. De financiële problematiek wordt veroorzaakt door de op dat punt volstrekt ondeugdelijke exploitatieovereenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Mocht blijken dat

een nieuwe ontsluitingsweg inderdaad niet kan worden gerealiseerd dan dient daarmee het doek voor het nieuwe woongebied te vallen.

Antwoord

In de eerste plaats wordt hier verwezen naar de beantwoording van de zienswijze bij 1.1. Het verkeersonderzoek concludeert nadrukkelijk niet dat woongebied SpaarneBuiten niet kan worden ontwikkeld zonder een nieuwe wegverbinding. Een nieuwe wegverbinding is in het eerdere verkeersonderzoek slechts als denkrichting aangegeven, zonder rekening te houden met financiële, planologische, landschappelijke en andere relevante aspecten. In het kader van het bestemmingsplan heeft opnieuw advisering op verkeerskundig gebied plaatsgevonden. Hoofdconclusie van het nieuwe verkeersonderzoek is dat de ontwikkeling van woongebied SpaarneBuiten zowel binnen als buiten de kom van Spaarndam leidt tot een aanvaardbare verkeerssituatie en binnen het huidige wegennet kan worden afgewikkeld. Een nieuwe ontsluiting is gelet op het verkeersonderzoek niet nodig.

Indien nader wordt gekeken naar de optie van een nieuwe ontsluitingsweg kan worden opgemerkt dat, los van de vraag waar een nieuwe ontsluitingsweg precies dient te komen, de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg beleidsmatig en financieel gezien nu niet mogelijk is. Een nieuwe ontsluitingsweg zal hoogstwaarschijnlijk ten koste gaan van het door de provincie als 'Ecologische Hoofdstructuur' en 'weidevogelleefgebied' aangewezen buitengebied en daardoor mogelijk schadelijke gevolgen voor het buitengebied hebben. Het maken van een wegontwerp waar diverse belanghebbenden zich in kunnen vinden vergt daarnaast nog jaren. Doordat de betreffende gronden niet in eigendom zullen zijn moeten er onderhandelingen met grondeigenaren worden gevoerd en eventueel onteigeningsprocedures worden gestart. Ook zal er vervolgens een bestemmingsplan moeten worden opgesteld met bijbehorende onderzoeken aangezien de geldende bestemmingsplannen nu geen nieuwe ontsluitingsweg mogelijk maken. De kosten en de tijd die bij de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg komen kijken zorgen er in combinatie met de beleidsmatige belemmeringen op het gebied van flora en fauna voor dat een nieuwe ontsluitingsweg op dit moment geen reële optie is.

10.4 Zienswijze

De planologische onmogelijkheid ten aanzien van een nieuwe ontsluitingsweg geldt ook voor de huidige voorgedragen oplossing, bijvoorbeeld de in bestemmingsplan 'Vereenigde Binnenpolders' vallende Lagedijk. Deze dijk zou autoluw moeten worden gemaakt. De thans veroorzaakte toename van verkeer door het nieuwe woongebied is daardoor evenzeer strijdig met het planologische beleid en daardoor ook niet mogelijk.

Antwoord

In het kader van het bestemmingsplan heeft opnieuw advisering op verkeerskundig gebied plaatsgevonden. Daarbij zijn andere verkeerskundige maatregelen voorgesteld dan in het eerdere verkeersonderzoek. Uit het nieuwe verkeersonderzoek blijkt dat het goed mogelijk is te voorzien in de verwachte verkeersbelasting. Op een afbeelding in het nieuwe verkeersrapport is aangegeven welke maatregelen waar worden genomen.

10.5 Zienswijze

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een structureel goede, veilige en adequate ontsluiting nodig en geen halfslachtige aanpassing van de verkeersstromen die op andere punten voor extra overlast en een toename van de uitstoot van CO₂ zullen gaan zorgen. Bovendien kunnen de verkeersmaatregelen als gevolg van

bezwaar en beroep dan wel voortschrijdend inzicht wellicht geen doorgang vinden of later weer worden gewijzigd.

Antwoord

In het kader van het bestemmingsplan dient te worden aangetoond dat een aanvaardbare verkeersoplossing mogelijk is en dat voldoende aannemelijk is dat deze oplossing kan worden uitgevoerd. De voorgenomen verkeersmaatregelen zijn mogelijk binnen de regels van het bestemmingsplan en zullen door middel van één of meerdere verkeersbesluiten worden vastgelegd. De gemeente heeft in de meerjarenbegroting een raming opgenomen voor het uitvoeren van verkeersmaatregelen in verband met de realisatie van SpaarneBuiten. Ten aanzien van de opmerking dat er een toename van de uitstoot van CO₂ zal gaan plaatsvinden wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 9.4.

10.6 Zienswijze

De rondweg 'om de Noord' die aansluit op de Zijkanaal-C-weg biedt geen soelaas omdat deze ontsluiting in de praktijk niet zal worden gebruikt voor verkeer richting Haarlem.

Antwoord

In het verkeersonderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd is de realisatie van een rondweg niet als oplossing aangedragen.

10.7 Zienswijze

Uit de conclusie dat de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg feitelijk de enige juiste en fundamentele oplossing is blijkt impliciet dat het feitelijk niet mogelijk is om met behulp van het bestaande wegennet tot een zodanige ontsluiting te komen dat het plan wel zal gaan voldoen aan de vereisten van goede ruimtelijke ordening. Het plan om het verkeer via het bestaande wegennet af te wikkelen door middel van eenrichtingsverkeer maakt die conclusie niet anders. Daarnaast is er onvoldoende aandacht besteed aan wat de gevolgen van het eenrichtingsverkeer en de te verwachten stremmingen elders (Penningsveer) zijn voor de bereikbaarheid van Spaarndam en met name ten aanzien van de routing die als alternatief door de weggebruikers zal worden aangewend. Te verwachten is dat verkeer vanuit Haarlem en de Waarderpolder met name in de avondspits zal gaan kiezen voor het tracé Schoterbrug/Vondelweg/Vergierdeweg/Slaperdijk/Visserseinde/IJdijk/Spaarndam-Oost in plaats van om te rijden via de Kerklaan en de te verwachten stremming in Penningsveer. De IJdijk zal dan volledig vastlopen en gevaar en overlast veroorzaken.

Antwoord

De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg is een fundamentele oplossing maar gelet op de uitkomsten van het verkeersonderzoek niet nodig om te kunnen voldoen aan de vereisten van goede ruimtelijke ordening (zie ook de beantwoording van zienswijze 10.3).

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen.

10.8 Zienswijze

Het verkeersonderzoek lijkt voornamelijk te zijn ingegeven als weerlegging van de visie en overwegingen in de uitspraak van de Raad van State. Het onderzoek fungeert niet als onderzoek naar een planologisch aanvaardbare en veilige oplossing voor de verkeersontsluiting in het kwetsbare gebied. Het valt op dat de beslissing van de Raad van State gelezen wordt in het licht van het voorkomen van bermschade

terwijl het juist voornamelijk gaat om een veilige en voldoende doorstromende verkeersafwikkeling die met behulp van het bestaande wegennet niet voldoende kan worden gewaarborgd. Tijdens de zitting van de Raad van State is duidelijk onderstreept dat de toepassing van grasbetontegels om het wegdek te verbreden een volstrekt onaanvaardbare oplossing is waar de gemeente nu toch weer op voortborduurt.

Antwoord

Het verkeersonderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd is bedoeld als onderbouwing van het bestemmingsplan, rekening houdend met de uitspraak van de Raad van State. Er is in het nieuwe verkeersonderzoek juist niet alleen gekeken naar het voorkomen van bermschade, maar ook naar verkeersveiligheid en de omgevingscapaciteit. Korthedshalve wordt voor het overige verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen onder 1.1 en 8.2.

10.9 Zienswijze

De gemeente Haarlem wil niet bijdragen in de noodzakelijk geachte aanvullende verkeersoplossingen in haar gebied (zoals fietsstroken). Het valt dan ook te voorzien dat de in het plan opgenomen maatregelen een dode letter blijken te zijn. De maatregelen zijn bovendien niet voorwaardelijk opgenomen.

Antwoord

Op het grondgebied van de gemeente Haarlem zijn geen maatregelen nodig ten behoeve van het bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten. Dit blijkt uit het mede naar aanleiding van zienswijzen uitgevoerde nieuwe verkeersonderzoek. Ten aanzien van de opmerking dat de voorgenomen verkeersmaatregelen niet voorwaardelijk zijn opgenomen geldt dat daar in dit geval ook geen verplichting toe bestaat. De voorgenomen verkeersmaatregelen zullen door middel van één of meerdere verkeersbesluiten worden vastgelegd. Uit jurisprudentie (onder meer 201202370/1/R1) blijkt dat een benodigd verkeersbesluit niet ten tijde van de vaststelling van een bestemmingsplan hoeft te worden (of zijn) genomen. Dat betekent dat pas bij de daadwerkelijke (verdere) realisatie van het woongebied een verkeersbesluit dient te zijn genomen.

Alle noodzakelijke verkeersmaatregelen zullen worden uitgevoerd voordat de volgende fase van SpaarneBuiten in gebruik zal worden genomen. De middelen hiervoor zijn beschikbaar in de gemeentebegroting en als gevolg van de tussen de gemeente en de ontwikkelaar gesloten overeenkomst inclusief de nadere aanvullingen daarvan. Voorts is tussen gemeente en ontwikkelaar overeengekomen dat de uitvoering van de noodzakelijke maatregelen gerealiseerd zullen zijn voordat de volgende fase van SpaarneBuiten in gebruik zal worden genomen.

11. **J.F. Muller, namens Haarlemse Zeilvereniging (HZV)**

11.1 Zienswijze

Ondanks de gedeeltelijke tegemoetkoming door tweerichtingenverkeer te behouden tussen Penningsveer en een punt ten noorden van de HZV blijft de adressant van mening dat een verbetering van de Lagedijk door bermversteving of het verbreden van het wegdek de enige juiste en toekomstvastе oplossing is:

- a. Twee onafhankelijke verkeersbureaus hebben geconstateerd dat bermverstevende maatregelen technisch haalbaar en afdoende zijn ter voorkoming van bermschade en ook afdoende zijn ten aanzien van de geprognoseerde verkeersintensiteiten. Het Handboek waaraan de Raad van State haar argumentatie heeft ontleend is een richtlijn en geen norm en daardoor ook niet opgenomen in het Bouwbesluit. De richtlijn heeft geen wettelijke status waardoor de argumentatie van de Raad van State ter

discussie komt te staan. Het toepassen van bermverhardstroken biedt een betere en stabielere oplossing dan de veel genoemde grasbetontegels. Uit informatie blijkt dat het toepassen van bermverhardstroken aan weerszijden van de Lagedijk circa € 400.000,- exclusief BTW zal kosten. Deze investering wordt als passend beschouwd in verhouding tot de realisatie van het woongebied.

- b. Een verbreding is duurder maar ook meer toekomstvast. Er kan door een relatief ruime redresseerstrook een visuele versmalling van het wegdek worden toegepast, zoals ook is gedaan bij de Slaperdijkerweg. Een andere snelheidsremmende maatregel is het realiseren van wegversmallingen door middel van voorrangdoorgangregelingen. Bovendien leidt tweerichtingsverkeer op een relatief smalle weg tot voorzichtigheid en dus lagere rijsnelheden.
- Het is vreemd dat de realisatie van een woongebied gepaard gaat met een devaluatie van de infrastructuur. De infrastructuur vervult ook een sociale functie en eenrichtingsverkeer is niet gebruikelijk in buitengebieden. Door gedeeltelijk eenrichtingsverkeer zullen leden de aanrijroute via Spaarndam alsnog gedwongen worden om via de Waarderpolder of via de Kerkweg terug te rijden. Dit geeft een extra belasting voor zowel Penningsveer als de Kerkweg en de extra kilometers betekenen een extra belasting voor het milieu en meer hinder voor omwonenden.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen, zie verder de beantwoording van de zienswijzen 1.1, 8.2 en 10.7. Van een devaluatie van de infrastructuur zal geenszins sprake zijn, integendeel.

12. A.H.J. Snel

12.1 Zienswijze

Gevraagd wordt of zoveel woningen passen binnen een buffergemeente. De gemeente moet afwijken van de rondom de gemeente woekerende bouwactiviteiten en niet proberen om zichzelf op de kaart te zetten door woningbouw en bedrijventerreinen in plaats van de beloofde groene buffer. Een totaal van 300 woningen is te veel voor de eigen bevolking, zoals ook blijkt uit de leegstand van meerdere woningen in het al gerealiseerde deel. Door woningbouw wordt de gemeente een eenheidsworst die zonder enig probleem kan worden geannexeerd door de gemeentes Haarlem en Amsterdam.

Antwoord

In de regio is behoefte om binnen de planperiode van het bestemmingsplan nieuwe woningen te realiseren. Dat blijkt ook uit de provinciale woningbouwmonitor 2012 waarin de opgave voor de regio Zuid-Kennemerland (waar Haarlemmerliede en Spaarnwoude toe behoort) momenteel 7.400 woningen bedraagt voor de periode 2010-2019. Het plan voor woongebied SpaarneBuiten maakt planologisch onderdeel uit van de plancapaciteit binnen de provincie Noord-Holland. Ook uit een inmiddels uitgevoerde verkenning van makelaardij Oolders Omaco Makelaars blijkt dat er een markt zal zijn voor de geplande woningbouw.

Nieuwe woningen dienen te worden gerealiseerd binnen bestaand bebouwd gebied. Gelet op de provinciale ruimtelijke verordening behoort het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan bijna geheel tot bestaand bebouwd gebied. Alleen de oever langs de Mooie Nel is gelegen in het landelijk gebied. Nieuwe woningbouw is hier echter wel toegestaan doordat wordt voldaan aan de afwijkingscriteria die zijn opgenomen in de provinciale ruimtelijke verordening. Dat woningbouw hier akkoord is

blijkt ook uit de op 24 mei 2011 verleende ontheffing van de provincie. De afwijkingscriteria zijn gelijk aan de criteria op basis waarvan de provincie indertijd ontheffing heeft verleend. Het gehele plangebied is geschikt voor de realisatie van nieuwe woningen.

In het verleden was het plangebied in gebruik als bedrijventerrein en had het gebied geen groene uitstraling. De realisatie van het woongebied met circa 320 woningen, een centrale groene zone en een park op de oever van het hoekpunt Noorder Buiten Spaarne en de Mooie Nel draagt enerzijds bij aan de provinciale woningbouwopgave maar anderzijds wordt ook de hoeveelheid groen vergroot ten opzichte van de situatie dat het plangebied nog een bedrijventerrein was.

12.2 Zienswijze

Het verkeersonderzoek is niet onafhankelijk en de circa 10 km lange plattelandswegen worden lange eenrichtingsverkeersracebanen. De leefbaarheid en verkeersveiligheid worden geweld aangedaan.

Antwoord

De maximumsnelheid blijft ongewijzigd, dus het is niet toegestaan om harder te rijden. Handhaving van de maximumsnelheid valt buiten het kader van het bestemmingsplan.

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze wat betreft gevreesde verhoging van de gemiddelde snelheid tegemoet wordt gekomen. Ten aanzien van de opmerking dat het verkeersonderzoek niet onafhankelijk is wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.4.

13. **F.D.L. Poels, M.P. Renes en N.G. Oepts namens bewonersvereniging 'De Laars' Spaarndam**

13.1 Zienswijze

De adressanten hebben zich verbaasd over de gang van zaken ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan. In de commissie Ruimte van 6 december 2012 kwam plotseling het nieuwe ontwerpbestemmingsplan ter tafel met daarbij een voorstel voor maatregelen die voor de omgeving zeer ingrijpend zijn (eenrichtingsverkeer op diverse wegen). Over deze maatregelen is op geen enkele manier overleg geweest met betrokkenen. Ondanks diverse insprekers tijdens de commissieavond en het voorstel om de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan uit te stellen tot overleg heeft plaatsgevonden, werd het ontwerpbestemmingsplan toch ter visie gelegd. Daarna hebben er enkele gespreksavonden plaatsgevonden met alleen degenen die hadden ingesproken tijdens de commissievergadering. De avonden mochten uitdrukkelijk niet als inspraak worden gezien. Het is niet duidelijk wat het doel van de avonden was en wat het resultaat is. Door de gevolgde handelwijze zijn veel aanwonenden van de betreffende wegen niet op de hoogte van de mogelijk zeer ingrijpende maatregelen. De adressanten vinden deze gang van zaken niet getuigen van behoorlijk bestuur.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 9.1. Korthedshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

13.2 Zienswijze

De adressanten hebben bezwaar tegen de situatie dat het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning in dezelfde procedure zijn gecoördineerd. Het gevaar dreigt dat de bouw van 82 woningen al in een vergevorderd stadium is in het geval de Raad van State het bestemmingsplan vernietigt op grond van een ondeugdelijke ontsluiting.

De omgevingsvergunning voor de woningen zou daarom niet verleend mogen worden zolang er beroep wordt aangetekend tegen het bestemmingsplan. De toezegging van de burgemeester dat er niet gebouwd zal worden zolang er geen verkeersbesluiten zijn genomen en uitgevoerd biedt op basis van ervaringen uit het verleden geen garantie. Bovendien is door de gebruikte termen 'overwegen' en 'hebben het voornemen' niet zeker dat er daadwerkelijk verkeersbesluiten zullen worden genomen. De adressanten wijzen tevens op het tijdens de commissievergadering door een politieke partij geopperde voorstel om over de verkeersmaatregelen te besluiten maar deze vervolgens niet uit te voeren om zo het plan er door te krijgen. Afgevraagd wordt of er wel financiële dekking is voor de noodzakelijke verkeersmaatregelen.

De verkeersmaatregelen dienen daarom voorwaardelijk te worden opgenomen zodat de uitvoering verzekerd is wanneer tot verdere bouw wordt overgegaan. De adressanten zullen een voorlopige voorziening aanvragen indien toch wordt besloten om een omgevingsvergunning te verlenen voordat de verkeersbesluiten zijn genomen en het bestemmingsplan de beroepsprocedure heeft doorlopen.

Antwoord

Ten aanzien van het toepassen van het coördinatiebesluit wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijze onder 2.1.

De te nemen verkeersmaatregelen zullen ook worden uitgevoerd. De gemeente heeft in de meerjarenbegroting een raming opgenomen voor het uitvoeren van verkeersmaatregelen in verband met de realisatie van SpaarneBuiten. Ook zijn aanvullende privaatrechtelijke afspraken gemaakt. Alle voor SpaarneBuiten noodzakelijke maatregelen zijn hiermee financieel mogelijk en deze worden op tijd uitgevoerd.

Ten aanzien van het al dan niet voorwaardelijk opnemen van de verkeersmaatregelen wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijze onder 10.9.

13.3 Zienswijze

In het verkeersonderzoek zijn diverse aspecten niet voldoende meegenomen, met name fietsers en voetgangers. Voor fietsers en voetgangers is de situatie op de Lagedijk nu al gevaarlijk en deze groep zal toenemen als gevolg van de bouw van meer woningen in het woongebied en andere ontwikkelingen in de omgeving (zoals bungalowparken, ijsbaan, outlet, etc.). Er wordt nergens gesproken over normbreedtes van fietsverkeer. Het trekken van een witte of roze streep is zeker niet voldoende.

Antwoord

In de eerste plaats wordt, voor zover het Penningsveer en de Slaperdijkerweg betreft, verwezen naar de beantwoording van de zienswijze bij 6.2.

De Lagedijk is zowel binnen als buiten de bebouwde kom een erftoegangsweg. Bij de geprognosticeerde toekomstige intensiteit past buiten de bebouwde kom het treffen van voorzieningen voor fietsers. Deze voorzieningen kunnen op verschillende wijze worden vormgegeven. Voor het gedeelte van de Lagedijk buiten de bebouwde kom geldt dat over de gehele lengte al een vrijliggend fietspad beschikbaar is als alternatief voor het gebruiken van de Lagedijk zelf. Daarmee wordt voldaan aan de aanbevelingen van het CROW.

Ten aanzien van de opmerking over andere ontwikkelingen in de omgeving wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.2.

13.4 Zienswijze

Er zijn twijfels bij de totstandkoming van het verkeersonderzoek omdat de gemeente en de ontwikkelaar tussentijds invloed hebben kunnen uitoefenen op de uitkomst van

het onderzoek. Daarnaast blijken sommige metingen niet te kloppen. De adressanten verwijzen daarbij naar een afbeelding in de bijlage van hun zienswijze waarop nagemeten resultaten zijn weergegeven.

Antwoord

De door de adressanten nagemeten resultaten hebben betrekking op de wegbreedtes van diverse wegen.

Ten aanzien van de opmerking dat er twijfels zijn bij de totstandkoming van het verkeersonderzoek wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.4. Verder wordt verwezen naar de inhoud van het nieuwe verkeersrapport, waarin de wegbreedtes worden besproken en waarin een afbeelding met de te nemen maatregelen is opgenomen.

13.5 Zienswijze

Eenrichtingsverkeer op de Lagedijk is voor omwonenden zeer ingrijpend omdat men dagelijks kilometers zal moeten omrijden met meer uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen als gevolg. De extra uitstoot is niet gewenst en onlogisch in een tijd waarin inspanningen worden verricht om de uitstoot te reduceren om zo de wereldwijde klimaatverandering te keren. Bovendien heeft het omrijden financiële gevolgen.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen.

13.6 Zienswijze

Eenrichtingsverkeer kan leiden tot zeer gevaarlijke situaties omdat auto's harder zullen gaan rijden doordat zij in de veronderstelling zijn dat ze geen tegenliggers zullen tegenkomen. Er zijn geen snelheidbeperkende maatregelen en aparte fietsstroken/paden, de Lagedijk is in zeer slechte staat van onderhoud en de snelheid wordt nooit gecontroleerd of gehandhaafd.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen.

13.7 Zienswijze

Het accent in het verkeersonderzoek ligt telkens op het voorkomen van bermschade terwijl over de veiligheid van verkeersdeelnemers nauwelijks wordt gesproken. Er zijn wel enkele nadelen van eenrichtingsverkeer genoemd maar de gevolgen van de ingrijpende maatregelen zijn niet onderzocht.

Antwoord

Het verkeersonderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd legt niet de nadruk op het voorkomen van bermschade. Er wordt wel aandacht aan dit element besteed, onder andere omdat de Afdeling ten aanzien van het eerdere bestemmingsplan de motivering van de uitspraak voor een belangrijk deel heeft gestoeld op de intensiteitswaarde in relatie tot de wegbreedte die nodig is om bermschade te voorkomen.

Mede naar aanleiding van zienswijzen heeft een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgehad, zie verder bij de beantwoording van zienswijze 1.1.

13.8 Zienswijze

De situatie in Penningsveer is zodanig dat het verkeer nu al niet goed kan passeren vanwege de zeer smalle bruggen. Er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar

mogelijke gevolgen van de voorgestelde maatregelen. Deze effecten dienen vooraf te worden uitgezocht en de uitkomst dient een voorwaardelijk onderdeel van de besluitvorming van het bestemmingsplan te zijn. Eenrichtingsverkeer is een loze maatregel als het verkeer verderop vastloopt.

Antwoord

Wat betreft de situatie bij Penningsveer wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen onder 2.3 en 6.2.

Ten aanzien van het al dan niet voorwaardelijk opnemen van de verkeersmaatregelen wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijze onder 10.9.

13.9 Zienswijze

Het mooie groene gebied met landelijke weggetjes en haar belangrijke toekomstige recreatie functie dient te worden gekoesterd. In plaats van uitbreiding van woningen en bredere wegen zou gefocust moeten worden op een mooi groen gebied met veilige en rustige wegen waar langzaamverkeer de prioriteit heeft. De smalle oude dijken zijn niet geschikt (te maken) voor zoveel verkeer. De adressanten zijn niet tegen een ontwikkeling van het plangebied met een beperkt aantal woningen, een kleinschalig natuurpark en openbaar toegankelijke oevers van de Mooie Nel.

Antwoord

In de regio is behoefte om binnen de planperiode van het bestemmingsplan nieuwe woningen te realiseren. Dat blijkt uit de provinciale woningbouwmonitor 2012 waarin de opgave voor de regio Zuid-Kennemerland (waar Haarlemmerliede en Spaarnwoude toe behoort) momenteel 7.400 woningen bedraagt voor de periode 2010-2019. Het plan voor woongebied SpaarneBuiten maakt onderdeel uit van de plancapaciteit binnen de provincie Noord-Holland. Ook uit een inmiddels uitgevoerde verkenning van makelaardij Oolders Omaco Makelaars blijkt dat er markt zal zijn voor de geplande woningbouw.

Nieuwe woningen dienen te worden gerealiseerd binnen bestaand bebouwd gebied. Gelet op de provinciale ruimtelijke verordening behoort het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan bijna geheel tot bestaand bebouwd gebied. Alleen de oever langs de Mooie Nel is gelegen in het landelijk gebied. Nieuwe woningbouw is hier echter wel toegestaan doordat wordt voldaan aan de afwijkingsvereisten die zijn opgenomen in de provinciale ruimtelijke verordening. Dat woningbouw hier akkoord is blijkt ook uit de op 24 mei 2011 verleende ontheffing van de provincie. De afwijkingscriteria zijn gelijk aan de criteria op basis waarvan de provincie indertijd ontheffing heeft verleend. Het gehele plangebied is geschikt voor de realisatie van nieuwe woningen. Vanwege de beperkte ruimte binnen de Randstad en de provinciale woningbouwopgave is het daarbij noodzakelijk om efficiënt met de ruimte om te gaan door enigszins compact te bouwen.

In het verleden was het plangebied in gebruik als bedrijventerrein en had het gebied geen groene uitstraling. De realisatie van het woongebied met circa 320 woningen, een centrale groene zone en een park op de oever van het hoekpunt Noorder Buiten Spaarne en de Mooie Nel draagt enerzijds bij aan de provinciale woningbouwopgave maar anderzijds wordt ook de hoeveelheid groen vergroot ten opzichte van de situatie dat het plangebied nog een bedrijventerrein was. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat vanuit verkeerskundig oogpunt geen belemmeringen in de weg staan aan de realisatie van het woongebied, het is mogelijk te voorzien in de daarin aanbevolen verkeersmaatregelen.

14. S.A.B. van Aken

14.1 Zienswijze

De adressant heeft bezwaar tegen het toepassen van het coördinatiebesluit ten aanzien van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor het bouwen van 82 woningen en commerciële ruimte. Door deze in samenhang in dezelfde procedure te behandelen dreigt het gevaar dat de bouw al in een vergevorderd stadium is in het geval de Raad van State het bestemmingsplan vernietigt op grond van een ondeugdelijke ontsluiting. De omgevingsvergunning voor de woningen zou daarom niet verleend mogen worden zolang er beroep wordt aangetekend tegen het bestemmingsplan.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.1. Korte tijdshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

14.2 Zienswijze

Met de nieuwe plannen is nog steeds geen oplossing gevonden ten behoeve van de ontsluiting van woongebied SpaarneBuiten. De adressant heeft bezwaar tegen het instellen van eenrichtingsverkeer op de Lagedijk, de Kerkweg en de Spaarndammerdijk. Bewoners zullen enkele kilometers moeten omrijden en in het algemeen is eenrichtingsverkeer zeer nadelig voor bewoners die aan de betreffende weg wonen.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 13.5. Korte tijdshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

14.3 Zienswijze

De verkeersintensiteit in de kern van Penningsveer zal als gevolg van het woongebied SpaarneBuiten toenemen van 3.000 naar 3.400 motorvoertuigen/etmaal. De route via Penningsveer bestaat uit een onoverzichtelijke haakse overgang van een brug, het dorp met direct aanliggende woningen en een tweede brug met een dusdanige breedte dat er maar één auto overheen kan. Het is een onveilige situatie voor voetgangers en fietsers en door afremmende auto's vanwege de smalle brug zullen de normen van de Wet geluidhinder worden overschreden. De uitstoot van fijn stof is niet opgenomen. De route via Penningsveer is in de huidige situatie al overbelast en de plaatsing van een verkeerslicht bij de smalle brug zal geen oplossing zijn aangezien er geen ruimte is voor het opstellen van motorvoertuigen. De in het verkeersonderzoek genoemde ASVV-richtwaarde van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen voor verblijfsgebieden en 30 km/u-zones kan niet van toepassing zijn voor Penningsveer.

Antwoord

Wat betreft de situatie bij Penningsveer wordt korte tijdshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen onder 2.3 en 6.2. Aanvullend kan daarbij nog worden gesteld dat de toename van het aantal motorvoertuigen bij Penningsveer niet zal leiden tot knelpunten ten aanzien van de Wet geluidhinder en de luchtkwaliteitseisen.

De in het verkeersonderzoek gehanteerde indicatieve richtwaarde van 5.000 à 6.000 mvt/etmaal geldt voor verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom. Gezien de kleinschalige weginrichting, de parkeersituatie, de menging van verkeerssoorten, etc., is L&P van oordeel dat dit deel van de Penningsveer als verblijfsgebied kan worden aangemerkt. Een hogere snelheid dan passend bij een verblijfsgebied is hier vrijwel onmogelijk; weggebruikers zullen geen twijfel kunnen hebben over de verblijfsfunctie.

Overigens blijft de verwachte intensiteit ruimschoots onder de genoemde indicatieve richtwaarde.

14.4 Zienswijze

Het voorstel om het wegdeel ter plaatse van het Rijnlandhuis te verbreden voor zover dat technisch mogelijk is, is niet haalbaar vanwege de ruimte tussen het Rijnlandhuis en de aan de overzijde gelegen woning. Een toename van 1.300 motorvoertuigen is op dit wegdeel onaanvaardbaar.

Antwoord

Voor wat betreft de toename van het verkeer blijkt uit het verkeersonderzoek dat de toename aanvaardbaar is. Er zijn ten behoeve van de realisatie van SpaarneBuiten geen maatregelen nodig bij het Rijnlandhuis. Overigens heeft de gemeente een verkeersbesluit in voorbereiding om hier de maximum snelheid te verlagen naar 30 km/u. Korthedshalve wordt ook verwezen naar de beantwoording van de zienswijze onder 1.1. Voorts geldt dat de gemeente voornemens is de kruising van de Spaarndammerdijk/ Zijkanaal C-weg/Brug te optimaliseren, waarmee per saldo een duidelijkere situatie zal ontstaan. Ook is de gemeente voornemens om het wegvak van de Spaarndammerdijk te verbreden ter hoogte van het Rijnlandhuis, ondanks dat daar wordt voldaan aan de minimale breedte dat geldt voor dit type weg. Door de voorgenomen verbreding kan het verkeer elkaar iets ruimer passeren.

14.5 Zienswijze

De verkeersintensiteit op de route Grote Sluisbrug-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg zal toenemen van 3.750 naar 4.500 motorvoertuigen/etmaal. De route voert in het oude dorp van Spaarndam langs woningen die direct aan de weg grenzen en er zijn twee versmallingen ter plaatse van bruggen (2,9 en 2,95 meter breed). Op een groot gedeelte van de route staan aan weerszijden motorvoertuigen geparkeerd. Tijdens spijtijden en weekenden is het vaak moeilijk om de route te passeren. Vanwege passerende vrachtschepen en recreatieschepen staat de brug van de Grote Sluis vaak open met verkeersopstoppen tot gevolg. Het is een onveilige situatie voor voetgangers en fietsers en vanwege afremmende auto's bij de smalle bruggen zullen de normen van de Wet geluidhinder worden overschreden. De uitstoot van fijn stof is niet opgenomen. De in het verkeersonderzoek genoemde ASVV-richtwaarde van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen voor verblijfsgebieden en 30 km/u-zones kan niet van toepassing zijn voor Spaarndam.

Antwoord

De gemeente is van oordeel dat in het oude dorp van Spaarndam de doorstroming van het verkeer van ondergeschikt belang is en dat het primaat ligt bij 'uitwisselen'. Dit is conform de landelijke visie Duurzaam Veilig en het verkeersrapport. Daarnaast zijn de verkeersveiligheid en leefbaarheid van belang. Juist de kleinschalige inrichting past bij de functie van de weg en leidt ertoe dat de route als (erg) verkeersveilig kan worden gekwalificeerd (zie korthedshalve ook de beantwoording van de zienswijze onder 1.1). De toename van verkeer zal daarin geen merkbare verslechtering brengen en de toename van het aantal motorvoertuigen zal niet leiden tot knelpunten ten aanzien van de Wet geluidhinder en de luchtkwaliteitseisen.

Wat betreft het ASVV en de daarin genoemde grenswaarden, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.1 (onder a) en de beantwoording van zienswijze 3.1.

14.6 Zienswijze

In het bestemmingsplan is niet uitvoerig rekening gehouden met vakantieparken en recreatieontwikkelingen (Westhoffbos). De verwachte verkeersintensiteit na

ontwikkeling van woongebied SpaarneBuiten zal sterk toenemen wanneer het plan voor Landal GreenParks wordt uitgevoerd.

Antwoord

Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze onder 1.2.

15. L.M. Endedijk van vereniging De Hollandsche Molen

15.1 Zienswijze

In de beoogde plannen voor woongebied SpaarneBuiten is te weinig rekening gehouden met de windvang van de molen:

- a. In het bestemmingsplan is geen molenbeschermingszone opgenomen.
- b. In het bestemmingsplan is geen rekening gehouden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, waarin is gesteld dat de vrije ruimte rond molens buiten bestaand bebouwd gebied gehandhaafd dient te blijven in verband met windvang en het weren van storende elementen. Er wordt niet voldaan aan de '1:100 regel', welke inhoudt dat binnen 100 meter geen bebouwing of beplanting hoger dan het onderste punt van de verticaal staande wiek mag worden opgericht en waarbij de hoogte in de zone van 100 tot 400 meter rond de molen niet meer mag bedragen dan 1/100 van de afstand tussen het bouwwerk/beplanting en de molen, gerekend vanaf het onderste punt de verticaal staande wiek.
- c. De waterwoningen zijn op zeer korte afstand van de molen voorzien en zullen daardoor de windvang van de molen beperken. De adressant kan zich niet vinden in de aanneming die in de toelichting van het bestemmingsplan is gemaakt ten aanzien van het verslechteren van de draaimogelijkheden van de molen. De waterwoningen zullen voor turbulenties zorgen, hetgeen het draaien van de molen kan bemoeilijken. Het door bewoners aanplanten van groen kan dit effect versterken. De gedachtegang dat alleen zuidwestenwind van belang is voor de molen is vreemd en niet juist gelet op de ervaring van de adressant. Een molen is vooral gebaat bij een vrijwillige molenaar die de molen regelmatig in werking zet en die niet alleen kan opdraven bij zuidwestenwind (rond 25% van de tijd). Molens zijn in Nederland met een draaibare kap uitgerust omdat de wind in 75% van de tijd uit een andere winrichting komt. Het is van belang om de molenbiotoop in alle richtingen zoveel mogelijk te respecteren zodat de vrijwilliger de molen daadwerkelijk in bedrijf kan stellen.

Antwoord

Een molenbeschermingszone is de vroegere term voor molenbiotoop. Ten aanzien van de molen geldt het volgende:

- In paragraaf 3.4 van de toelichting van het bestemmingsplan is een beschrijving opgenomen van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Daaruit blijkt dat de landschappelijke en cultuurhistorische betekenis van molens groot is en dat gemeenten in het ruimtelijke ordeningsbeleid zoveel mogelijk rekening moeten houden met de 'molenbiotoop'. Een molenbiotoop is de omgeving waarmee een molen in relatie staat. Buiten bestaand bebouwd gebied dient de vrije ruimte rond een molen in verband met windvang en het weren van storende visuele elementen zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven. Uitgangspunt daarbij is om binnen 100 meter rond de molen geen bebouwing op te richten of beplanting aan te brengen hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek. Binnen een afstand van 100 tot 400 meter rond de molen is het uitgangspunt om geen bebouwing op te richten hoger dan 1/100 van de afstand tussen de bouwwerk/beplanting en de molen, gerekend van de onderste punt van de verticaal staande wiek. Binnen

bestaand bebouwd gebied is het streven om zoveel mogelijk rekening te houden met de uitgangspunten voor de molenbiotoop.

- De uitgangspunten in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie zijn niet vastgelegd in wetgeving. Aangezien de Leidraad een beleidsdocument betreft, kan er gemotiveerd van de uitgangspunten worden afgeweken.
- Het zuidelijk deel van het nieuw woongebied ligt binnen 400 meter van de molen en daarmee in de molenbiotoop. De molen ligt buiten bestaand bebouwd gebied maar het plangebied ligt volgens de provinciale ruimtelijke verordening binnen bestaand bebouwd gebied. Ook de 8 waterwoningen liggen binnen bestaand bebouwd gebied aangezien de provincie op 24 mei 2011 met deze ontwikkeling heeft ingestemd door middel van een ontheffing. De contour van het bestaand bebouwd gebied zal te zijner tijd worden aangepast.
- Voorheen was in een groot deel van het nieuwe woongebied bedrijfsbebouwing met een goothoogte van 10 meter toegestaan. De bebouwing van het woongebied heeft binnen een zone van circa 200 meter vanaf de molen een vergelijkbare maximale bouwhoogte (10 tot 11 meter). Buiten de zone van 200 meter kan de bebouwing enkele meters hoger worden dan volgens het geldende bestemmingsplan is toegestaan. De nieuwe woonbebouwing komt in vergelijking met de toegestane bedrijfsbebouwing op gelijke afstand van de molen te liggen, met uitzondering van de waterwoningen langs de oever van de Mooie Nel. Deze waterwoningen kunnen op circa 60 meter afstand van de molen komen te liggen. Voor het plangebied kan worden gesteld dat ten aanzien van de molenbiotoop de situatie binnen bestaand bebouwd gebied aan de orde is. Dat houdt in dat voor dat gebied het streven is om zoveel mogelijk rekening te houden met de uitgangspunten voor de molenbiotoop. Voor het overige gebied rondom de molen dient de vrije ruimte rond een molen zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven. Van dat uitgangspunt kan gemotiveerd worden afgeweken.
- De molen De Slokop is niet meer bedrijfsmatig in gebruik. Van belang is daarom dat de molen voldoende wind kan vangen ter behoud van de molen. Door Peutz bv zijn de windsnelheden en de windrichtingen (de windstatistiek) ter plaatse van molen de Slokop in de huidige situatie in kaart gebracht conform de NPR6097 'Toepassing van de statistiek van de uurgemiddelde windsnelheden voor Nederland'. Uit de figuur waarop de windroos van de molen is weergegeven volgt dat wind uit zuidwestelijke richtingen de belangrijkste is voor de molen. Wind uit deze zuidwestelijke richtingen komt het meest voor en bovendien is de windsnelheid uit deze windrichtingen het hoogst, wat van groot belang is voor de mogelijkheid tot het laten draaien van de molen. De geplande waterwoningen zijn ten westen/noordwesten van de molen geprojecteerd. Uit de in kaart gebrachte situatie volgt dat de molen uit deze windrichtingen nu al relatief minder wind aangeboden krijgt, die bovendien een lagere snelheid heeft. De molen zal dus bij wind uit deze richtingen nu al minder draaien dan bij wind uit zuidwestelijke richting. Hierdoor is het niet aannemelijk dat de draaimogelijkheden van de Slokop als gevolg van de geplande waterwoningen in significante mate zullen verslechteren. De molen zal door zuidwestelijke wind voldoende kunnen draaien en op verantwoorde wijze in stand gehouden kunnen worden. Ook kan de molen nog draaien op wind uit bijvoorbeeld zuidelijke en (noord)oostelijke richting.

Gelet op het voorgaande is het aanvaardbaar om af te wijken van de uitgangspunten ten aanzien van de molenbiotoop. Er is voldoende rekening gehouden met het functioneren van de molen.

15.2 Zienswijze

De waterwoningen zijn voorzien buiten de rode contour en daarmee in het landelijke gebied. Dat is in strijd met de provinciale structuurvisie. De door Gedeputeerde Staten verleende ontheffing leidt er niet toe dat er alsnog aan het criterium wordt voldaan.

Antwoord

Gelet op de provinciale ruimtelijke verordening behoort het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan bijna geheel tot bestaand bebouwd gebied. Woningbouw is toegestaan binnen bestaand bebouwd gebied. Alleen de oever langs de Mooie Nel is gelegen in het landelijk gebied. In landelijk gebied is woningbouw niet toegestaan, tenzij de woningbouw voldoet aan gestelde afwijkingscriteria in de provinciale ruimtelijke verordening. Deze afwijkingscriteria luiden o.a. dat nieuwe woningbouw in overeenstemming dient te zijn met de provinciale woonvisie, regionale actieprogramma's, de provinciale woningbouwmonitor en provinciale woningbouwprognoses. Tevens dient te zijn aangetoond dat de nieuwe woningbouw niet kan worden gerealiseerd door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied en er wordt voldaan aan enkele uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. In het kader van de rijksbufferzone dient nog te worden aangetoond dat er sprake is van een groot openbaar belang, dat er geen reële andere mogelijkheden zijn en dat de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en dat de overblijvende effecten worden gecompenseerd.

Voor de waterwoningen is op 24 mei 2011 een ontheffing door de provincie verleend. De ontheffing is niet meer van toepassing doordat de provinciale ruimtelijke verordening inmiddels is gewijzigd maar uit de verleende ontheffing blijkt wel dat de waterwoningen volgens de provincie aan de gestelde afwijkingscriteria voldoen. De afwijkingscriteria zijn namelijk gelijk aan de criteria op basis waarvan indertijd door de provincie ontheffing is verleend.

Naar aanleiding van de gewijzigde provinciale ruimtelijke verordening zal de toelichting van het bestemmingsplan worden geactualiseerd.

15.3 Zienswijze

Door eenrichtingsverkeer op de Lagedijk ter hoogte van de molen richting Penningsveer wordt het voor de brandweer in Haarlem een stuk lastiger om de molen te bereiken. De aanrijdtijd zal langer worden waardoor de eventuele schade aan de molen zal toenemen. Gevraagd wordt in hoeverre dit aspect is meegenomen in het verkeersplan.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen

16. **V.L. Raadschelders van jeugdvereniging Don Bosco Spaarndam**

16.1 Zienswijze

De jeugdvereniging streeft ernaar om kinderen zo goed mogelijk in een groep aan het verkeer te laten deelnemen en propageert om van jongs af aan per fiets naar de locatie te komen. Dit voorkomt eveneens dat ouders met de auto komen, wat vanwege parkeren in de berm tot ongevaarlijke situaties kan leiden. De kinderen rijden iedere avond gezamenlijk en onder begeleiding vanuit Spaarndam over de Hornweg/Inlaagpolder naar de locatie (bunker). Op deze weg wordt nu al relatief hard gereden. De adressant maakt zich ernstig zorgen over het voorstel om, ter vermindering van de verkeersdruk als gevolg van woongebied SpaarneBuiten, eenrichtingsverkeer in te stellen. Verkeer vanuit Haarlemmerliede/Penningsveer zal

dan naar Spaarndam worden omgeleid via de Kerkweg en de Spaarndammerdijk. Er is echter een aanzienlijke kans dat de auto's niet over de Spaarndammerdijk gaan rijden maar via de Hornweg/Inlaagpolder. Deze route is korter, gemakkelijker en in vergelijking met de dijk beter te berijden. Bovendien wordt het knelpunt bij het Rijnlandhuis en de brug over de sluis zo vermeden. De verwachting is dat door eenrichtingsverkeer meer verkeersdruk op de route Hornweg/Inlaagpolder zal ontstaan en daarmee een significant hoger risico voor de jeugdleden. In het verkeersonderzoek is de route via de Hornweg/Inlaagpolder niet beschouwd. Verzocht wordt om de route niet op te nemen als reëel alternatief ter verlaging van de verkeersdruk als gevolg van woongebied SpaarneBuiten.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen.

17. J.G.M. Raadschelders

17.1 Zienswijze

Het verkeersonderzoek is kwalitatief onvoldoende doordat een aantal aspecten niet of nauwelijks is behandeld. Het eerste aspect dat niet is behandeld heeft betrekking op de beweegredenen waarom mensen bepaalde routes kiezen om met de auto van en naar Spaarndam komen:

- a. Voor auto's die richting het zuiden rijden (richting Rotterdam) waren de Ringweg en de Spaarndammerdijk de uitvalswegen. Momenteel is het aantrekkelijker om over de Zijkanaal C-weg naar de nieuwe verlengde A5 te rijden. Via de Lagedijk/Lageweg en Penningsveer naar de A200 rijden schiet niet op vanwege het vaststaande verkeer bij Penningsveer en de vele stoplichten.
- b. De enige optie voor auto's die richting het westen rijden (richting de kust) is via de Spaarndammerdijk-IJdijk-Slaperdijkerweg.
- c. Auto's die naar het noorden moeten rijden (richting Alkmaar, Hoorn of Purmerend) rijden via de Zijkanaal C-weg en de N202 naar de Velsertunnel of naar de pont bij Buitenhuisen.
- d. Autoverkeer dat richting het oosten rijdt (richting Amsterdam en verder) rijdt via de Zijkanaal C-weg door het Westelijk Havengebied en eventueel de A10, de A2, de A9 of de A5.
- e. De beste optie als treinstation is Haarlem-Spaarnwoude, welke te bereiken is via de route Lagedijk/Lageweg en Penningsveer.

De route Lagedijk/Lageweg en Penningsveer is voor de adressant geen optie tenzij de reis wordt vervolgd met de trein. De kwaliteit van de route en de benodigde tijd zijn ongunstig. In het verkeersonderzoek ontbreekt een analyse van de verkeersstromen.

Antwoord

In het verkeersonderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd is geen onderzoek gedaan naar de beweegredenen van mensen om een bepaalde route te nemen. Het verkeersonderzoek is daardoor echter niet onvolledig of onjuist. Door middel van onderzoek naar het gebruik van de wegen (tellingen gedurende twee weken), onderzoek naar de routes door Spaarndam (op diverse momenten van de dag) én onderzoek naar de routes als gevolg van het inmiddels gerealiseerde deel van het woongebied SpaarneBuiten, is een gedetailleerd inzicht in het verkeerspatroon ontstaan. Waar een verkeersonderzoek zich in het algemeen veelal beperkt tot het avondspitsuur, is in het onderhavige verkeersonderzoek ook onderzoek gedaan naar de ochtendspits en een middagperiode waardoor een breed en betrouwbaar beeld is ontstaan. Er bestaat dan ook geen aanleiding om te twijfelen aan het uitgevoerde verkeersonderzoek.

17.2 Zienswijze

De bestaande knelpunten en problemen die ontstaan bij de afwikkeling van het verkeer zijn niet voldoende behandeld in het verkeersonderzoek. Het gaat om de volgende locaties:

- a. Penningsveer: de bruggen zijn zodanig smal dat passeren bijna niet mogelijk is. Regelmatig moeten auto's achteruitrijden om tegemoetkomend verkeer door te laten met conflicten als gevolg. Een oplossing met verkeerslichten wordt niet realistisch geacht. Veel mensen rijden nu om.
- b. Lagedijk/Lageweg: deze weg is onoverzichtelijk door de vele bochten en doordat er relatief snel wordt gereden. Vanwege de smalle weg zijn er passeerstroken aangebracht maar doordat men deze stroken vaak voorbij rijdt wordt vaak in de berm gewacht met veel grote gaten als gevolg. Het toepassen van betonnen obstakels is achterhaald doordat deze in het verleden zijn toegepast en inmiddels zijn verwijderd.
- c. Brug over de sluis: Bij opening ontstaan aan beide zijden wachtrijen van auto's. Vooral zomers ontstaan lange wachtrijen waardoor het verkeer volledig vaststaat. Dit komt mede door geparkeerde auto's op de Spaarndammerdijk, wat veel irritatie wekt.
- d. Bruggen Spaarndammerdijk: ter plaatse van de twee bruggen zijn wegversmallingen aangebracht met voorrangsborden. Deze versmallingen belemmeren de doorstroming en het komt regelmatig voor dat automobilisten zich niet aan de voorrangssituatie houden met conflicten als gevolg.
- e. Rijnlandhuis: de Spaarndammerdijk is hier erg smal waardoor passeren bijna niet mogelijk is, ook niet voor fietsers. Deze situatie verbeteren is bijna niet mogelijk gezien de historische situatie. In het verkeersonderzoek is geen enkel voorstel tot verbetering opgenomen.
- f. N202: bij een ongeval op de N202 wordt de weg langdurig afgesloten en het verkeer moet dan zelf een weg zien te vinden. Het komt voor dat het verkeer dan via Spaarndam rijdt met verkeersopstoppen tot gevolg. Spaarndam was dan gedurende lange tijd onbereikbaar. In het verkeersonderzoek zou een oplossing in de vorm van een omleidingsroute moeten worden aangedragen.
- g. Spaarndam is vanuit de belangrijkste richtingen alleen te bereiken via secundaire wegen met een maximale voertuigbreedte van 2,2 meter. Alleen de Zijkanaal C-weg kan bredere voertuigen aan maar deze weg gaat een richting op waar veel mensen niet heen moeten waardoor de verkeersdrukte gering is, zoals ook blijkt uit het verkeersonderzoek. Spaarndam is voor hulpverleningsvoertuigen slecht bereikbaar vanuit de belangrijkste richtingen.

Antwoord

In het algemeen geldt dat Spaarndam als verblijfsgebied moet worden aangemerkt (wat ook blijkt uit de maximum snelheid). Leefbaarheid en verkeersveiligheid hebben het primaat hebben boven doorstroming en verkeersafwikkeling. Ten aanzien van de door de adressant genoemde locaties geldt het volgende:

- a. Voor de bruggen in Penningsveer wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 2.3 en 6.2.
- b. Wat betreft de Lagedijk/Lageweg wordt in het verkeersonderzoek geconcludeerd dat deze weg, met aanvullende maatregelen, geschikt is voor de afwikkeling van het verkeer. De aanvullende maatregelen zijn uitvoerbaar.
- c. In de beantwoording van de zienswijzen 1.1 en met name 2.6 is ingegaan op de bruggen in Spaarndam. Korthedshalve wordt naar deze beantwoording verwezen.
- d. Zie de beantwoording van de zienswijzen 1.1 en 2.6.

- e. In het verkeersonderzoek is aangegeven dat de gemeente voornemens is om de Spaarndammerdijk bij het Rijnlandhuis te verbreden. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 2.6 en 13.4.
- f. Wat betreft de situatie bij een ongeval op de N202 kan worden gesteld dat dit volstrekt los staat van de ontwikkeling van woongebied SpaarneBuiten. Het zoeken naar omleidingsroutes, zoals gesuggereerd door adressant, valt buiten het kader van het verkeersonderzoek.
- g. De algemene bereikbaarheid van Spaarndam is geen gevolg van de realisatie van woongebied SpaarneBuiten en valt daardoor buiten het kader van het bestemmingsplan. Relevant is vooral dat de ontwikkeling van woongebied SpaarneBuiten binnen het bestaande wegennet mogelijk is.

17.3 Zienswijze

In het verkeersonderzoek komt niet aan de orde in hoeverre het aan het ASVV ontleende standaardkengetal van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen/etmaal voor 30 km/u-zones van toepassing is op de Lagedijk/Lageweg en de Spaarndammerdijk, mede gelet op het gestelde bij zienswijze 17.2. Het kengetal heeft betrekking op de aantasting van de leefbaarheid en veiligheid maar gaat voorbij aan het karakter van de wegen:

- a. Lagedijk: dit is een smalle kronkelige landweg met aan één zijde vrijstaande woningen op enige afstand van de weg en elkaar. Leefbaarheid en veiligheid is hier geen probleem maar de capaciteit van de weg (draagkracht en breedte) wel.
- b. Spaarndammerdijk: dit is vooral in het oude dorp een smalle dijkweg met bochten en woningen dicht op de weg en op elkaar. Gezien de verkeersconflicten zijn leefbaarheid en veiligheid hier een probleem.

Gezien het verschillende karakter is het niet reëel om voor beide wegen hetzelfde kengetal te hanteren zonder nadere toelichting. De op basis van het kengetal aangedragen oplossing is niet realistisch. De Lagedijk is nog geen 30 km/u-zone.

Antwoord

Korthedshalve wordt hier verwezen naar de beantwoording van de zienswijze bij 1.1.

17.4 Zienswijze

In het verkeersonderzoek is onvoldoende ingegaan op de genoemde toekomstige ontwikkelingen aangezien de gevolgen niet zijn geanalyseerd. De ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de verkeersintensiteiten van de verschillende wegen. Bovendien is het overzicht van ontwikkelingen niet compleet. De relevante toekomstige ontwikkelingen zijn:

- a. Bungalowpark bij Fort benoorden Spaarndam: de bezoekers zullen veel extra verkeer genereren in het oude dorp.
- b. Extra recreatieve voorzieningen bij de wielerbaan in het Westhoffbos: dit veroorzaakt meer verkeer op de Zijkanal C-weg en waarschijnlijk ook op andere wegen.
- c. Outletcentre bij SugarCity: verkeer uit Haarlem-Noord en Velserbroek zal door Spaarndam rijden.
- d. Winkelvoorzieningen op het terrein van Compeer.

Antwoord

Zie de beantwoording van de zienswijze bij 1.2, dit geldt op gelijke wijze ook voor andere ontwikkelingen dan het Landal Green Park.

17.5 Zienswijze

Het is de vraag of de voorgestelde aanpassingen uit het verkeersonderzoek reëel zijn. Er zijn waarschijnlijk meer mogelijkheden om verbeteringen aan te brengen.

Antwoord

Zie de beantwoording van de zienswijze bij 1.1.

17.6 Zienswijze

Het is gekunsteld om op basis van tellingen een nauwkeurigheid van 4 cijfers te suggereren en deze getallen in vervolgrapporten te gebruiken. Men moet tevreden zijn met het juist voorspellen van de eerste 2 cijfers.

Antwoord

Voor zowel de feitelijke huidige verkeerssituatie als voor de toekomstige verkeerssituatie geldt dat de verkeersintensiteiten aan fluctuaties onderhevig zijn. Vandaar dat wordt gewerkt met gemiddelde verkeersintensiteiten. Het al dan niet afronden van deze verkeersintensiteiten op tien- of honderdtallen is mogelijk maar dat heeft geen invloed op de analyses en conclusies van het verkeersonderzoek.

17.7 Zienswijze

In het verkeersonderzoek is in het geheel geen aandacht besteed aan de verbetering van de Spaarndammerdijk en de IJdijk. Deze wegen maken onderdeel uit van de primaire waterkering. Bekend is dat de dijken niet voldoen aan de keur van Rijnland omdat de dijken te laag zijn en kwalitatief onvoldoende zijn. Er zijn plannen ter verbetering en verhoging van de dijken en de aansluitingen met bruggen zullen worden hersteld. Ook zullen er graafwerkzaamheden worden verricht ten behoeve van nutsvoorzieningen. Indien deze werkzaamheden gelijktijdig met de werkzaamheden voor SpaarneBuiten worden uitgevoerd is Spaarndam praktisch onbereikbaar.

Antwoord

Een tijdelijke verslechtering van de bereikbaarheid als gevolg van een eventuele versterking van dijken door het hoogheemraadschap staat los van dit nieuwe bestemmingsplan.

17.8 Zienswijze

Het bestemmingsplan gaat alleen over de woningen in de tweede fase. Het is niet duidelijk waarom het gebied niet als integraal plan wordt behandeld dus inclusief de al gerealiseerde woningen, de bedrijven langs de Lageweg en het opslagterrein van Compeer (inclusief de supermarkt). Deze aspecten beïnvloeden elkaar en dienen daarom als één geheel te worden behandeld.

Antwoord

Het bestemmingsplan heeft betrekking op het gehele woongebied SpaarneBuiten, inclusief het al gerealiseerde deel. De bedrijven langs de Lageweg en het opslagterrein van Compeer vallen buiten het exploitatiegebied en daardoor ook buiten het plangebied van het bestemmingsplan. Dat deze locaties buiten het bestemmingsplan zijn gelaten heeft verder geen gevolgen. In het kader van de stedenbouwkundige planvorming en het bestemmingsplan is ook gekeken naar de omgeving van het plangebied.

18. C. Buzink en M.J.P. Vink namens Dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude

18.1 Zienswijze

Voorafgaand aan het bestemmingsplan had voor het gehele buitengebied een gedegen verkeersplan moeten worden ontwikkeld waarin de overlast naar de kern van Haarlemmerliede en op de wegen Penningsveer, Kerkweg, Spaarndammerdijk en Lagedijk minimaal is. Een dergelijk plan is nodig vanwege de ontwikkelingen in de nabijheid (Landal GreenPark, SpaarneBuiten, woningbouw Ringweg Spaarndam, uitbreiding supermarkt en woningbouw, ontwikkeling Penningsveer, etc.). De stapeling van verkeersstoenames is te veel voor de wegen en de leefbaarheid. Bovendien zijn fietsende toeristen ook niet gebaat bij veel doorgaand verkeer.

Antwoord

Ten aanzien van de door de adressant genoemde ontwikkelingen wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 1.1. en 17.4.

18.2 Zienswijze

De voorgenomen verkeersmaatregelen kunnen niet de instemming van de adressanten krijgen:

- a. Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Kerkweg heeft geen toegevoegde waarde als ook eenrichtingsverkeer wordt ingesteld op de Lagedijk en de Spaarndammerdijk en kan daardoor vervallen.
- b. Voorgesteld wordt om het eenrichtingsverkeer op de Spaarndammerdijk en de Lagedijk om te keren. Dit kan mogelijk de ochtendspits op de Liedeweg verminderen.
- c. Eenrichtingsverkeer voor de gehele Lagedijk is overbodig, een gedeeltelijke instelling zal hetzelfde effect hebben. Om de overlast voor aanwonenden en bedrijven te minimaliseren kan eenrichtingsverkeer worden gereduceerd tot het deel tussen de haven van de HZV en de molen De Slokop.
- d. De verkeersbelasting door Penningsveer is nu al zeer hoog en zal nog hoger worden. In overleg en met instemming met de bewoners dienen extra verkeersbelemmerende maatregelen te worden gekozen. Een verkeersregelininstallatie heeft geen daadkracht.
- e. Puinverharding voor de bermen van de Lageweg en Spaarndammerdijk lijkt geen goede materiaalkeuze omdat het gemotoriseerd verkeer bij flinke regenbuien hier grote gaten in zal veroorzaken.
- f. Verwacht wordt dat de verkeersintensiteit over de Liedeweg zal toenemen, er zijn geen verkeersremmende maatregelen genoemd.

Antwoord

Ten aanzien van de door de adressant genoemde verkeersmaatregelen geldt het volgende:

- a, b, c : Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen
- d. Wat betreft de verkeersbelasting op de Penningsveer wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen onder 2.3, 3.1 en 6.2.
- e, f: Puinverharding in bermen is niet (meer) voorgesteld, het gaat om grasbetontegels. Voor de Liedeweg zijn geen maatregelen voorgesteld omdat die niet noodzakelijk worden geacht gezien de verkeersveiligheid en de beperkte verkeersintensiteit. De snelheid zal worden gemonitord en, indien de situatie daar aanleiding toe geeft, zal dit standpunt worden heroverwogen.

18.3 Zienswijze

Naar aanleiding van overleg op 11 december 2012 is aan de adressanten gevraagd om met voorstellen te komen om het toenemende verkeer over de Liedeweg te remmen. Dit is gedaan door middel van een enquête en een inloopavond. Daaruit blijkt dat de voorkeur is om eerst een beter ontsluitingsplan naar de noordzijde, richting de Zijkanaal C-weg te maken en in het plan ook verkeerremmende maatregelen (geen drempels) op te nemen voor de wegen Kerkweg, Lagedijk, Penningsveer en Liedeweg. Daardoor is de verwachting dat er minder verkeer door het buitengebied zal rijden en de overlast beperkt blijft.

Antwoord

Gezien de routevorming van het verkeer van en naar woongebied SpaarneBuiten, zal een andere ontsluiting aan de noordzijde van Spaarndam voor het verkeer van en naar woongebied SpaarneBuiten nauwelijks of geen oplossing in kunnen houden. Dat geldt eveneens voor het bestaande verkeer in Spaarndam. Zeker voor verkeer op de Liedeweg en Penningsveer zal een oplossing aan de noordkant geen soelaas bieden. Verkeerswerende maatregelen op de Liedeweg zijn mogelijk. In plaats van drempels kan vooral gedacht worden aan versmallingen. Echter, gezien de verkeersintensiteit van het verkeer op de Liedeweg (circa 1.700 motorvoertuigen/etmaal), zullen deze weinig effect hebben, omdat een versmalling pas vanaf circa 4.000 motorvoertuigen/etmaal effectief wordt. Vooral drempels en cameratoezicht hebben veel effect.

19. **S.M. van Run van stichting behoud Mooie Nel gebied**

19.1 Zienswijze

De Mooie Nel en de oevers ervan behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het bestemmingsplan is vermeld dat er geen wijzigingen zijn voorzien ter plaatse van de EHS. Er wordt echter aan voorbij gegaan dat een groot stuk oever ter plaatse van de waterwoningen tot de EHS behoort. Deze stroken zijn nu leef- en foerageergebied van onder meer watervogels en zullen straks betegelde tuinen met steigers en gemotoriseerde vaartuigen bevatten. De wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS worden daardoor significant aangetast.

Antwoord

De begrenzing van de EHS is weergegeven in de provinciale ruimtelijke verordening. Uit digitale raadpleging blijkt dat de begrenzing van de EHS gelijkloopt met het water van de Mooie Nel. De landoevers zijn daardoor gelegen buiten de EHS. Binnen de EHS zijn geen ontwikkelingen voorzien, behoudens de steigers van de 8 waterwoningen.

De EHS kent geen externe werking. De Minister van LNV heeft in 2008 in een brief aan de Tweede Kamer geschreven dat ingrepen buiten de EHS niet hoeven te worden beoordeeld op hun effecten voor de wezenlijke kenmerken en waarden binnen de EHS (TK 29576, nummer 12 en 52).

In het kader van het bestemmingsplan is een onderzoek naar flora en fauna uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat de realisatie van de waterwoningen met bijbehorende steigers geen gevolgen heeft voor de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS. De realisatie heeft evenmin negatieve gevolgen voor beschermde flora en fauna, zie voorts de plantoelichting.

19.2 Zienswijze

De Mooie Nel en de oevers zijn leefgebied van diverse zeldzame diersoorten zoals de aalscholver, de noordse woelmuis, de meervleermuis en de slechtvalk.

Antwoord

Uit het onderzoek flora en fauna blijkt dat de door de adressant genoemde diersoorten niet worden verwacht in en nabij het plangebied. De realisatie van woongebied SpaarneBuiten heeft geen negatieve gevolgen voor deze beschermde flora en fauna.

19.3 Zienswijze

De Mooie Nel is voor recreanten een rustpunt (vissers en zeilers). Door de realisatie van de waterwoningen en een torenflat wordt dit een voor recreanten onaantrekkelijk gebied. Het zicht vanaf het water zal gedomineerd worden door woningen en aanlegsteigers. Er wordt niet garant gestaan voor de groene buffer. De natuur- en recreatiefunctie zal verdwijnen.

Antwoord

De Mooie Nel is een aantrekkelijk gebied voor natuurliefhebbers en recreanten. In de planvorming voor het nieuwe woongebied is daar volop rekening mee gehouden. Op de hoek van het Noorder Buiten Spaarne en de Mooie Nel is een park met uitzichtheuvel voorzien. Door het park kunnen meer mensen genieten van de Mooie Nel. Vanwege de omvang en ligging zal er vanaf de Mooie Nel bovendien relatief weinig zicht op het nieuwe woongebied zijn doordat de nieuwe bebouwing grotendeels achter het park en de uitzichtheuvel zal zijn gelegen. Alleen de waterwoningen en enkele hoogteaccenten zullen nog zichtbaar zijn vanaf de Mooie Nel. Ten opzichte van het gebruik als bedrijventerrein met loodsen is dat een verbetering van de belevingswaarde van de Mooie Nel. Doordat een groot deel van de oever van de Mooie Nel onbebouwd blijft zal er nog genoeg vrij zicht overblijven.

19.4 Zienswijze

Het realiseren van het woongebied op korte afstand van molen De Slokop vormt een bedreiging voor het rijksmonument. Van origine is een molenbiotoop noodzakelijk om een goede werking van een molen te garanderen. Elementen als windvang, logistiek en beveiliging zijn daarbij relevante zaken. Omdat de molen geen economische functie meer heeft is de biotoop gerelateerd aan waarden zoals het ruimtelijk aanzien en de landschappelijke compositie. Voor het landschap van de groene buffer zijn de waarden zichtbaarheid en cultuurhistorische situatie van belang. Bij zichtbaarheid gaat het om het goed tot het recht komen in het landschap waarbij gebouwen die het zich belemmeren en nieuwe bouwwerken die de horizon vervuilen en het effect van een landschappelijke molen tenietdoen, een storend element zijn. Ten aanzien van de cultuurhistorische situatie is het gewenst dat een molen in een vrije ruimte staat omdat anders niet valt waar te nemen hoe de molen in zijn vrije omgeving functioneerde.

De monumentencommissie heeft zich eerder bezorgd uitgelaten over de biotoop van de molen. De gemeente heeft indertijd gesteld dat de nieuwe woningen geen bezwaar zijn omdat de molen niet meer bedrijfsmatig in gebruik is waardoor het alleen van belang is dat de molen voldoende wind kan vangen ter behoud van de molen. Daarbij is geheel voorbij gegaan aan de hiervoor genoemde waarden ten aanzien van het landschap van de groene buffer.

Antwoord

Direct naast de molen zijn, op het perceel van de molen, enkele gebouwen en diverse bosschages aanwezig waardoor de molen momenteel niet in de vrije ruimte staat. De te realiseren waterwoningen komen op een afstand van minimaal 57 meter ten noordwesten van de molen en zullen een bouwhoogte van maximaal 11 meter krijgen. De woningen zullen vanwege de onderlinge afstand en door hun ligging ten opzichte van de molen niet leiden tot een aantasting van de vrije ruimte rondom de molen. Ook leiden de waterwoningen niet tot een aantasting van de zichtbaarheid van

de molen. Deze zichtbaarheid en de landschappelijke waarde van de molen worden vooral bepaald door de ligging aan het open water van de Mooie Nel. Ten aanzien van de molenbiotoop wordt voor het overige korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 15.1.

19.5 Zienswijze

In het bestemmingsplan is bevestigd dat de waterwoningen de windvang van de molen ernstig zullen belemmeren doordat de wind uit het westen/noordwesten wordt verstoord. Dit zorgt voor turbulentie en/of te weinig windvang uit die richting. Doordat de molen in de huidige situatie ernstig wordt beperkt door de bebouwing op het perceel Lagedijk 12 zal de in de nabijheid voorziene nieuwe bebouwing de windvang nog drastischer beperken. Het argument dat de wind hoofdzakelijk uit zuidwestelijke richting komt is in dit geval een loos argument omdat de molenaar de kap kan kruien zodat de wieken richting de wind gedraaid kunnen worden. De wind is veranderlijk.

Antwoord

In paragraaf 4.5 van de toelichting is nader ingegaan op de windvang van de molen. Er is aangegeven dat de waterwoningen ten westen/noordwesten van de molen zijn geprojecteerd terwijl de meeste wind en de hoogste windsnelheden uit het zuidwesten komen. De waterwoningen hebben door de ligging geen effect op wind uit zuidwestelijke richting. Alleen indien de wind uit westelijke of noordwestelijke richting komt kan er sprake zijn van negatieve gevolgen voor de windvang. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 15.1.

19.6 Zienswijze

De Raad van State heeft het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan 'Woongebied SpaarneBuiten' indertijd vernietigd omdat de ontsluiting nu en in de toekomst onvoldoende is. De wegen hebben onvoldoende capaciteit en zijn niet geschikt voor een nog intensievere belasting. Het getuigt van weinig inzicht dat het nieuwe bestemmingsplan vrijwel ongewijzigd is. De bezwaren zijn blindelings van tafel geveegd in een hernieuwde poging om het eigen plan door te drukken. Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Lagedijk, Spaarndammerdijk en Kerkweg is een non-oplossing die negatieve effecten teweeg brengt voor het milieu en de leefomgeving vanwege een verhoogde uitstoot van CO₂. Bewoners moeten kilometers omrijden en er is aangegeven dat de rijsnelheden bij eenrichtingsverkeer omhoog zullen gaan. In de huidige situatie wordt al regelmatig harder gereden dan toegestaan wat tot zeer gevaarlijke situaties leidt. Het bestemmingsplan is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijzen onder 5.1, 13.5 en 13.6. Korthedshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijzen verwezen.

19.6 Zienswijze

Dat het vorige bestemmingsplan op grond van het ontbreken van voldoende verkeerscapaciteit is vernietigd wil niet zeggen dat er geen andere vernietigingsgronden waren. Door de verkeersproblematiek hoefde de Raad van State de overige beroepspunten niet te toetsen. In het bestemmingsplan is op geen enkele wijze gebleken dat gehoor is gegeven aan de visies van belanghebbenden.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 5.1. Korthedshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

20. J. van Run, Molen 'De Slokop'

20.1 Zienswijze

Uitvoering van het bestemmingsplan zou het wonen in de molen in ernstige mate negatief beïnvloeden. Het wonen op deze plek is van grote betekenis. De bouw van waterwoningen op korte afstand van de molen betekent dat het uitzicht vanaf de waterkant bij de molen ingrijpend verandert. Een prachtige stille groene oever waar vogels een slaap- en foerageerplek vinden wordt een met woningen, steigers en vlanders volgebouwde waterkant waar stilte ver te zoeken is. Dit schaadt ook het belang van recreanten die nu nog kunnen genieten van de rust en het landschappelijk schoon.

Antwoord

De waterwoningen komen op een afstand van minimaal 57 meter ten noordwesten van de molen en zullen een bouwhoogte van maximaal 11 meter krijgen. De positie van de waterwoningen is zodanig dat het vrije zicht over de Mooie Nel vanaf de molen niet wordt belemmerd. Bovendien gaat het om 8 woningen die onderdeel zijn van een woongebied van circa 320 woningen. Dit woongebied komt in de nabijheid van de woning van de adressant. De verstoring van stilte als gevolg van de 8 waterwoningen zal dus beperkt zijn. Daarbij dient nog te worden opgemerkt dat een groot deel van het plangebied tot voor kort als bedrijventerrein in gebruik was. De geluidsoverlast van een bedrijventerrein is groter dan bij 8 waterwoningen. Ten aanzien van de opmerking over het belang van recreanten wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 19.3.

20.2 Zienswijze

De oever aan de noordwestzijde van de molen was een niet-toegankelijk stuk weiland. In de plannen wordt uitgegaan van een waterpartij met een openbare functie waardoor het aan deze zijde van het molenerf gedaan kan zijn met de rust die men in een landelijk gebied mag verwachten.

Antwoord

De door de adressant bedoelde waterpartij is een inham van de Mooie Nel welke al enige tijd geleden is aangelegd. De inham is dus ook al mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan. De inham is bedoeld als watercompensatie en zal geen recreatieve functie krijgen.

Voor wat betreft de opmerking over de rust in het landelijk gebied dient te worden opgemerkt dat het perceel van de molen weliswaar in landelijk gebied is gelegen maar dat het perceel op korte afstand van het stedelijk gebied is gelegen. De molen is daardoor ook in de nabijheid van stedelijke functies gelegen.

20.3 Zienswijze

Aan de noordkant van de molen is een hele bomenrij gekapt. Deze bomenrij vormde een effectieve afscheiding tussen het opslagterrein en het landelijk gebied waar de molen een beeldbepalende functie heeft. De bomenrij was belangrijk voor de totale beleving van het landelijk gebied. In de plannen is weliswaar voorzien in iets van groen maar het gaat niet om een effectieve afscherming van het nieuwe woongebied. Daardoor komt de molen visueel aan de rand van de woonwijk te liggen, wat een grote achteruitgang als bewoner van de molen betekent en tevens de belevingswaarde van dit deel van het landelijk gebied schaadt.

Antwoord

De door de adressant bedoelde bomenrij vormde een afscherming van het bedrijventerrein maar de bomen zijn gekapt vanwege de sanering van het plangebied.

Het gebied ten noorden van de molen zal gelet op de plannen worden ingevuld met groen en water. Er zijn daarbij geen bomen voorzien aangezien dat niet in overeenstemming is met de provinciale ruimtelijke verordening. Daarin is het gebied ten noorden van de molen namelijk aangewezen als weidevogelleefgebied. In weidevogelleefgebied zijn bomen storend elementen. Een afschermende bomenrij is bovendien ook niet meer nodig doordat de functie als bedrijventerrein is komen te vervallen en bomen het zicht vanuit het nieuwe woongebied op het landelijk gebied en de beleving daarvan zouden verminderen. Alhoewel de relevante wind voornamelijk uit zuidwestelijke richting komt geldt tenslotte ook dat bomen direct ten noorden van de molen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de windvang van de molen.

20.4 Zienswijze

De voorgestelde verkeersmaatregelen zijn volstrekt onaanvaardbaar en de grote verkeersdruk wordt er niet mee opgelost. Het verkeer wordt uitgesmeerd over een groter aantal wegen en het aantal te rijden kilometers neemt toe door het instellen van eenrichtingsverkeer. De veiligheid op de Lagedijk wordt niet vergroot en de verleiding om harder te rijden zal alleen maar toenemen. Voor fietsers wordt de situatie daardoor nog gevaarlijker. Het dorp van Spaarndam zal voor de adressant niet meer normaal per auto bereikbaar zijn (deze belemmering geldt niet voor bewoners van het nieuwe woongebied) en de molen is in noodgevallen praktisch onbereikbaar voor de brandweer in Haarlem.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijzen onder 13.3, 13.6 en 15.3. Korte tijdshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijzen en naar zienswijze 1.1. verwezen.

20.5 Zienswijze

De adressant maakt vanwege overlast op voorhand bezwaar tegen een eventuele ontsluiting van welke vorm van verkeer dan ook langs het erf van de molen.

Antwoord

Gemotoriseerd verkeer zal niet langs het erf van de molen worden ontsloten aangezien de strook ten noorden van de inham van de Mooie Nel als 'Groen' is bestemd. Binnen deze bestemming zijn geen rijwegen of parkeerplaatsen voor gemotoriseerd verkeer mogelijk. Een fiets- of wandelpad behoort wel tot de mogelijkheden en in de plannen is daar ook van uitgegaan. Een fiets- en wandelpad vergroot de belevingswaarde van de molen.

20.6 Zienswijze

De adressant maakt bezwaar tegen het voornemen om de bestemmingsplanprocedure en de vergunningsprocedure voor de 2^e fase te coördineren. Daarmee wordt een eerste stap gezet ter uitvoering van een plan dat in de totaliteit beoordeeld dient te worden. Door nu beslissingen te nemen ten aanzien van het bouwen is het straks niet meer mogelijk om de plannen anders of in het geheel niet uit te voeren.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.1. Korte tijdshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

20.7 Zienswijze

De adressant is zich bewust van de betekenis van de molen in het landschap. Nu de molen weer geheel draaivaardig is, levert de adressant een bijdrage door de molen

zeer regelmatig in werking te zetten. Het afgelopen jaar heeft de molen op ongeveer 60 dagen gedraaid en 120.000 omwentelingen gemaakt. De adressant wil deze bijdrage ook graag in de toekomst kunnen blijven leveren maar zal daarvan afzien als het plan voor woongebied SpaarneBuiten ten aanzien van de hiervoor genoemde punten ongewijzigd wordt doorgevoerd. Het heeft geen zin om een landelijke illusie in stand te houden als de gemeente bezig is om ernstig afbreuk te doen aan het landelijk aanzien.

Antwoord

Gelet op het voorgaande is er geen aanleiding om de plannen op de door de adressant genoemde punten te wijzigen.

21. J.P.G. van den Hoogen en G.J.E. Gerrits

21.1 Zienswijze

Het wordt betreurd dat de vernietiging van het eerdere bestemmingsplan niet is aangegrepen om het bestemmingsplan grondig te herzien. Het plan voor woongebied SpaarneBuiten is gemaakt voor de economische crisis en bevat relatief veel woningen in het dure segment en weinig huurwoningen. De veranderde economische situatie en de gewijzigde regels voor hypotheekverstrekking en belastingaftrek hebben verstrekken gevolgen voor de toegang tot de huizenmarkt. In het nieuwe bestemmingsplan is daar geen rekening mee gehouden. Er is helaas niet gekozen voor een invulling waar op dit moment meer behoefte aan bestaat, namelijk goedkopere woningen.

Antwoord

Het bestemmingsplan is zodanig opgesteld dat een invulling met goedkopere woningen ook mogelijk is. Volledigheidshalve wordt ten aanzien van de woningbehoefte ook verwezen naar de beantwoording van zienswijze 12.1.

21.2 Zienswijze

De adressanten vinden het positief dat het verkeersonderzoek door een ander bureau is uitgevoerd dan het bureau dat de eerdere verkeersonderzoeken heeft uitgevoerd. Op basis van een vergelijking tussen de diverse verkeersonderzoeken en het StAB-rapport wordt geconstateerd dat in het nieuwe verkeersonderzoek geen rekening is gehouden met ontwikkelingen binnen en buiten de gemeente die tot een toename van verkeersbewegingen kunnen leiden aangezien is uitgegaan van een autonome groei van 0 tot 1%. De autonome groei zal hoger uitvallen door ontwikkelingen als woningen en winkels op het Poldermanterrein, woningen op het terrein van de Adelbertusschool, het outletcentre in Halfweg en de mogelijke ontwikkeling van Fort benoorden Spaarndam.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 17.4. Kortheidshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

21.3 Zienswijze

Het is zeer opmerkelijk dat de huidige en toekomstige verkeersintensiteit op dijkweg door het oude dorp aanvaardbaar wordt geacht vanwege de richtlijn van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen/etmaal volgens het ASVV 2004 van de stichting CROW. Deze richtlijn was ook bekend bij de opstellers van de eerdere verkeersonderzoeken en het StAB-rapport en waarin is gesteld dat de verkeersintensiteiten hoger worden dan wenselijk is. De Raad van State heeft de richtlijnen uit het ASVV zelfs als uitgangspunt gehanteerd. De in het nieuwe verkeersonderzoek gehanteerde richtlijn is nogal vrij geïnterpreteerd aangezien deze bedoeld is voor wegen binnen de

bebouwde kom met een ruim profiel. Daar is bij de dijkweg geen sprake van aangezien auto en langzaamverkeer niet worden gescheiden en een deel van de dijkweg wordt gebruikt voor parkeren. Uit navraag van de stichting CROW blijkt dat de richtlijn indertijd zeer ruim is genomen en dat de maximum intensiteit voornamelijk wordt bepaald door de toevoerwegen. De richtlijn is daarom niet meer opgenomen in het ASVV 2012, welke per 1 oktober 2012 van kracht is.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.5. Korteheidshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

21.4 Zienswijze

De belasting van de dijkweg door het oude dorp wordt groter zonder dat er een duidelijke oplossing wordt geboden. Het mogelijk aanzetten van de flitspaal bij de sluis in de avondspits is te vrijblijvend.

Antwoord

Volgens de meest recente aanbevelingen (ASVV 2012) wordt bij erftoegangswegen met tweerichtingsverkeer 4,50 meter als minimumbreedte gehanteerd. Bij deze wegbreedte is uitgegaan van de benodigde ruimte voor een personenauto met een snelheid van 60 km/u (zijnde 2,40 meter). In zowel Spaarndam als Penningsveer is sprake van een 30 km/uur-gebied. Een minimale wegbreedte van 2,40 meter bij een snelheid van 60 km/uur kan daardoor niet als uitgangspunt gelden. Gelet op het Handboek wegontwerp, deel erftoegangswegen bedraagt de juiste verkeersruimte 2,05 meter per rijrichting in geval van 30 km/u. In geval van tweerichtingsverkeer binnen de bebouwde kom volstaat daardoor een minimumbreedte van 4,10 meter. Ter plaatse van de Spaarndammerdijk wordt aan deze minimale maat voldaan. Omdat het gewenste weggedrag voldoende uit het wegbeeld blijkt, is een toename van het verkeer (gezien de omgeving) aanvaardbaar. De gevolgen voor de verkeersafwikkeling zijn marginaal. Korteheidshalve wordt ook verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen onder 1.1 en 17.3. Opgemerkt wordt nog dat Spaarndam als verblijfsgebied is ingericht. Uitwisseling heeft het primaat boven doorstroming.

21.5 Zienswijze

De adressanten dringen er op aan om eerst zorgvuldig de procedure rond het bestemmingsplan af te ronden en verkeers- en ontsluitingsmaatregelen te nemen alvorens een besluit wordt genomen over de omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen. Het risico bestaat dat er wederom woningen worden gebouwd voordat een eventuele beroepsprocedure bij de Raad van State is afgerond. Bij de vaststelling van het vorige bestemmingsplan is toegezegd dat er geen sleutel overhandigd zou worden voordat er verkeersmaatregelen zouden worden genomen. Er zijn inmiddels 76 woningen gebouwd en grotendeels in gebruik genomen zonder dat er ook maar één van de indertijd genoemde verkeersmaatregelen is ingevoerd. De toezeggingen zijn niet nagekomen terwijl de adressanten indertijd op basis van de toezeggingen geen opschortende werking hebben gevraagd. De adressanten zullen zich nu op basis van de reactie op de ingediende zienswijzen beraden of zij wederom in beroep zullen gaan en ditmaal wel een opschortende werking zullen aanvragen.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.1. Korteheidshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

21.6 Zienswijze

De gemeente is bij de vernietiging van het vaststellingsbesluit van het vorige bestemmingsplan gelast om de griffierechten van de adressanten te vergoeden. Tot op heden is dat nog niet gebeurd.

Antwoord

Deze zienswijze houdt niet direct verband met dit nieuwe bestemmingsplan. Wel zoekt de gemeente momenteel uit wat de stand van zaken is en zal zij deze apart terugkoppelen aan adressant.

22. W. Toppen van Stichting Dorpsraad Spaarndam

22.1 Zienswijze

Het wordt betreurd dat er niet eerst is gekozen voor raadpleging bij de bevolking, raden en ondernemers. De adressant heeft grote bezwaren tegen het verkeersonderzoek en de genoemde verkeersoplossingen maar heeft wel waardering voor de eerdere aanpak om te komen tot een model met flitspalen en trajectcontrole. Op die manier zou er zo min mogelijk schade worden toegebracht aan de belangen van ondernemers en het sociale verkeer van inwoners kon ongestoord doorgang vinden. De huidige aanbevelingen als eenrichtingsverkeer en een flitspaal in de avondspits hebben een ontwrichtende werking voor de sociale cohesie tot gevolg.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer en een flitspaal in de avondspits is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen.

22.2 Zienswijze

Er wordt voor gepleit om te onderzoeken hoe fietsers veilig op de eenrichtingswegen kunnen fietsen zodat er voor aanwonenden een veilige en adequate oplossing wordt gevonden.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 9.6. Korte tijdshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

22.3 Zienswijze

Gezien de huidige toename van het verkeer zijn maatregelen noodzakelijk met betrekking tot de verkeerssituatie in Penningsveer. Er zijn twijfels over het effect van het instellen van een altemnerend verkeerslicht op het smalle gedeelte ten aanzien van de wachttijden van het autoverkeer, de veiligheid van fietsers en de leefbaarheid van bewoners. Verzocht wordt om de effecten te onderzoeken.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 6.2. Korte tijdshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

22.4 Zienswijze

De voorgestelde wegverbreding bij het Rijnlandhuis is onvoldoende. Vanwege de flessenhalsconstructie is de veiligheid voor fietsers en voetgangers in het geding. Gepleit wordt om het eerdere voorstel ten aanzien van een fiets- en voetpad over het terrein van het Rijnlandhuis op te nemen in het bestemmingsplan. Ook zijn er twijfels over het effect van de voorgestelde maatregelen, zoals de herinrichting van de kruising bij Zijkanal C-weg en altemnerende verkeerslichten. Verzocht wordt om een studie naar aanvullende maatregelen uit te voeren.

Antwoord

Op de wegen die in beheer zijn bij de gemeente vinden nauwelijks tot geen ongevallen plaats, dus ook niet het wegvak bij het Rijnlandhuis. De toename van de verkeersintensiteit is zodanig beperkt dat ook in de toekomst geen problemen zijn te verwachten. Bovendien is gemeente voornemens dit wegvak te verbreden en de aansluiting Spaarndammerdijk/Zijkanaal C-weg te verbeteren, waardoor de verkeerssituatie wordt geoptimaliseerd. Ook zal hier een maximumsnelheid van 30 km/u gaan gelden.

22.5 Zienswijze

De verkeerssituatie in het oude dorp is overbelast, zoals ook blijkt uit de uitspraak van de Raad van State. Uit de uitspraak bleek dat, ondanks de afname van het verkeer, de huidige situatie op de dijk niet toelaatbaar is. De gemeente Haarlem stelt dat een toename van de verkeersbelasting niet gewenst is. Het is niet mogelijk om zonder belastende maatregelen voor de bevolking SpaarneBuiten verder te ontwikkelen.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijzen onder 9.2 en 10.9. Korte tijdshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijzen verwezen.

22.5 Zienswijze

Voorgesteld wordt om de gemeentelijke coördinatieregeling niet toe te passen.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.1. Korte tijdshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

23. M.C. Houtkamp

23.1 Zienswijze

De adressant heeft bezwaar tegen het voornemen om eenrichtingsverkeer in te stellen voor de Kerkweg. Bewoners moeten via de Hoge Dijk, Lagedijk en Penningsveer een hele omweg maken als zij naar station Spaarnwoude, de A9 of de bedrijven en/of winkels in de Waarderpolder willen. Ook ouders die hun kind naar de school in Haarlemmerliede brengen moeten deze omweg maken. Mensen die ouderen en kinderen ophalen/meenemen/wegbrengen moeten meerdere keren een rondje rijden. Eenrichtingsverkeer nodigt verder uit tot hard rijden en dat draagt niet bij aan de veiligheid van fietsers en wandelaars.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met zienswijze 18.2 onder a. Korte tijdshalve wordt naar de beantwoording van die zienswijze verwezen.

23.2 Zienswijze

Er wordt vanuit gegaan dat de verkeersmaatregelen pas ingaan nadat SpaarneBuiten geheel bewoond is en niet voor het ontzien van andere polderwegen inzake wegonderhoud.

Antwoord

Bij de daadwerkelijke (verdere) realisatie van het woongebied zullen één of meerdere verkeersbesluiten worden genomen om de verkeersmaatregelen van kracht te laten worden. Na het nemen van een verkeersbesluit kan worden overgegaan tot uitvoering van de verkeersmaatregelen.

23.3 Zienswijze

De vuilnisophaalwagen zal een andere, meer tijdrovende route moeten rijden. De eventuele bijbehorende kostenverhoging zou niet op de bewoners verhaald moeten worden.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen.

23.4 Zienswijze

De route via de Hoge Spaarndammerdijk is bij geringe nachtvorst riskant vanwege het slechte wegdek. Bij veel sneeuwval en gladheid geeft het via de helling naar boven rijden veel problemen. Het is dan veiliger om via de Kerkweg, Liedeweg of Penningsveer naar Haarlem of Amsterdam te rijden. Door het instellen van eenrichtingsverkeer zal er geen alternatieve route meer zijn waardoor het een risicovolle onderneming wordt.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen.

23.5 Zienswijze

In het verkeersonderzoek is niet aangegeven dat de problemen ten aanzien van bermen ook spelen bij de Kerkweg. Gevraagd wordt waarom de Kerkweg geen tweerichtingsverkeer kan blijven. Tijdens het overleg op 11 december is door de burgemeester en een wethouder positief gereageerd op het voorstel om de Kerkweg en eventueel ook de Hoge Spaarndammerdijk niet als eenrichtingsverkeer in te stellen.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen.

24. E.A.J. Cornelissen

24.1 Zienswijze

De coördinatieregeling is bedoeld om onnodige vertraging te voorkomen door de procedure voor de omgevingsvergunning samen te laten lopen met de bestemmingsplanprocedure. Het plan is echter omstreden. De Raad van State heeft het eerdere bestemmingsplan vernietigd omdat de verkeersontsluiting onvoldoende is. Omdat het belang van de realisering kennelijk zwaarder woog dan de inhoudelijke argumenten werd toch een deel van SpaarneBuiten gerealiseerd. Met het toepassen van het coördinatiebesluit lijkt een zorgvuldige afstemming ondergeschikt te worden gemaakt aan het belang van de ontwikkelaar.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.1. Korthedshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

24.2 Zienswijze

In het verkeersonderzoek is de te verwachten verkeersintensiteit gerelateerd aan een CROW norm uit 2004 die voor 30 km/u-verblijfsgebied aangeeft dat 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen/etmaal acceptabel zijn. Gewezen wordt op de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), die in 2010 30 km/u-verblijfsgebied heeft gedefinieerd als 'een aaneengesloten gebied met woon-, winkel-

of werkfuncties waar alleen autoverkeer mag komen dat er zijn herkomst of bestemming heeft'. SWOV noemt 5.000 motorvoertuigen/etmaal de maximum intensiteit.

Antwoord

In de eerste plaats wordt hier verwezen naar de beantwoording van de zienswijze bij 1.1. In formele zin bestaat voor erftoegangswegen (wegen in verblijfsgebieden en 30 km-straten) geen intensiteitsnorm. In zowel het ASVV 2004 als het ASVV 2012 is dat aangegeven. Uit het wegbeeld moet duidelijk zijn wat van een weggebruiker wordt verlangd en wat hij/zij kan verwachten aan verkeerssituaties die kunnen optreden. De grens die wordt gesteld aan het gebruik van de weg is gerelateerd aan de omgeving: bij welke hoeveelheid verkeer kunnen omgevingsactiviteiten (zoals bijvoorbeeld wonen en fietsen) nog goed en veilig plaatsvinden. Daarover zegt het ASVV 2012 niets, maar in het ASVV 2004 werd gesteld dat ter indicatie 5.000 à 6.000 motorvoertuigen/etmaal acceptabel zijn. De SWOV stelt een verkeersintensiteit van 5.000 motorvoertuigen/etmaal als maximum. Het hanteren van een dergelijke 'harde' grens geeft echter een schijnnaauwkeurigheid omdat geen rekening kan worden gehouden met specifieke weg- en omgevingskenmerken. Gelet op het verkeersonderzoek komt de verkeersintensiteit overigens nergens uit boven de grens van 5.000 motorvoertuigen/etmaal, zodat ook aan maximum verkeersintensiteit als bedoeld in de SWOV wordt voldaan.

24.3 Zienswijze

In het verkeersonderzoek is de indruk gewekt dat een verkeersintensiteit van 4.515 motorvoertuigen/etmaal de maximum verkeersintensiteit is. Andere belangrijke verkeersgenererende ontwikkelingen zijn daarbij niet aan de orde geacht. Er is echter een plan van het Recreatieschap Spaarnwoude om bij Fort Benoorden Spaarndam 80 huisjes met gerelateerde functies te realiseren. Ook is er een plan voor een ijsbaan in het Westhoffbos. Beide ontwikkelingen zullen leiden tot extra verkeer door Spaarndam. Ook wordt er aan voorbij gegaan dat het invoeren van eenrichtingsverkeer tussen SpaarneBuiten en Penningsveer er toe kan leiden dat mensen vanuit Haarlem via het oude dorp naar SpaarneBuiten zullen rijden (route Vergierdeweg-Slaperdijk). De maximum verkeersintensiteit zal daardoor meer dan 4.515 motorvoertuigen/etmaal bedragen en wel eens boven de norm van SWOV uit kunnen komen.

Antwoord

Ten aanzien van de opmerking over andere ontwikkelingen in de omgeving wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijzen 1.2 en 17.4. Wat betreft het eenrichtingsverkeer wordt tegemoet gekomen aan dit deel van de zienswijze daar deze maatregel niet meer is voorzien. De prognose van het verkeer is voldoende robuust. De in de SWOV genoemde grenswaarde wordt niet overschreden. Bovendien kan deze grenswaarde niet als 'absoluut' maximum worden gezien. Zie hiervoor de beantwoording van de zienswijze onder 1.1. en 23.2.

24.4 Zienswijze

De bouwhoogte voor de appartementen van 16 tot incidenteel 20 meter past niet in het landelijke karakter.

Antwoord

Het plangebied is een voormalig bedrijventerrein. Alhoewel Spaarndam een dorp is, is er geen sprake van een landelijk karakter.

De nieuwe bebouwing in het woongebied is op circa 200 meter afstand van de grens van het beschermd dorpsgezicht voorzien. De overwegende bouwhoogte van de nieuwe, nog te realiseren bebouwing zal aan de zijde van het Noorder Buiten

Spaarne 10 tot 14 meter worden, met uitzondering van enkele bouwblokken met een bouwhoogte van 16 en 20 meter. De contouren van de nieuwe bebouwing zullen daarmee, net als de bouwhoogten van de bebouwing van Spaarndam-West, gedifferentieerd zijn. De bouwhoogten in het woongebied hebben daarom geen invloed op de karakteristiek van het beschermd dorpsgezicht en leiden derhalve niet tot een aantasting van het beschermd dorpsgezicht.

25. Gemeente Haarlem

25.1 Zienswijze

Binnen de Haarlemse gemeenschap leven zorgen ten aanzien van de verkeersafwikkeling rond Spaarndam als gevolg van woongebied SpaarneBuiten. In een werkgroep is gesproken over die verkeersafwikkeling en de mogelijke oplossingen daarvoor. De afspraken die voortkomen uit dat overleg zijn door zowel de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude als de gemeente Haarlem bevestigd. Deze afspraken zijn voor de adressant nog steeds voorwaardelijk verbonden aan instemming met het bestemmingsplan. Verzocht wordt om de gemaakte afspraken voorwaardelijk op te nemen in het bestemmingsplan zodat uitvoering ervan een verplichtend karakter krijgt en bewoners verzekerd zijn van daadwerkelijke uitvoering.

Antwoord

In de eerste plaats wordt hier verwezen naar de beantwoording van de zienswijze bij 1.1. Ten aanzien van de opmerking om de verkeersmaatregelen voorwaardelijk op te nemen geldt dat daar geen verplichting toe bestaat. De voorgenomen verkeersmaatregelen zullen door middel van één of meerdere verkeersbesluiten worden vastgelegd. Uit jurisprudentie (onder andere de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van state met nr 201202370/1/R1) blijkt dat een benodigd verkeersbesluit niet reeds ten tijde van de vaststelling van een bestemmingsplan behoeft te worden of zijn genomen. Dat betekent dat pas bij de daadwerkelijke (verdere) realisatie van het woongebied een verkeersbesluit dient te zijn genomen. Zie ook de beantwoording bij zienswijze 10.9.

25.2 Zienswijze

Het eerste advies van de werkgroep was om vanaf de Lagedijk rechtstreekse verbindingen voor langzaam verkeer tot stand te brengen van SpaarneBuiten naar de sluis en tussen de Spaarndammerdijk en de Ringweg. Goede voorzieningen voor het langzame verkeer bevorderen het gebruik ervan en kunnen op die manier bijdragen aan een vermindering van het autoverkeer. In het bestemmingsplan is niet ingegaan op deze verbindingen.

Antwoord

Dit tracé loopt van SpaarneBuiten, met een brugje over het water, naar het terrein van Rijnland, langs de nieuwe sluis omhoog naar de brug bij de sluis. De ruimtelijke procedure moet nog worden opgestart. Het bestemmingsplan is in voorbereiding maar nog niet in het stadium van ontwerp. De financiële middelen zijn wel reeds gereserveerd.

25.3 Zienswijze

Het tweede advies had betrekking op het niet inzetten van de realisatie van een rondweg aangezien dat als onrealistisch en te kostbaar werd bestempeld en tevens het groene karakter te zeer zou aantasten. De adressant is tevreden dat aan dit advies is vastgehouden.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

25.4 Zienswijze

De meerderheid van de werkgroep heeft geadviseerd om ter wering van doorgaand verkeer een flitspaal te plaatsen ter hoogte van Spaarndam-West in de richting van Haarlem en één op de Lagedijk in de richting van Penningsveer. Beide zouden gedurende de avondspits in werking behoren te zijn. Deze oplossing zorgt voor een afname van het doorgaande verkeer op deze wegvakken. De verkeersafname kan vervolgens ruimte geven aan de verkeerstoename ten gevolge van woongebied SpaarneBuiten waarbij de verwachting is dat beide ontwikkelingen elkaar wat betreft volume neutraliseren. Deze oplossing is niet meegenomen.

Antwoord

Er is in het verkeersonderzoek expliciet gekeken naar de omvang van de doorgaande verkeersstromen. Gedurende drie perioden (07.00-10.00, 12.00-14.00 en 15.30-18.30 uur) zijn alle verkeersbewegingen waargenomen. In Spaarndam-West, richting Haarlem, zijn daarbij 151 doorgaande voertuigen waargenomen. Op de Lagedijk (richting Penningsveer en Liedeweg) waren dat 262 auto's (exclusief het doorgaande verkeer van de Liedeweg naar de Penningsveer).

Voor het gehele etmaal liggen deze aantallen enigszins hoger, maar onvoldoende hoog om de toename ten gevolge van woongebied SpaarneBuiten te neutraliseren. Daarom is deze oplossing niet verder uitgewerkt.

25.5 Zienswijze

In het verkeersonderzoek is voor de route Visserseinde-IJdijk-Spaarndammerdijk uitgegaan van een toename van 750 motorvoertuigen/etmaal. In een eerdere versie was echter uitgegaan van een grotere toename, namelijk 1.690 motorvoertuigen/etmaal. Verzocht wordt om een verklaring voor dit grote verschil te geven. Indien er geen verklaring is dan wordt de toename van 1.690 motorvoertuigen/etmaal als het meest realistische scenario beschouwd waardoor de verkeersintensiteit rond de 5.455 motorvoertuigen/etmaal zou komen te liggen. Dat is een toename van 45% ten opzichte van de huidige gemeten etmaalintensiteit (3.765). Bij een toename van 750 motorvoertuigen/etmaal is de toename 20%. Beide percentages zijn fors en bevestigen de noodzaak om de gemaakte afspraken uit de werkgroep onverkort uit te voeren.

Antwoord

In het eerdere rapport is de verkeerstoename als gevolg van woongebied SpaarneBuiten te hoog omdat werd gerekend met het gehele woongebied SpaarneBuiten (317 woningen). Daarbij werd er abusievelijk geen rekening mee gehouden dat de verkeersproductie van een deel van die woningen, namelijk de woningen die reeds bewoond zijn, al in de bestaande verkeersintensiteit was opgenomen. De toename is daardoor indertijd te hoog berekend.

Het is onjuist om de toename in relatieve zin te beoordelen. Het gaat er om wat de omgeving kan verwerken, waarbij het primaat ligt bij verkeersveiligheid en leefbaarheid. Doorstroming van het verkeer is daarbij ondergeschikt, in aansluiting op de visie 'Duurzaam Veilig' waarbij voor wegfuncties een nadrukkelijk onderscheid moet worden gemaakt in 'stromen' en 'uitwisselen'. Voor de bedoelde route heeft 'uitwisselen' het primaat boven 'stromen'.

25.6 Zienswijze

Het argument dat de verkeersintensiteit van het type weg binnen de door het CROW gehanteerde grenswaarde valt houdt geen stand omdat daarbij onvoldoende rekening is gehouden met de historische context en de daarbij behorende

beperkingen die typisch zijn voor een dorp als Spaarndam. In het handboek verkeersveiligheid van het CROW is aangegeven dat de te hanteren bandbreedte van het aantal motorvoertuigen/etmaal afhankelijk is van de stedelijke kenmerken. Bij een erftoegangsweg voor een plattelandskern is een intensiteit van 4.000 motorvoertuigen/etmaal al te hoog. Bij hogere intensiteiten is veel aandacht nodig voor het ontwerp. Het huidige ontwerp is echter niet optimaal afgestemd op de functie als erftoegangsweg.

Gewezen wordt ook op de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), die ten aanzien van de omvang van verblijfsgebieden de opvatting heeft dat verkeersintensiteiten boven 5.000 motorvoertuigen/etmaal in principe ongewenst zijn in verblijfsgebieden omdat een groter aantal motorvoertuigen de leefbaarheid nadelig beïnvloedt. Voor sterk verstedelijkte gebieden is een hogere intensiteit nog verdedigbaar zijn omdat als gevolg van de stedelijke dichtheid de aanrijd naar een ontsluitingsweg van een hogere categorie korter zal zijn dan in het meer uitgestrekte buitengebied (waar Spaarndam toe wordt gerekend). Een kortere aanrijd resulteert in een betere opvolgingsdiscipline van de maximum toegestane snelheid en daarmee de verkeersveiligheid. De bereidheid om je aan de snelheid te houden neemt af naarmate de verblijfsgebieden groter worden en daarmee de rijtijd naar het hoofdwegenstelsel langer wordt. Bovendien kan het wegenstelsel in nieuwe verstedelijkte gebieden makkelijker ontworpen worden op de moderne hedendaagse verkeersvraag dan het oude dorp Spaarndam, waar de historische context van een waterkerende dijk bepalend is. De wegbreedte van de dijk in het Haarlemse deel varieert sterk en het traject is bochtig en smal. Ter plaatse van de Kerklaan geldt een om- en om regeling die wegcapaciteit beperkt. Een doorgaande stoep ontbreekt en de erven hebben nauwelijks een voortuin. Op het talud is in veel gevallen geen uitwijkmogelijkheid voor tegemoetkomend verkeer. Het op- en afrijden van de dijk wordt bemoeilijkt door het talud naar de lager gelegen erven. De te verwachten intensiteiten zijn een (te) hoge belasting voor de dijk en niet als aanvaardbaar te kwalificeren.

Antwoord

In de eerste plaats wordt hier verwezen naar de beantwoording bij 1.1. Het is een algemeen verkeerskundig uitgangspunt dat de maximumsnelheid en het beoogde rijgedrag als 'vanzelfsprekend' door de weginrichting en wegomgeving opgeroepen moet worden. Dit blijkt ook uit het zowel het ASVV 2004 als het ASVV 2012. Voor erftoegangswegen zijn daarbij veel vrijheden, zoals blijkt uit een citaat uit de CROW-Kennisbank (gepubliceerd 24 sept 2012):

'...De erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (ETW-bibeko) heeft als functie uitwisselen. Dit type weg kent de minste richtlijnen en komt daardoor in veel verschijningsvormen in Nederland voor. De categorie ETW-bibeko kent dus veel vrijheden. Een bijzondere vorm van een erftoegangsweg is een erf. Een erf kent zijn eigen karakteristieken, de richtlijnen betreffende erven blijven onverminderd van kracht. Ook inrichting volgens Shared Space valt onder deze categorie...'

Bij de geloofwaardigheid van wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur zijn de volgende 'geloofwaardigheidskenmerken' door CROW genoemd:

- Zeer korte rechtstand of fysieke snelheidsremmers op zeer korte afstand;
- Gesloten bebouwde wegomgeving;
- Smalle weg;
- Oneffen wegverharding.

De kenmerken die door de adressant zijn benoemd, zoals een bochtig tracé, een historische context en smalle voortuinen, sluiten hier goed op aan en zijn passend bij een weg waar uitwisseling en lage snelheid het primaat hebben boven doorstroming. Dat de situatie wat veiligheid en leefbaarheid ook goed functioneert blijkt uit de ongevallencijfers. De route blijkt objectief gezien zonder meer veilig.

Ten aanzien van de door de adressant genoemde grenswaarde uit de SWOV wordt verwezen korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijze onder 23.2.

25.7 Zienswijze

In de toelichting van het bestemmingsplan is op vrijblijvende toon een zevental verkeerskundige maatregelen beschreven. Ten aanzien van deze maatregelen geldt:

- a. Eenrichtingsverkeer heeft tot gevolg dat het verkeer moet omrijden en aanzienlijk meer kilometers moet afleggen met meer uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen als gevolg. De extra uitstoot is niet gewenst en onlogisch in een tijd waarin inspanningen worden verricht om de uitstoot te reduceren om zo de wereldwijde klimaatverandering te keren.
- b. De bermverharding komt tegemoet aan de door de Raad van State gedane uitspraak.
- c. Voor Penningsveer wordt een slag om de arm gehouden over de te nemen verkeersmaatregel. Verwacht wordt dat de situatie een bottleneck gaat vormen. Bij toename van verkeer en zonder wegverbreding is een alternerend verkeerslicht beslist noodzakelijk maar dit heeft ook gevolgen voor de capaciteit van de weg. Er zullen wachtrijen voor de verkeerslichten gaan ontstaan. Afhankelijk van de gekozen inrichting speelt voldoende ruimte voor het fietsverkeer een belangrijke rol. De effecten dienen vooraf uitgezocht te zijn en de uitkomst dient onvoorwaardelijk onderdeel te zijn van het besluit over het bestemmingsplan.
- d. De omstandigheden voor het langzaam verkeer rond het Rijnlandhuis dienen verbeterd te worden, in overeenstemming met de gemaakte afspraken in de werkgroep.
- e. Het voorstel met betrekking tot de aansluiting van de Spaarndammerdijk met de sluis doet niets af aan de bestemming van het verkeer ter plaatse en is bovendien niet wezenlijk van invloed op een andere spreiding/route van het verkeer.
- f. Het alleen in overweging nemen om de flitspaal op de Spaarndammerdijk tevens in de avondspits te laten werken doet geen recht aan de eerder gemaakte bestuurlijke afspraken met de werkgroep. De werking van de flitspaal in de avonduren is voorwaardelijk voor de adressant omdat dit instrument daadwerkelijk doorgaand verkeer zal kunnen weren.
- g. Het aanbrengen van fietsstroken maakt geen deel uit van de eerder gemaakte werkafspraken. Indien dergelijke stroken worden aangebracht op het weggedeelte naar Penningsveer dan dient de inrichting goed aan te sluiten op de situatie in Haarlems grondgebied. Eventuele kosten voor aanpassing van het Haarlemse deel zijn voor rekening van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

Antwoord

Ten aanzien van de door de adressant genoemde verkeersmaatregelen geldt het volgende:

- a. Voor luchtkwaliteit wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 9.4.
- b. De opmerking ten aanzien van bermverharding wordt voor kennisgeving aangenomen, inmiddels worden grasbetontegels voorgesteld.
- c. Het verkeerslicht bij Penningsveer is niet meer voorgesteld in het nieuwe verkeersrapport en heeft in ieder geval geen relatie met SpaarneBuiten.
- d. Over het verbeteren van de omstandigheden voor het langzaam verkeer rond het Rijnlandhuis wordt opgemerkt dat het wegbeeld passend is bij een erftoegangsweg en er geen ongevallen zijn geregistreerd op dit wegvak. Ondanks dat dat volgens de CROW aanbevelingen niet nodig is voor de

ontwikkeling en ontsluiting van SpaarneBuiten is de gemeente wel voornemens dit wegvak te verbreden, een maximum snelheid van 30 km/u in te stellen en de aansluiting Spaarndammerdijk/Zijkanaal C-weg te optimaliseren.

- e. Met de aanpassing van de aansluiting van de Spaarndammerdijk wordt vooral een soepelere afwikkeling op dit punt nagestreefd. De aanpassing heeft niet als doel om de routekeuze te beïnvloeden.
- f. Het in overweging nemen om de flitspaal op de Spaarndammerdijk alleen in de avondspits te laten werken, is door de gemeente eerder als zinvolle maatregel benoemd omdat er vooral in die periode sprake is van doorgaand verkeer.
- g. Dit voorstel is niet meer opgenomen in het nieuwe verkeersrapport.

25.8 Zienswijze

Er dient ook rekening te worden gehouden met andere ontwikkelingen die mogelijk in het gebied gaan spelen, zoals Landal GreenParks, Zuiderscheg, de ijsbaan en outlets.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 16.4. Korthedshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

26. **J. Moerman van de Fietsersbond**

26.1 Zienswijze

De huidige verkeersdrukte vraagt om structurele verkeersmaatregelen omdat het fietsverkeer regelmatig in het gedrang komt. Het gaat daarbij niet alleen om smalle polderwegen als de Lageweg, Lagedijk, Penningsveer, etc. maar ook om wegen in het oude dorp, zoals de Spaarndammerdijk en IJdijk. Een uitbreiding van het woongebied SpaarneBuiten betekent een ontoelaatbare toename van het autoverkeer over de wegen.

Antwoord

In de eerste plaats wordt hier verwezen naar het antwoord bij 1.1 en 6.2 Het is een gegeven situatie waarin Spaarndam zich bevindt. Waar het gaat om het lokale verkeerssysteem en de door adressant genoemde wegen, is overduidelijk dat sprake is van een erftoegangsfunctie. Deze erftoegangsfunctie betekent dat menging van verkeersdeelnemers uitgangspunt is en van alle weggebruikers voorzichtigheid en oplettendheid is vereist. Uit de ongevallencijfers blijkt dat dit over het geheel genomen ook goed gaat. Als wordt gekeken naar de laatste vijf jaren, blijkt dat er geen ongevallen met fietsers en/of voetgangers zijn geregistreerd (zie ook de beantwoording van de zienswijzen 1.1 en 12.3).

Ten aanzien van de consequenties van de verkeerstoename als gevolg van woongebied SpaarneBuiten is in het verkeersonderzoek geconcludeerd dat de toename, zelfs in het drukste uur, passend is bij de functie van erftoegangsweg. Hoewel strikt genomen voor dit soort wegen geen intensiteitscriterium geldt, leidt de toename nergens tot overschrijding van een indicatieve waarde die in het ASVV is opgenomen. Buiten de bebouwde kom varieert de toename aan autoverkeer als gevolg van woongebied SpaarneBuiten van circa 60 voertuigen tot circa 570 voertuigen per etmaal. In het drukste uur komt dat overeen met circa 5 tot 50 voertuigen. Er zal daardoor geen sprake zijn van een ontoelaatbare toename.

26.2 Zienswijze

Het is niet duidelijk wat het plan is om tegemoet te komen aan de gestelde eisen naar aanleiding van de vernietiging van het eerdere bestemmingsplan door de Raad van

State. Er wordt in het bestemmingsplan wel gesproken over voornemens maar concrete en uitgewerkte verkeersplannen ontbreken. Er is niet getoetst of de voorgenomen maatregelen technisch dan wel financieel uitvoerbaar zijn. Er is onvoldoende dekking in het investeringsplan opgenomen om de voorgenomen maatregelen uit te voeren en bovendien wordt naar aanleiding van de behandeling van het bestemmingsplan getwijfeld of de voorgenomen maatregelen wel worden uitgevoerd. Tijdens de behandeling is door de raadsleden aangegeven dat de verkeersmaatregelen worden opgenomen om het bestemmingsplan door de procedure te krijgen maar dat deze maatregelen vervolgens niet zullen worden uitgevoerd. Ook heeft de burgemeester op 12 december 2012 laten weten dat een aantal van de genoemde verkeersmaatregelen niet of anders uitgevoerd zullen gaan worden, zoals het instellen van eenrichtingsverkeer op de Spaarndammerdijk en Kerkweg en het toepassen van een flitspaal in de middag. De adressant kan dan ook niet instemmen met het ontwerpbestemmingsplan en verzoekt om met een gedegen verkeersstudie te komen, inclusief ontwerpen van de benodigde verkeersmaatregelen die technisch uitvoerbaar zijn en waarvoor voldoende dekking is opgenomen in het investeringsplan. Ook dient de veiligheid van het fietsverkeer te worden gewaarborgd.

Antwoord

Het verkeersonderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd is bedoeld als onderbouwing van het bestemmingsplan, rekening houdend met de uitspraak van de Raad van State (zie ook de beantwoording van zienswijze 1.1). Ten aanzien van de voorgestelde verkeersmaatregelen is nagegaan of deze technisch haalbaar zijn.

Een uitspraak van een individueel raadslid kan niet als maatgevend voor de gehele gemeenteraad worden beschouwd. De te nemen verkeersmaatregelen zullen worden uitgevoerd.

Ten aanzien van de veiligheid van fietsers wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 26.1. De Lagedijk (voorzover gelegen buiten de bebouwde kom) is de enige weg waar fietsvoorzieningen nodig zijn volgens het handboek wegontwerp. Hier is over de hele lengte al een vrijliggend fietspad aanwezig.

26.3 Zienswijze

Een aantal van de verkeersmaatregelen om de fietsveiligheid te verbeteren zou nu al getroffen kunnen worden. De adressant doet daartoe de volgende aanbevelingen:

- a. Uit de verkeerstellingen van Rijnland blijkt dat de in de winter op de Zijkanal C-weg-Ringweg 5.500 motorvoertuigen/etmaal en 3.250 fietsers/etmaal rijden. In de zomer is het aantal fietsers nog hoger. De adressant adviseert om het plan dat in 2012 samen met de Dorpsraad is ingediend uit te voeren en heeft het ontwerp van dat plan meegestuurd. Het gaat om het instellen van een 30 km/u-zone met de aanleg van een fietsstrook tussen de Grote Sluis tot even voorbij de Ringweg, inclusief een oversteekvoorziening aldaar. Ook dient het fietspad langs het kanaal te worden behouden en te worden ingesteld voor fietsverkeer in één richting. Ook dient de huidige voorrangsregeling op de kruispunten met de Ringweg en met de Spaarndammerdijk te worden behouden door deze kruispunten te voorzien van een uitritconstructie. De adressant stemt derhalve niet in met verkeersmaatregel 5 zoals beschreven in het bestemmingsplan.
- b. De gemeente Haarlem is voornemens om de weg opnieuw in te richten maar er zal sprake moeten zijn van een gezamenlijke aanpak. De dijk door het oude dorp is te smal voor het huidige verkeersaanbod, zoals blijkt uit het eerdere verkeersrapport van Goudappel Coffeng. Verzocht wordt om de flitspaal ook in de avondspits aan te zetten om zo de topdrukke over de dijk af te romen.

- c. De keuze om zoveel mogelijk verkeer via Zijkanaal C-weg te leiden is begrijpelijk omdat het een gebiedsontsluitingsweg is. Het is onduidelijk welke maatregelen worden genomen om het gebruik van de Lageweg, de Lagedijk, de Spaarndammerdijk en de IJdijk te doen afnemen, zoals ook blijkt uit de uitspraak van de Raad van State.
- d. De Spaarndammerdijk, de Lagedijk, de Kerkweg en de Liedeweg zijn smalle polderwegen (B-wegen). Als gevolg van het rijden door de bermen zijn de wegen breed en gevaarlijk geworden. Bermschade is juist ook gevaarlijk voor fietsers. Op B-wegen kunnen auto's elkaar alleen bij uithammen passeren. Aanbevolen wordt om het rijden door de bermen te voorkomen door het aanbrengen van blokken, het maken van passeerhaventjes, het aanbrengen van verkeersdrempels en het visueel versmallen van de weg door het aanbrengen van fietsstroken. Ook wordt de kwaliteitstoets FIETSMAT van het waterschap Zeeuwse Eilanden voor deze wegen aanbevolen. De adressant is niet tegen het instellen van eenrichtingsverkeer als daarmee het autoverkeer wordt teruggedrongen. Voorwaarde is wel om met verkeersdrempels de snelheid van het autoverkeer te remmen en eventueel camera's top te hangen.
- e. Het fietspad vanaf de Grote Sluis achter het Rijnlandhuis langs en aansluitend op de supermarkt en de Lageweg zou gerealiseerd dienen te worden.
- f. Het fietspad tussen de Ringweg en de supermarkt vraagt om een kwalitatieve verbetering.
- g. Vanwege de verkeersdruk is het gewenst om de weg tussen Zijkanaal C-weg en de Lageweg te verbreden tot een ruim profiel van 6,3 meter breed. Een kritisch profiel (tussen 4,5 en 6,3 meter) is niet aan te bevelen omdat fietsers en auto's dan met elkaar in het gedrag komen wat leidt tot onveilige situaties. De gewenste weginrichting van een combinatie van auto- en fietsverkeer blijkt ook uit een meegestuurd figuur uit de 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' van het CROW.
- h. Voorgesteld wordt om het fietspad recht langs de Lagedijk door te trekken tot aan Penningsveer. Een dergelijke route is gunstig voor woon-werkfietsers en schoolverkeer.
- i. Een oplossing voor de verkeerssituatie voor fietsers in Penningsveer is zeer gewenst. De weg is zeer smal. Het voorstel om een om-en-om regeling voor autoverkeer aan te brengen draagt in principe de steun van de adressant maar er wordt wel getwijfeld aan de technische uitvoerbaarheid van dit plan. Als het plan niet mogelijk is ziet de adressant graag een andere oplossing om sluipverkeer in de spits te voorkomen, zoals een flitspaal met kentekenregistratie.
- j. Op termijn behoort realisatie van een nieuwe fietsverbinding tussen de Liedeweg via Veerpolder met Liewegje Haarlem tot de mogelijkheden, in aansluiting op de realisatie van een fietsovergang/tunnel tussen het Liewegje en de Veerpolder. De adressant verwijst daarbij naar en bijgevoegde afbeelding uit de concept-gebiedsvisie 'Spaarnwouden en Meerpolders - bufferzone Amsterdam-Haarlem'.

Antwoord

Ten aanzien van de door de adressant genoemde aanbevelingen geldt het volgende:

- a. Voor wat betreft de aansluiting van de Spaarndammerdijk en de Zijkanaal C-weg heeft de gemeente een aanpassing in voorbereiding, waarbij de afslaan beweging naar Zijkanaal C-weg de meest vanzelfsprekende wordt. Dat zal in samenhang gebeuren met het plan voor de verbreding ter hoogte van het Rijnlandhuis. Te zijner tijd zal nog een aanvullende kruispuntanalyse worden uitgevoerd om tot het optimale ontwerp te komen. De aanleg van een fietsstrook is niet noodzakelijk aangezien er een vrijliggend fietspad aanwezig

- is. De aanleg van een fietsstrook zal worden meegenomen bij de beschouwing van het ontwerp.
- b. De gemeente overweegt om op deze route het gebruik van de flitspaal in de avondspits toe te passen, zodat doorgaand verkeer wordt geweerd. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijze 1.1.
 - c. Zie beantwoording 1.1.
 - d. De door de adressant voorgestelde maatregelen sluiten aan op de voorstellen uit het verkeersonderzoek. Op de Lagedijk zijn al passerhavens aanwezig en ook ligt er naast de Lagedijk een fietspad. Snelheidsremmende maatregelen zullen overwogen worden indien blijkt dat werkelijk sprake is van (te) hoge snelheden.
 - e. Dit fietspad is nog steeds zo gepland. De kwalitatieve verbetering van het fietspad tussen de Ringweg en de supermarkt valt buiten het kader van het voorliggende bestemmingsplan.
 - f. Dit heeft geen relatie met het bestemmingsplan.
 - g. Voor het verbreden van het wegvak tussen de Zijkanaal C-weg en de Lageweg geldt dat hiervoor wordt nagegaan wat de mogelijkheden zijn. Het voornemen is om de weg te verbreden, waarbij zoveel als mogelijk met de ontwerpaanbevelingen rekening wordt gehouden.
 - h. Het fietspad blijft ongewijzigd.
 - i. Aanpassingen ter plaatse zijn volgens het aangepaste verkeersrapport niet nodig in verband met SpaarneBuiten.
 - j. Een nieuwe fietsverbinding tussen de Liedeweg via Veerpolder met Liewegje Haarlem valt buiten het kader van het voorliggende bestemmingsplan.

27. W.N.M. van Warmerdam

27.1 Zienswijze

In het verleden speelde de wens om het industriegebied Spaarndam te herbestemmen tot wonen in combinatie met werken. In het huidige plan is alleen een jachthaven overgebleven. Dit is een gemiste kans omdat een leefgemeenschap meer spankracht heeft als er behalve wonen ook gewerkt kan worden. Door het industriegebied had Spaarndam een redelijke balans. De realisatie van een woongebied is een bewuste keuze waar de adressant op zich mee kan leven maar het gebied biedt meer mogelijkheden dan waar wat nu is voorzien. Vormen van bedrijvigheid die geen noemenswaardige hinder opleveren hadden een stimulans voor SpaarneBuiten en Spaarndam kunnen betekenen. Nu ontstaat het risico op een nieuwe slaapwijk. Het oude droogdok had gehandhaafd kunnen blijven waarna deze samen met de jachthaven en aangrenzende bebouwing in exploitatie kon worden genomen door een milieubewuste ondernemer. Dit had het gebied versterkt en een positieve uitstraling op het oude dorp gehad.

Antwoord

Het nieuwe woongebied zal hoofdzakelijk woningen gaan bevatten. Er is echter wel enige vorm van bedrijvigheid mogelijk. Het gaat om enkele functies in de plint van het gebouw langs de jachthaven. Hier zijn detailhandel, dienstverlening, horeca IV en maatschappelijke voorzieningen toegestaan met een gezamenlijk bruto vloeroppervlak van 500 m². Ook zijn binnen alle woningen aan-huis-verbonden beroepen mogelijk.

De door de adressant genoemde jachthaven zal naar verwachting worden gebruikt voor boten van bewoners van het plangebied waardoor er in dat geval geen sprake is van bedrijfsmatige functie.

27.2 Zienswijze

De adressant spreekt de waardering uit over het ontwerp en de uitvoering van de al gerealiseerde woningen in het woongebied. De stijl sluit goed aan de bij de woningen aan de overzijde van het Spaarne en detoneert niet al te sterk met het rustieke complex van Rijnland. Wat betreft de nokhoogten zouden de gebruiksmogelijkheden geen geweld zijn aangedaan als deze hier en daar wat lager waren uitgevoerd. Een hoogte van 13 meter op een zichtlocatie aan het openbare water, met direct visueel contact vanuit het oude dorp, kan een te grote dominantie met zich meebrengen. De woningen zijn ook beduidend hoger dan de 13 woningen met een hoogte van 8 meter aan het straatje Grote Sluis (ten westen van de sluis). De zorg ten aanzien van de bouwhoogten geldt ook voor de voorgenomen bebouwing in het zuidelijk deel van het plan, waarbij is uitgegaan van 14 meter. Het bouwblok van 16 meter ten zuidoosten van de jachthaven is vanwege de bouwmassa vanaf het water gezien te massaal. Dit hoort niet thuis in het kleinschalige Spaarndam.

Antwoord

De woningen met een bouwhoogte van 13 meter zijn al gerealiseerd. In het algemeen geldt dat de bebouwing in het woongebied op ruime afstand van Spaarndam-West is of zal zijn gelegen (minimaal 90 meter vanaf de woningen aan de Grote Sluis en minimaal 175 meter vanaf de woningen langs de Pol). De overwegende bouwhoogte van de nieuwe bebouwing zal aan de zijde van het Noorder Buiten Spaarne 10 meter tot 20 meter worden. De contouren van de nieuwe bebouwing zullen daarmee, net als de bouwhoogten van de bebouwing van Spaarndam-West, gedifferentieerd zijn. De gevarieerde bouwhoogten in het woongebied leiden gezien de afstand niet tot een te grote dominantie ten opzichte van Spaarndam-West.

27.3 Zienswijze

In het kader van een goede bouwkundige aansluiting bij het oude Spaarndam was het waardevol geweest als één van de straten de oude loop van de Lagedijk had gevolgd. Daardoor had misschien ook meer kunnen worden gespeeld met de bouwpeilen in het gebied en was het niet noodzakelijk geweest om een nieuw stuk Lagedijk ter hoogte van de molen aan te leggen. Het buitendijkse gebied had dan aangelegd kunnen worden op het nu voorgestane peil en de woningen achter de dijk op een peil tussen het dijkpeil en het polderpeil. Hierdoor was ook meer aansluiting verkregen bij een aantal reeds bestaande woningen binnen het plangebied.

Antwoord

Ter plaatse van het voormalige dijklichaam van de Lagedijk is een centrale groene zone voorzien. Deze groene zone is één van de dragers van het plan.

27.4 Zienswijze

De toegestane bouwhoogtes van een vijftal kavels is on-Spaarndams en doet volstrekt geen recht aan de aanwijzing van Spaarndam als beschermd dorpsgezicht. Het gaat om een woontoren van 20 meter, een drietal torens van 16 meter en een bouwblok van 16 meter ten zuidoosten van de jachthaven. Een groene gemeente, welke in het landelijk gebied nergens hoogbouw kent, geeft nu mogelijkheden voor stedelijke trend die de gemeente onwaardig is. Het argument dat het industriegebied ook een grote loods en bouwkransen bevatte wordt gezien als het vergelijken van appels en peren. De situatie van het industriegebied was een historisch gegroeide situatie, welke samenhang met de aard van de bedrijvigheid. De drie torens zullen een statische en dominante positie gaan innemen, welke het aanzicht van het dorp voor altijd zal verwoesten en misschien wel een sociale tweedeling in het dorp zal veroorzaken. Dat is niet gewenst.

Antwoord

Het plangebied is een voormalig bedrijventerrein. Alhoewel Spaarndam een dorp is, is er geen sprake van dat het plangebied in landelijk gebied is gelegen. Dat blijkt ook uit de provinciale ruimtelijke verordening waarin nagenoeg het gehele plangebied is aangewezen als bestaand bebouwd gebied.

De nieuwe bebouwing in het woongebied is op circa 200 meter afstand van de grens van het beschermd dorpsgezicht voorzien. De overwegende bouwhoogte van de nieuwe, nog te realiseren bebouwing zal aan de zijde van het Noorder Buiten Spaarne 10 tot 14 meter worden, met uitzondering van enkele bouwblokken met een bouwhoogte van 16 en 20 meter. De contouren van de nieuwe bebouwing zullen daarmee, net als de bouwhoogten van de bebouwing van Spaarndam-West, gedifferentieerd zijn. De bouwhoogten in het woongebied hebben daarom geen invloed op de karakteristiek van het beschermd dorpsgezicht en leiden derhalve niet tot een aantasting van het beschermd dorpsgezicht.

27.5 Zienswijze

De acht waterwoningen langs de Mooie Nel tasten de recreatieve mogelijkheden van het gebied sterk aan en verstoren tevens de groene oevers langs het meer. Tot de sanering van het plangebied was de oever een gesloten groenfront waardoor de Mooie Nel geen storende invloed ondervond van het industriegebied. Door de wensen van de toekomstige bewoners zullen er spoedig botenhuizen en aanlegsteigers verschijnen. Door de 8 woningen zullen waterrecreanten grotere afstand tot deze oever bewaren terwijl de kom bij de molen altijd een geliefde ankerplaats voor boten is geweest. Het sterk beperken van dit ankeren is in strijd met de doelstelling om een groene gemeente te willen zijn. Het recreatieschap is juist opgericht om dit soort ontwikkelingen tegen te gaan. Bovendien zullen de toekomstige bewoners weinig privacy hebben omdat zich elke zomer vele bootjes zullen verzamelen in de kom bij de molen.

Antwoord

Ten aanzien van de opmerking over de recreatieve mogelijkheden van het gebied wordt kortheidshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 19.3. Daarbij wordt nog opgemerkt dat er voldoende ruimte overblijft om te ankeren, bijvoorbeeld bij het nieuwe park op het hoekpunt van het Noorder Buiten Spaarne en de Mooie Nel.

27.6 Zienswijze

Uit het bestemmingsplan blijkt niet wat de maximale hoogte is van de groenvoorziening in het zuidwestelijk deel van het plangebied. De op een hoorzitting genoemde bouwhoogte van 8 meter is een slechte ontwikkeling aangezien dit leidt tot nog meer verstoring voor zeilers. Het zeilen wordt nu al ernstig verstoord door de recreatieheuvel/vuilnisbelt op Haarlems grondgebied. Gepleit wordt voor een maximale hoogte van 5 meter, welke vast dient te worden gelegd in het bestemmingsplan.

Antwoord

In het bestemmingsplan is geen peilmaat opgenomen voor het park. De hoogte van het park hangt samen met eisen ten aanzien van de bodemsanering.

27.7 Zienswijze

Het Nationaal Bestuursakkoord Water schrijft voor dat nieuw te ontwikkelen gebieden hun eigen broek moeten kunnen ophouden. Het is een goede zaak dat er een gescheiden rioolstelsel wordt aangelegd waardoor het regenwater wordt geloosd op het oppervlaktewater. Aangenomen wordt dat daarmee het oppervlaktewater in het

gebied zelf wordt bedoeld en niet het boezemwater omdat er anders sprake is van afwentelen.

Antwoord

Het regenwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater dat zo nabij mogelijk is gelegen. De getroffen voorzieningen zijn goedgekeurd door de waterbeheerder.

27.8 Zienswijze

Er wordt te weinig oppervlaktewater in het plangebied gecreëerd. Het water ten noorden van de molen De Slokop is niet toereikend en bovendien komt het water in de plaats van grasland wat al een waterabsorberend vermogen had. Het Hoogheemraadschap van Rijnland hanteert bij nieuw te ontwikkelen locaties een open waterpercentage van 10 tot 15% van het verharde oppervlak. Aangezien het plangebied 14 hectare groot is en veel verhard oppervlak kent (waaronder ook tuinen) is een wateroppervlak van 2.130 m² aan de magere kant. Dit oppervlak is bovendien niet terug te vinden in het plan. Er worden vraagtekens geplaatst bij de onderbouwing ten aanzien van de waterhuishouding, ondanks de instemming van het Hoogheemraadschap.

Antwoord

Volgens de regels van Rijnland dient er watercompensatie plaats te vinden indien er sprake is van een relevante toename aan verharding en indien bestaand water wordt gedempt.

Het plangebied is jarenlang in gebruik geweest als bedrijventerrein en daardoor grotendeels verhard. Het totaal verhard oppervlak van het bedrijventerrein bedroeg circa 95.250 m². Door de transformatie naar een woongebied zal het verhard oppervlak afnemen aangezien er diverse groenvoorzieningen in het plangebied zullen worden gerealiseerd. Het totaal verhard oppervlak zal in de nieuwe situatie circa 75.250 m² bedragen waardoor er sprake is van een afname met 20.000 m². Er hoeft derhalve geen compensatie als gevolg van verharding plaats te vinden, ook niet als een deel van de tuinen alsnog verhard wordt.

Ten behoeve van de transformatie is 2.090 m² boezemwater gedempt en 280 m² overig polderwater. Dit verlies aan water is gecompenseerd doordat er 2.227 m² boezemwater en 315 m² polderwater is gegraven. Het 2.227 m² boezemwater is gerealiseerd in het zuidoostelijk deel van het plangebied, nabij molen de Slokop. De Mooie Nel is verruimd door middel van een inham en direct ten noorden van deze inham is een vijver gemaakt. Het hoogheemraadschap heeft ingestemd met de transformatie.

27.9 Zienswijze

Er is nog geen oplossing voor het verkeer in het oude dorp. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat woongebied SpaarneBuiten leidt tot een toename van het verkeer. Daarbij is echter nog geen rekening gehouden met het forse aantal bewegingen als gevolg van eenrichtingsverkeer op de Lagedijk, de Kerkweg en de Spaarndammerdijk aan de oostzijde van het dorp. Vooral in de avondspits zal naar verwachting veel verkeer vanuit de Waarderpolder en het Rottepolderplein via de oostelijke randweg van Haarlem en de Slaperdijk naar Spaarndam rijden in plaats van via de route Kerkweg en Spaarndammerdijk of Inlaagpolder. Uit de uitspraak van de Raad van State blijkt dat de wegen in het oude dorp niet geschikt zijn om de verkeersdruk te verwerken. Uit onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat een flitspaal in de avonden onvoldoende effect heeft.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 1.1 en 1.2. Korthedshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijzen verwezen.

27.10 Zienswijze

Door het instellen van eenrichtingsverkeer zal Spaarndam steeds moeilijker bereikbaar worden. Van de vijf toegangswegen zijn dan alleen Zijkanaal C-weg en de Slaperdijk tweerichtingsverkeer, waarbij deze laatste weg ook zeer krap is. De smalle brug bij Penningsveer wordt een knelpunt.

Antwoord

Het instellen van eenrichtingsverkeer is vervallen als maatregel zodat aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen.

27.11 Zienswijze

Het verkeersonderzoek is niet onafhankelijk omdat de gemeente en de ontwikkelaar tussentijds invloed hebben kunnen uitoefenen op de uitkomst van het onderzoek.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.4. Korteidshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

27.12 Zienswijze

In het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van een ASVV-norm van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen/etmaal waarna aangegeven is dat er weinig aan de hand is. De ASVV-norm geldt niet meer per 1 oktober 2012 en toen deze nog wel gold had deze betrekking op wegen met een zogenaamd ruim profiel. De dijk door het oude dorp is dat niet.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.5. Korteidshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

27.13 Zienswijze

In het verkeersonderzoek zijn diverse aspecten niet meegenomen. Zo is er geen rekening gehouden met fietsers en voetgangers ondanks dat in het oude dorp en op de eenrichtingswegen levensgevaarlijke situaties ontstaan. Ook is geen rekening gehouden met het feit dat de brug bij de sluis vele malen per dag openstaat en nu al voor verkeersopstoppen zorgt. Tenslotte is geen rekening gehouden met de realisatie van diverse vakantieparken rondom Spaarndam, zoals de mogelijke komst van Landal GreenParks in Fort Benoorden Spaarndam.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.6. Korteidshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

27.14 Zienswijze

De adressant heeft bezwaar tegen het toepassen van het coördinatiebesluit ten aanzien van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor het bouwen van 82 woningen en commerciële ruimte. Door deze in samenhang in dezelfde procedure te behandelen dreigt het gevaar dat de bouw al in een vergevorderd stadium is in het geval de Raad van State het bestemmingsplan vernietigt op grond van een ondeugdelijke ontsluiting. De omgevingsvergunning voor de woningen zou daarom niet verleend mogen worden zolang er beroep wordt aangetekend tegen het bestemmingsplan.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze onder 2.1. Korteheidshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

28. H. Bouwens jr. van Albert Heijn Bouwens

28.1 Zienswijze

De adressant is al geruime tijd in gesprek met de gemeente over de ontwikkeling van de supermarkt in combinatie met extra winkelruimte voor overige winkeliers. Het instellen van eenrichtingsverkeer en het eventueel laten werken van een flitspaal in de avonduren maakt het voor de adressant lastig om de koers te bepalen, plannen te maken, te investeren en de financiering rond te krijgen voor de bouw van een moderne supermarkt die voldoet aan de eisen en verwachtingen. De adressant vindt het sterk overdreven en achterhaald dat het nu filerijden zou zijn in het dorp omdat het sinds de opening van de Schoterbrug veel rustiger is. Langs de dijk is geen sprake van drukte, behalve als de brug geopend is of bij het passeren van afwijkende (grote) voertuigen. Het veranderen van de verkeerssituatie komt de supermarkt niet ten goede en bedreigt het voorzieningenniveau in het dorp omdat bezoekers bij de voorzieningen moeten kunnen komen. Bij een goed functionerend dorp hoort een goede infrastructuur waarbij geen enkele verkeersstroom mag worden belemmerd. Met de verkeersmaatregelen wordt het dorp afgesloten waardoor het marktgebied wordt verkleind. Het wordt bezoekers van Spaarndam lastig gemaakt om het dorp te bereiken. De klantenkring van de supermarkt bestaat niet alleen uit Spaarndammers maar ook uit forensen en toeristen en deze leveren een belangrijke bijdrage aan de omzet. De gemeente zou juist de (economische) kansen moeten pakken die zij heeft met de unieke ligging in het recreatiegebied Spaarnwoude en niet teveel de oren moeten laten hangen naar een kleine groep inwoners die denkt Spaarndam te vertegenwoordigen. Het overige deel van de inwoners leeft prima in Spaarndam maar dreigt nu wel zonder voorzieningen te komen. De adressant denkt graag mee over betere parkeervoorzieningen op drie plekken in en rondom het dorp, een veilig looppad onderlangs de rollaag en een juiste bewegwijzering.

Antwoord

Mede naar aanleiding van zienswijzen heeft aanvullende advisering op het gebied van het verkeer plaatsgevonden. De in het nieuwe verkeersrapport voorgestelde maatregelen hebben geen invloed op de verkeerscirculatie binnen Spaarndam. Daarmee is wat de interne bereikbaarheid betreft op geen enkele wijze sprake van een afnemende bereikbaarheid.

Gelet op het voorgaande is er geen sprake van een afname van het markt- en verzorgingsgebied. Doordat nieuwe woningen worden gebouwd wordt dit juist groter.

Amendement:
~~Mobiel~~

Aanvulling

punt 5.5

Raadsbesluit aangenomen

CDA + VVD voor 5

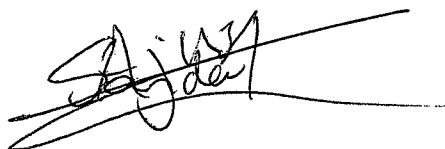
D66 + PvdA tegen 3

Amendement 6.1.

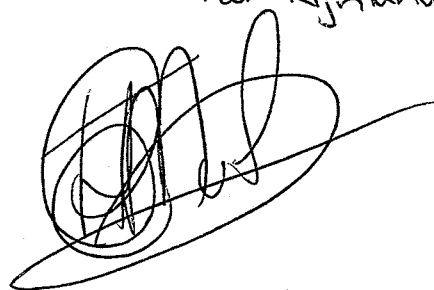
Verkeersmaatregelen Spaarnebuiten

- 1 Lagedijk tussen Spaarnebuiten en Penningsveer komen aan beide zijden grasbetontegels en kantbelijning ook zal over 500 meter een nieuwe top laag geasfalteerd worden
- 2 Spaarndammerdijk tussen Lageweg en de Kerkweg worden passeerstroken gemaakt om de 300 meter
- 3 Spaarndammerdijk het deel tussen Lageweg en de Zijkanaal C weg wordt een 30 km zone ,verkeersbesluit is vandaag in B&W aangenomen en komt in de Verkeerscommissie
- 4 Langzaam verkeersroute over Rijnlandshuisterrein wordt aangelegd (is nog verplichting van ontwikkelaar)
- 5 De gemeente Haarlem wordt verzocht de flitspaal s;avonds van 15.00 uur tot 17.00 uur ook in westelijke richting aan te zetten ,om sluipverkeer te weren
- 6 Kruising bij de sluis zal technisch zo ingericht worden dat het autoverkeer de afvoer via Zijkanaal C weg als meest aannemelijke route kiest om Spaarnebuiten te verlaten

Naast de verkeersmaatregelen die noodzakelijk zijn voor Spaarnebuiten zal de gemeente tevens de liedeweg tussen de zoete inval en penningsveer van grasbetontegels voorzien en verkeers - remmende maatregelen (cycanes) nemen



S. Bank



H. van Lieshout

en wordt ter hoogte van
het Rijnlandshuis 20 cm
verbreed.
aan beide
zijden

25 juni 2013