

## **Gemeente Haarlemmerliede Spaarnwoude**

### **Bestemmingsplan Halfweg 2007**

#### **Stadium planprocedure**

In ontwerp ter inzage gelegd  
d.d. 29 mei 2008  
Gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad  
d.d. 28 oktober 2008  
Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten  
d.d. ...

#### **Planinhoud**

Toelichting  
Bijlage A: Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten  
Bijlage B: Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten  
Bijlage C: Akoestisch onderzoek  
Bijlage D: Actualisatie akoestisch onderzoek  
Bijlage E: Notitie Externe veiligheid in Halfweg  
Bijlage F: Rapportage luchtkwaliteit 2006  
Bijlage G: Nader onderzoek luchtkwaliteit en woningbouw in Halfweg  
Voorschriften  
Bijlage I : Staat van Bedrijfsactiviteiten  
Bijlage II: Staat van Horeca-activiteiten  
Plankaart 101203-003-01

#### **Opstellers**

drs. T. Dronkert, planoloog  
mr. M.J. Schmeink, jurist  
ing. J. Huijsers  
ing. R.J. Nijdam, planoloog

#### **Projectnummer**

101203-0003

#### **Datum**

28 oktober 2008



VVK architectuur  
en stedenbouw bv

Plotterstraat 22-24  
1033 RX Amsterdam  
Postbus 37085  
1030 AB Amsterdam  
Telefoon: 020-6264410  
Fax: 020-6264451  
E-mail: [vvk@vvk.nl](mailto:vvk@vvk.nl)  
Homepage: [www.vvk.nl](http://www.vvk.nl)

# Inhoud Toelichting

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
1.1	Inleiding	2
1.2	Begrenzing van het plangebied	2
1.3	Geldende bestemmingsregeling	2
<b>2</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>4</b>
2.1	Europees beleid en regelgeving	4
2.1.1	EG-Vogelrichtlijn en EG Habitatrichtlijn	4
2.1.2	Kaderrichtlijn luchtkwaliteit	4
2.1.3	Verdrag van Valletta	5
2.2	Rijksbeleid	5
2.2.1	Nota Ruimte	5
2.2.2	Verkeer en Vervoer	5
2.2.4	Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet	6
2.2.5	Water	6
2.2.6	Luchtkwaliteit	7
2.2.7	Nota Belvedere	9
2.3	Regionaal Structuurplan	10
2.4	Provinciaal beleid	10
2.4.1	Streekplan Noord-Holland Zuid	10
2.4.2	Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland	12
2.5	Gemeentelijk beleid	13
2.5.1	Structuurvisie Haarlemmerliede en Spaarnwoude	13
2.5.2	Prostitutiebeleid	16
<b>3</b>	<b>Het plangebied</b>	<b>17</b>
3.1	Ligging en ontwikkeling in groter verband	17
3.2	De ontwikkeling van Halfweg	17
3.3	Beschrijving van het gebied	18
3.4	Milieuhygiënische aspecten	19
3.4.1	Geluidsbelasting door luchtverkeer	19
3.4.2	Geluidbelasting door (spoor)wegverkeer	23
3.4.3	Geluidbelasting door bedrijvigheid	26
3.4.4	Externe veiligheid	27
3.4.5	Luchtkwaliteit	30
3.4.6	Bodemverontreiniging	34
3.4.7	Rioolgemaal	34
3.4.8	Leidingen	35
3.5	Habitat-/Vogelrichtlijn	35
3.6	Water	35
3.6.1	Waterhuishoudkundige situatie	35
3.6.2	Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	37
3.6.3	Keur	37
3.6.4	Watertoets	38
3.7	Cultuurhistorische waarden	38
3.7.1	Archeologische waarden	38
3.7.2	Geografische waarden	41
3.7.3	Bouwkundige waarden	42

<b>4</b>	<b>Planopzet</b>	<b>44</b>
4.1	Beschrijving van het plan	44
4.2	Afwijkingen ten opzichte van de voorgaande regeling	44
4.3	Methodiek van plankkaart en voorschriften	44
4.4	De bestemmingsregeling	45
4.5	De bestemmingen	46
<b>5</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>49</b>
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid (inspraak)	49
5.2	Economische uitvoerbaarheid	49
5.3	Handhaving	49
<b>6</b>	<b>Overleg ex artikel 10 Bro 1985</b>	<b>51</b>
6.1	Het overleg ex artikel 10 Bro 1985	51

#### **Bijlagen**

Bijlage A: Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten

Bijlage B: Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

Bijlage C: Akoestisch onderzoek

Bijlage D: Actualisatie akoestisch onderzoek

Bijlage E: Notitie Externe veiligheid in Halfweg

Bijlage F: Rapportage luchtkwaliteit 2006

Bijlage G: Nader onderzoek luchtkwaliteit en woningbouw in Halfweg

# 1

## Inleiding

### 1.1 Inleiding

Het bestemmingsplan "Halfweg 1974" is ruim dertig jaar oud. Dit bestemmingsplan is dan ook aan een herziening toe. Op veel plaatsen zijn veranderingen ontstaan door verbouw dan wel nieuwbouw en bestemmingsregelingen dienen te worden aangepast aan de huidige wetgeving. De bestemmingsregeling is voor wat betreft kaartbeeld en formulering van de voorschriften achterhaald. Bovendien zijn in de afgelopen decennia op diverse plaatsen - soms ingrijpende - veranderingen gerealiseerd. Zo zijn op diverse locaties in het plangebied gebouwen gesloopt en is nieuwbouw ontwikkeld. Deze ontwikkelingen waren mogelijk door vrijstelling te verlenen van het geldende bestemmingsplan "Halfweg 1974" met toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Al deze (bouwkundige) veranderingen, tezamen met de uitwerkingsplannen voor het woongebied "de Groote Braak", zijn in het onderhavige bestemmingsplan opgenomen.

Doel van het nieuwe bestemmingsplan is het vastleggen van bestemmingen van de in het plan begrepen gronden en daarmee te komen tot een goede en harmonieuze ruimtelijke ordening. De gemeente geeft enerzijds met het plan aan welke ontwikkelingen zij voor ogen heeft voor Halfweg, anderzijds bevat het bestemmingsplan regels waaraan men zich dient te houden ten aanzien van bouwen en het gebruik van gronden en bouwwerken.

Het bestemmingsplan bestaat uit voorschriften en een plankaart. Bovendien gaat het vergezeld van een toelichting, waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten, inspraak- en overlegreacties en, in voorkomend geval, een financiële verantwoording zijn vervat. De toelichting maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan in juridische zin en nakoming van wat in de toelichting is bepaald kan niet worden afgedwongen door de gemeente. Toch werkt de toelichting vaak verhelderend voor een beter begrip van de voorschriften en de plankaart.

### 1.2 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied omvat het gebied van het bestemmingsplan "Halfweg 1974" alsmede de woonarkenlocaties in het voormalige Zijkanaal F. Aan de zuid- en oostzijde is de plangrens gelijk aan de gemeentegrens. Enerzijds is dat de Ringvaart en anderzijds een relatief willekeurige grens door de Osdorper(binnen)polder en de Grote Braak. De plangrens aan de west- en noordzijde ligt langs het talud aan de buitenzijde van de ontsluitingsweg voor de arken in Zijkanaal F en voorts langs de noordzijde van het zogenaamde Verbindingskanaal. Zie voor de plangrenzen tevens kaartje "ligging plangebied" hierna.

### 1.3 Geldende bestemmingsregeling

De voor het plangebied geldende planologische regelingen zijn:

- het bestemmingsplan "Halfweg 1974", dat op 9 december 1974 door de gemeenteraad is vastgesteld en op 24 februari 1976 (gedeeltelijk) en 8 februari 1983 door gedeputeerde staten respectievelijk de Kroon is goedgekeurd;
- het uitwerkingsplan "De Groote Braak A 1985", dat op 29 oktober 1985 door burgemeester en wethouders is vastgesteld en op 26 november 1986 door gedeputeerde staten is goedgekeurd;
- het uitwerkingsplan "De Groote Braak B 1987", dat op 14 april 1987 door burgemeester en wethouders is vastgesteld en op 21 juli 1987 door gedeputeerde staten is goedgekeurd.

De bovenstaande uitwerkingsplannen vormen samen het gerealiseerde woongebied de Grote Braak, conform de uit te werken bestemming "Woongebied, voorlopig agrarische doeleinden I" uit het bestemmingsplan "Halfweg 1974". Voor zover delen van dit woongebied niet vielen binnen de uit te werken bestemming heeft realisatie met toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening plaatsgevonden.

Overigens zijn op diverse plaatsen in het plangebied bestemmingen herzien, waarbij met toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vooruit is gegaan op de formele herziening van het bestemmingsplan "Halfweg 1974".



afbeelding 1: Locatie bestemmingsplangebied

# 2

## Beleidskader

### 2.1 Europees beleid en regelgeving

#### 2.1.1 EG-Vogelrichtlijn en EG Habitatrichtlijn

Op Europees niveau is beleid geformuleerd ter voorkoming van de verdere achteruitgang van het aantal soorten zoogdieren en vogels: de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn. Deze richtlijnen hebben betrekking op zowel bescherming van bepaalde soorten (tegen verstoring en vervolging) als op bescherming van gebieden.

De in 1979 door de Raad van de Europese Gemeenschappen vastgestelde Vogelrichtlijn (79/409/EEG) heeft tot doel de bescherming van het beheer van alle op het grondgebied van de Europese unie in het wild levende vogels en hun habitats.

De in 1992 vastgestelde Habitatrichtlijn (92/43/EEG) is het voornaamste stuk wetgeving van de Europese Gemeenschap ter bevordering van de biologische verscheidenheid. De richtlijn heeft betrekking op zowel de bescherming van soorten als op bescherming van gebieden.

Iedere lidstaat identificeert op zijn grondgebied de gebieden, die voor het behoud van de onder de beide richtlijn vallende vogels, habitats en soorten het belangrijkste zijn, wijst deze vervolgens aan als Speciale Beschermingszone (SBZ). Met betrekking tot deze zones worden juridische of contractuele maatregelen genomen of worden eventuele beheersplannen opgesteld. Doel hiervan is deze zones op langere termijn te behouden, waarbij menselijk activiteiten geïntegreerd worden vanuit een optiek van duurzame ontwikkeling. Al deze door de lidstaten aangewezen SBZ's vormen samen het netwerk van beschermde gebieden: "Natura 2000".

De rechtsgevolgen die voortvloeien uit de Habitatrichtlijn betreffen naast het aanwijzen van SBZ's, ook de verplichting om passende maatregelen te nemen om de kwaliteit van de leefgebieden van beschermde soorten niet te laten verslechteren. Verder mogen geen storende factoren in de gebieden optreden die negatieve gevolgen hebben voor het voortbestaan van de soorten, die door de Habitatrichtlijn beschermd worden. Het plangebied (of delen van het plangebied) is niet aangewezen/aangemeld als SBZ in de zin van artikel 3 en 4 van de Habitatrichtlijn. Ook zijn er geen gebieden in de directe omgeving van het plangebied als SBZ aangewezen.

#### 2.1.2 Kaderrichtlijn luchtkwaliteit

In september 1996 is de Europese Kaderrichtlijn luchtkwaliteit (92/62/EG) in werking getreden, waarin de grondbeginselen van het Europese luchtkwaliteitsbeleid zijn vastgelegd. Deze kaderrichtlijn is uitgewerkt in zogeheten 'dochterrichtlijnen' voor verschillende luchtverontreinigende stoffen. In 1999 trad de eerste dochterrichtlijn (99/30/EG) voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof en lood in werking. Deze dochterrichtlijn stelt, m.b.t. de kwaliteit van de lucht, voor deze stoffen grenswaarden vast en geeft plandrempels en alarmdrempels. In 2001 is de tweede dochterrichtlijn in werking getreden voor benzeen en koolmonoxide (2000/69/EG). De derde is de dochterrichtlijn betreffende ozon in de lucht (2002/3/EG), die begin 2004 in werking is getreden. De Europese kaderrichtlijn (en dochterrichtlijnen) is geïmplementeerd in de nationale regelgeving door middel van het Besluit luchtkwaliteit en het Besluit luchtkwaliteit 2005 (meer hierover in paragraaf 2.2.6).

De Richtlijn luchtkwaliteit is van grote betekenis voor de ruimtelijke ordening. Alle gebiedsontwikkelingen die de aanleg van wegen, woonwijken, de inrichting van bedrijfsterrainen en industriële gebieden behelzen, maar ook ontwikkelingen in het landelijk gebied hebben consequenties voor de luchtkwaliteit. De overheid moet bij ontwikkelingen rekening houden met de effecten van haar plannen op de omgeving en dient te waarborgen dat de kwaliteit van de lucht beschermd of verbeterd wordt. Via de Kaderrichtlijn wordt getracht tot een betere bescherming van de volksgezondheid, flora en

fauna en ook van cultureel en historisch erfgoed te komen. Bij de aanleg van grote wegen en drukke woonwijken moet rekening worden gehouden met de grenswaarden voor stikstofdioxide (NOx) en fijn stof (PM10) omdat op deze locaties overschrijdingen van de emissienormen kunnen worden geconstateerd. Het kan er op neerkomen dat bepaalde ontwikkelingen niet worden toegestaan, omdat de luchtkwaliteit dat niet toestaat.

### 2.1.3 Verdrag van Valletta

Het Verdrag van Valletta (Trb. 1992,97), ook wel het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed, is op 16 januari 1992 in Valletta (op Malta) tot stand gekomen en op 25 mei 1995 in werking getreden. Het verdrag streeft naar bescherming van het archeologisch erfgoed in de bodem door archeologie mee te laten wegen in de besluitvorming voor ruimtelijke ontwikkelingen. Momenteel wordt op nationaal niveau gewerkt aan de omzetting van het verdrag door de Monumentenwet 1988 te wijzigen. Vooruitlopend daarop worden nu reeds de aspecten voor archeologie en cultuurhistorie in de voorbereiding van planontwikkeling meegewogen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Archeologische Monumenten Kaart en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden<sup>1</sup> (zie paragraaf 3.7 “ Cultuurhistorische waarden”).

## 2.2 Rijksbeleid

### 2.2.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte<sup>2</sup> bevat de visie van het rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Halfweg ligt niet binnen een in de Nota Ruimte aangegeven hoofdstructuur van nationale betekenis. Voor afzonderlijke steden en dorpen in Nederland kent het ruimtelijk rijksbeleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid in de Nota Ruimte enkele pijlers, waarvan de volgende relevant zijn voor dit bestemmingsplan: borging van de kwaliteit van de economische en stedelijke netwerken en borging van milieukwaliteit, externe veiligheid, waterhuishouding en cultuurhistorische waarden. De betekenis van deze borging van de basiskwaliteit ligt in de toetsing van nieuwe ontwikkelingen aan de gevolgen op natuur, milieu, waterhuishoudkundige en cultuurhistorische en archeologische aspecten.

### 2.2.2 Verkeer en Vervoer

*Nationaal Verkeer en VervoerPlan 2001-2020 (NVVP) “Van A naar Beter”*

De rijksoverheid heeft beleid gemaakt op het gebied van verkeer en vervoer om onder andere de nog steeds groeiende mobiliteit te reguleren. Vermindering van de nadelige effecten van de mobiliteitsgroei is een randvoorwaarde. Oftewel: zorgen voor bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Decentraal wat kan, centraal wat moet en internationaal waar nodig is daarbij het uitgangspunt. Het NVVP kiest beleidsinstrumenten op basis van effectiviteit. Het doel van het NVVP is een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. Er zijn geen doelstellingen meer voor keuze voor een bepaald vervoermiddel, zoals in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II). Ook wordt er geen grens aan de groei van het gemotoriseerd verkeer gesteld. De groei van mobiliteit en transport draagt bij aan welvaart en welzijn. Maar vanwege de grote invloed op bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving levert die groei ook beperkingen op. Voor die drie aspecten dragen niet alleen de overheid, maar ook het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en burgers de verantwoordelijkheid. Het beleid moet dan ook kunnen worden bijgesteld in dialoog met die partners.

<sup>1</sup> Vastgesteld door de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek in juli 2003

<sup>2</sup> Vastgesteld door het kabinet op 23 april 2004, Kamerstukken II 2004/05, 29 435

De nota van A naar Beter is door de Tweede Kamer niet aangenomen. Met als uitgangspunt een meer integrale en meer decentrale aanpak waar dat kan, is de nota Mobiliteit opgesteld en vervangt het NVVP.

#### *Nota Mobiliteit*

De Planologische KernBeslissing Nota Mobiliteit<sup>3</sup> geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Deze Nota Mobiliteit geeft aan op welke wijze het kabinet dat wil doen.

De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte en bij de totstandkoming van dit beleidsvoornemen hebben provincies, WGR-plusregio's, gemeenten en waterschappen conform de Planwet Verkeer en Vervoer hun bijdragen geleverd.

#### **2.2.4 Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet**

De vogel- en habitatrichtlijn zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd door middel van de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet.

De Flora- en faunawet is met name van belang bij de soortenbescherming van planten en dieren waaronder vogels, terwijl de Natuurbeschermingswet van toepassing is in de gebieden die zijn aangewezen ten behoeve van te beschermen planten en dieren, waaronder vogels. De inwerkingtreding van de wijziging van de "Natuurbeschermingswet" ter implementatie van bovengenoemde richtlijnen zal plaatsvinden op 1 oktober 2005<sup>4</sup>.

#### **2.2.5 Water**

Sinds december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (nummer 2000/60/EG) van kracht<sup>5</sup>. De belangrijkste doelstelling is het geven van een kader voor het beheer van oppervlaktewater en grondwater op basis van stroomgebieden en stroomgebiedsdistricten. De richtlijn wil het duurzaam gebruik van water bevorderen en de gevolgen van overstroming en droogte beperken. Daarnaast wil de richtlijn de aan water gebonden natuur beschermen en verbeteren met als uitgangspunt een goede ecologische toestand van het water.

De Commissie Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw heeft onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om Nederland ook in de toekomst veilig en leefbaar te houden. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Waterbeleid voor de 21<sup>ste</sup> eeuw'. De belangrijkste aanbevelingen waren: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte naast techniek en 'vasthouden-bergen-afvoeren'.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw, heeft het kabinet zijn standpunt bepaald in de nota 'Anders omgaan met water' (2000). Het benadrukt dat het antwoord op de problemen niet alleen ligt in technische oplossingen, maar vooral ook in het ruimte geven aan water (flexibel peilbeheer en ruimtelijke maatregelen in de vorm van calamiteitenberging, piekberging en voorraadbeheer, etc.). Daarnaast moeten we meer gebruik maken van de mogelijkheid om water vast te houden. Als meer water vasthouden niet zomaar gaat, moeten voorzieningen worden aangelegd om tijdelijk water te bergen. Pas als deze twee mogelijkheden, vasthouden en bergen, zijn gebruikt mag het overtollige water worden afgevoerd.

Het uitgangspunt is dat schoon hemelwater, waar mogelijk in de bodem geborgen zal worden of door afkoppeling van de afvalwaterstroom via de riolering in het oppervlak-

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2004/05, 29 644

<sup>4</sup> Staatsblad 2005, nummer 195

<sup>5</sup> gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen op 22 december 2000.



tewater worden gebracht. Vuilwaterstromen worden afgevoerd via het gemengde rioeringsstelsel. Huishoudelijk afvalwater wordt afzonderlijk via een aparte afvoerleiding aangesloten op het hoofdstelsel. Daarna wordt het afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI).

Sinds november 2003 is het beleid van de 'Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken' (Hoogheemraadschap Rijnland) van kracht. Voor deze beslisboom is de kwaliteit van afstromend regenwater van verschillende oppervlakken bepaald en op basis van deze metingen zijn de verharde oppervlakken opgedeeld in verschillende categorieën. Voor dit bestemmingsplan heeft de nieuwe indeling de volgende consequenties:

- Voor matig verontreinigde oppervlakten (onder andere wijkontsluitings- en doorgaande wegen, woonerven en winkelstraten) is afkoppelen toegestaan, hierbij is het aanleggen van aanvullende zuiveringstechnieken (zand- en slibafvang, bodempassage) echter wel verplicht. Bij parkeerterreinen met een hoge wisselfrequentie en parkeerterreinen voor vrachtwagens is verder het aanbrengen van een olieafscheider verplicht.
- (Zwaar) verontreinigde oppervlakken zoals bedrijfsterreinen, busstations, marktplaatsen en trambanen mogen niet worden afgekoppeld. Deze oppervlakken dienen op een verbeterd geschieden stelsel of gelijkwaardige voorziening aangesloten te worden.

Naar aanleiding van het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water' is de zgn. 'Watertoets' geïntroduceerd. Het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hebben hiertoe vervolgens in februari 2001 de 'Startovereenkomst Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw' (WB21) ondertekend. De Watertoets is het hele proces van het vroegtijdig informeren van het hoogheemraadschap, het adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het kader voor de Watertoets is het vigerend beleid (vierde Nota Waterhuishouding, Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw, Europese Kaderrichtlijn Water, Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, beleidslijn Ruimte voor de Rivier). Met de Watertoets is voor water een integraal karakter nagestreefd: alle relevante waterhuishoudkundige aspecten worden meegenomen (naast veiligheid en wateroverlast/verdroging ook waterkwaliteit).

In paragraaf 3.6 komen de waterhuishoudkundige aspecten van het bestemmingsplan aan bod. Hier is een beschrijving van het watersysteem opgenomen en is uitleg gegeven over hoe in het bestemmingsplan met de waterhuishoudkundige aspecten is omgegaan.

### **2.2.6 Luchtkwaliteit**

Bescherming tegen risico's van schadelijke stoffen is het voornaamste doel van de regelgeving over de kwaliteit van lucht, ofwel luchtkwaliteit. Met de regelgeving geeft Nederland uitvoering aan Europese regels over dit onderwerp. Hierna volgt een bespreking van de geldende regelgeving. Tevens krijgt het toekomstig wettelijk kader aandacht.

#### *Besluit luchtkwaliteit*

Nederland heeft de Europese regels op het gebied van luchtkwaliteit geïmplementeerd in het Besluit luchtkwaliteit (Stb. 2001, 269). Dit besluit vervangt de eerder geldende besluiten luchtkwaliteit. In het besluit zijn grenswaarden opgenomen voor stikstofdioxide en zwevende deeltjes die voor gevoelige functies in nieuwe situaties niet mogen worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 microgram per m<sup>3</sup> (µg/m<sup>3</sup>) en dient in 2010 te zijn gehaald.

### *Besluit luchtkwaliteit 2005*

Bij besluit van 20 juni 2005, gepubliceerd op 23 juni 2005 (Stb. 2005, 316) is ter vervanging van het Besluit luchtkwaliteit (2001) een nieuw Besluit luchtkwaliteit 2005 genomen. Dit besluit is, samen met de Meetregeling luchtkwaliteit 2005, in werking getreden op 5 augustus 2005 bij Koninklijk Besluit (Stb. 2005, 398).

In het nieuwe besluit Luchtkwaliteit is het zogenaamde stand-still beginsel van de Wet milieubeheer buiten werking gezet. Dit betekent dat in die situaties waarbij de actuele luchtkwaliteit beter is dan de grenswaarde, verslechtingen mogelijk zijn, mits dat niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden op de realisatiedatum (de datum waarop de grenswaarde van kracht wordt).

Daarnaast is in het nieuwe besluit bepaald dat aftrek mogelijk is voor dat deel van fijn stof dat zich van nature in de lucht bevindt en dat niet schadelijk is voor de gezondheid. Het aandeel zeezout in de *jaargemiddelde concentratie* PM10 varieert van circa 7 µg/m<sup>3</sup> langs de westkust tot circa 3 µg/m<sup>3</sup> in het oostelijk deel van Nederland. Om een voor zeezout gecorrigeerde jaargemiddelde concentratie te bepalen is een plaatsafhankelijke correctie nodig. In de tabel in de bij het besluit behorende Meetregeling (Stcrt. 2005, 142, pag. 11) is per gemeente de aftrek voor dit zgn. 'zeezout' geregeld. Voor Haarlemmerliede en Spaarnwoude is deze aftrek bepaald op 6 µg/m<sup>3</sup>. Daarnaast blijkt dat de invloed van de in de buitenlucht aanwezige concentratie zeezout op het aantal dagen waarop de concentratie van PM10 de waarde van 50 µg/m<sup>3</sup> overschrijdt, voor geheel Nederland nagenoeg gelijk is. Uitgaande van de niet voor zeezout gecorrigeerde jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM10), wordt het voor zeezout gecorrigeerde aantal overschrijdingsdagen van de *vierentwintig-uurgemiddelde* grenswaarde van 50 µg/m<sup>3</sup> verkregen, door het op de gebruikelijke wijze bepaalde aantal overschrijdingsdagen met 6 te verminderen.

In het nieuwe Besluit luchtkwaliteit 2005 is tevens de zgn. saldobenadering opgenomen. In gebieden waar de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> of PM10 worden overschreden mogen plannen die geen negatieve effecten of positieve effecten hebben op de luchtkwaliteit in het plangebied volgens deze benadering toch doorgaan, evenals plannen waar sprake is van een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit. Voorwaarde voor deze laatste plannen is dan wel dat in een ander gebied de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd. Kortom een geringe verslechtering is mogelijk mits 'per saldo' de luchtkwaliteit elders aanzienlijk verbetert.

Momenteel wordt de luchtverontreiniging in Nederland gedomineerd door NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Voor NO<sub>2</sub> zijn gemeenten en provincies verantwoordelijk voor het opstellen van plannen voor het reduceren van de luchtverontreiniging. Een belangrijke bron van luchtverontreinigende stoffen vormt het verkeer. Met name langs (snel-)wegen worden dan ook relatief hoge concentraties van luchtverontreinigende stoffen verwacht. De luchtkwaliteit is echter niet alleen afhankelijk van emissies door het verkeer, maar ook van de zogenaamde achtergrondconcentratie van de luchtverontreinigende stoffen, afkomstig van uitstoot van fabrieken en/of overgewaaid van elders.

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft in mei 2006 de Rapportage Luchtkwaliteit 2006 uitgebracht waarin de resultaten zijn opgenomen van het onderzoek naar luchtkwaliteit in de gemeente in het jaar 2006. Dit onderzoek wordt besproken in Hoofdstuk 3: "Het plangebied".

Het onderwerp luchtkwaliteit wordt bij wet geregeld. De Tweede Kamer heeft op 24 oktober het wetsvoorstel voor de Wet Luchtkwaliteit goedgekeurd. Hierna volgt nog de behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer. Op de volgende bladzijde wordt kort ingegaan op het wetsvoorstel.

#### *Wetsvoorstel Wet Luchtkwaliteit (oktober 2006)*

Bouwplannen kunnen met de nieuwe Wet Luchtkwaliteit vaker doorgang vinden, omdat de lucht schoner wordt. Wanneer de wet wordt uitgevoerd, zal de luchtkwaliteit verbeteren. De kern van het wetsvoorstel is dat een gebiedsgerichte benadering via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt gevolgd. Deze aanpak resulteert in een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Een aantal kenmerken van de nieuwe wet verdient nadere beschouwing:

- **Flexibele koppeling**  
Tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen vindt een gehele of gedeeltelijke ontkoppeling plaats. De ruimtelijke projecten die de lucht 'in betekende mate' vervuilen worden enkel nog in een programma beoordeeld. Bouwprojecten waarvan de gevolgen voor de luchtkwaliteit te verwaarlozen zijn, zijn daarmee ontkoppeld.
- **Saldering**  
Indien compenserende maatregelen worden getroffen om de luchtkwaliteit in een gebied minimaal gelijk te houden, kan men bouwontwikkelingen in een gebied realiseren minder werklust.
- **Afname werklust**  
De werklust voor gemeenten zal afnemen. Gemeenten waar de lucht te vuil is, moeten al aangeven welke maatregelen ze nemen om aan de Europese grenswaarden te voldoen. Nu moet dat voor het hele programma en niet langer voor elk afzonderlijk project.
- **Flexibele uitvoering**  
Overheden stellen in een gebiedsgericht programma vast in welk jaar het gebied aan de Europese normen voldoet. Daarin is tevens het verloop van de luchtkwaliteit vermeld. De gemeenten dienen aantoonbaar aan te geven dat projecten bijdragen aan deze doelen. Projecten worden niet meer aan de Europese norm getoetst, maar aan het doel van het programma om, in dit geval, in 2014 aan de Europese normen te voldoen.

#### **2.2.7 Nota Belvedere**

Op grond van de rijksnota Cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting, kortweg de Nota Belvedere (kamerstuk 1998-1999, 26 663, nr. 2), zijn culturele identiteit en het behouden van de daarmee samenhangende regionale verscheidenheid binnen Nederland als uitgangspunt genoemd voor de ruimtelijke inrichting voor de komende decennia. De Nota Belvedere heeft daarmee als doel om de gebiedseigen cultuurhistorie te integreren in de huidige planvorming. Het beleid beoogt behoud en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden, maar wenst dat deze ook als uitgangspunt dienen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De cultuurhistorie dient hiermee voor de ruimtelijke ordening geen belemmering te vormen, maar meer juist een inspiratiebron met ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, mits deze de huidige cultuurhistorische waarden en structuren blijvend respecteren.

De Nota Belvedere wijst gebieden aan van nationaal historisch belang. Het bestemmingsplan Halfweg ligt niet binnen een in de Nota Belvedere aangegeven cultuurhistorisch waardevolle structuur. Op provinciaal niveau geldt de Cultuurhistorische Waardenkaart. Een beschrijving van dit beleidsstuk is opgenomen in paragraaf 2.4.2 "Provinciaal beleid".

## 2.3 Regionaal Structuurplan

Het bestemmingsplangebied is een onderdeel van het gebied van het Intergemeentelijk Structuurplan (ISP) "Zuid-Kennemerland" (actualisering 1997). In het regionaal structuurplan ligt het bestemmingsplangebied binnen de contouren van het stedelijk gebied. Hiermee worden de inrichtingsmogelijkheden bepaald door het stedelijk leven en ontstaan mogelijkheden tot herinvulling met woningbouw. In het ISP is geopteerd voor de noordelijke omlegging van de N200, alsmede voor de realisering van een treinstation te Halfweg. Oostelijk langs Halfweg loopt een ecologische verbindingzone tussen het groengebied Spaarnwoude over de Osdorperweg, vervolgens aansluitend op de Ringvaart en verder zuidwaarts.

## 2.4 Provinciaal beleid

### 2.4.1 Streekplan Noord-Holland Zuid

Het provinciaal ruimtelijk beleid is opgenomen in het Streekplan Noord-Holland Zuid, dat in april 2003 door GS is vastgesteld. In dit streekplan zijn rode contouren opgenomen. De rode contouren vormen de maximale ruimtelijke begrenzing van het stedelijk gebied. Het woongebied waarbinnen dit plangebied valt ligt binnen de rode contour (zie ook de plankaart). Het gedeelte ten zuiden van het plangebied (omgeving Osdorperweg), dat in gebruik is als Agrarisch gebied, is in het streekplan niet opgenomen binnen de rode contour. Dit gebied heeft in het streekplan de functie van "recreatiegebied" gekregen. Deze gronden kunnen als zodanig worden ontwikkeld. concrete initiatieven zijn hiertoe nog niet bekend gemaakt bij de gemeente.

Het plangebied vormt (grotendeels) een locatie binnen bestaand stedelijk gebied. Met het Streekplan Noord-Holland Zuid wil de provincie de kwaliteit van de leefomgeving veiligstellen zowel voor de huidige als voor de toekomstige bevolking. Daarbij is gestreefd naar ruimtelijke samenhang. Belangrijke onderwerpen voor de beleidsuitgangspunten zijn onder meer:

#### 1. *Ruimte voor water;*

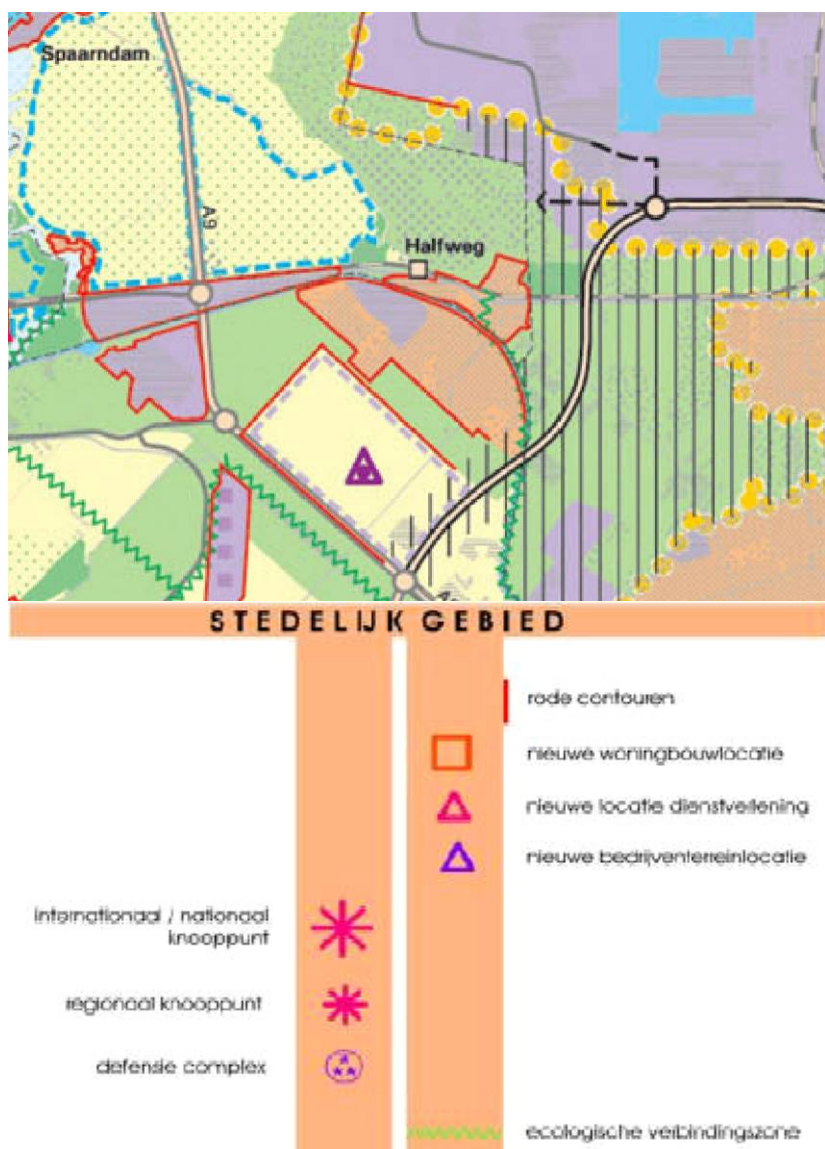
Het watersysteem krijgt als ordenende functie directe invloed op de ruimtelijk ontwikkeling in stedelijk en landelijk gebied. Het principe is: eerst vasthouden, dan pas bergen en in laatste instantie afvoeren. De provincie zet hierbij in op ruimtelijke maatregelen in de vorm van calamiteitenberging, piekberging, voorraadbeheer en flexibel peil. In het kader hiervan wordt gewerkt aan deelstroomgebiedvisies. Onderscheid wordt gemaakt tussen droogmakerijen, laagveengebieden en hoogveengebieden. Voor de veengebieden is een strategische visie aangekondigd. Van belang is voorts dat waterneutraal gebouwd moet worden (circa 11% water in nieuw stedelijk gebied) terwijl ruimtelijke plannen aan een watertoets moeten voldoen.

#### 2. *Ontwikkeling van waardevolle landschappen;*

Om de grootschalige groene landschappen hun kwaliteit en identiteit te laten behouden willen gedeputeerde staten het contrast tussen stad en land behouden en versterken. De landbouw blijft een hoofdrol spelen als beheerder van de hoog gewaardeerde cultuurlandschappen. Daarbij staat voorop dat de agrarische bedrijfsvoering wordt uitgebreid met betaalde "groene" nevenactiviteiten.

Heel uitdrukkelijk spreken gedeputeerde staten over het behouden en versterken van Noord-Holland Midden en het Groene Hart. Deze doelstelling kan worden bereikt door unieke natuurwaarden meer veilig te stellen en robuuster te maken onder meer door het maken van robuuste ecologische verbindingzones. De waardevolle landschappen zijn ook belangrijk voor recreatiemogelijkheden inclusief fietspaden en recreietoervaart.

Voorts willen gedeputeerde staten een extra impuls geven om de blauwgroene structuur verder aan te vullen. Dit wordt nodig geacht om de ecologische hoofdstructuur te versterken en om de bestaande en toekomstige tekorten aan recreatiegroen en –blauw aan te vullen (circa 5.600 ha).



afbeelding 2: uitsnede kaart Streekplan Noord-Holland Zuid

Het grootste deel van het landelijk gebied van Noord-Holland Zuid maakt deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (Nota PEHS, 1993). Hierin zijn opgenomen belangrijke nationale en internationale natuurgebieden, agrarische gebieden en grote wateren van bijzondere betekenis voor natuur- en landschap, recreatiegebieden die potenties hebben voor de ontwikkeling van natuur en landschapswaarden en zones die deze gebieden met elkaar verbinden: de ecologische verbindingzones. Direct grenzend aan het plangebied is zo'n ecologische verbindingzone gelegen. Het ruimtelijk beleid voor de Ecologische Hoofdstructuur is gericht op het instandhouden van de voor behoud, herstel en ontwikkeling wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur. Binnen deze gebieden geldt een basisbescherming waarbij het Rijk vanuit haar verantwoordelijkheid zorg draagt voor de kwaliteit van het gebied. Nieuwe plannen, projecten en handelingen binnen en in de nabijheid van deze gebieden die gevolgen kunnen hebben voor de te behouden waarden en kenmerken, zijn niet toegestaan, tenzij geen reële alternatieven voorhanden zijn en sprake is van redenen van zwaarwegend maatschappelijk belang.

Op basis van een afweging tussen het te beschermen belang en het met het plan of project gemoeide belang wordt al dan niet toestemming verleend. Wordt een plan of project na afweging van belangen toch toegestaan, dan moet voordat het plan of project wordt uitgevoerd, een besluit worden genomen over mitigerende- en compenseerende maatregelen. De uitgangspunten voor compensatie zijn nader uitgewerkt in de nota 'Natuur voor mensen, mensen voor natuur'.

### *3. Behoud en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden;*

Cultuurhistorische (archeologische, bouwkundige, stedenbouwkundige en historisch geografische) waarden moeten in het ruimtelijk beleid worden gerespecteerd (aanlegvergunningstelsel) en zo mogelijk nog beter tot hun recht worden gebracht. Kansen liggen wellicht in functiecombinatie en meervoudig ruimtegebruik.

Van gemeenten wordt gevraagd om daar, waar aan de orde, de ruimtelijke ontwikkeling in een beeldkwaliteitplan uit te werken.

### *4. Recreatieve doeleinden*

Het zuidoosten van het plangebied is op de streekplankaart opgenomen voor recreatie. Thans zijn deze gronden in gebruik als agrarisch gebied en als zodanig bestemd. Wanneer meer initiatieven omtrent de ontwikkeling van recreatie in het gebied zich aandienen, kunnen deze gronden te zijner tijd worden omgezet, conform de doelstelling van het streekplan Noord-Holland Zuid.

Overige belangrijke onderwerpen voor de beleidsuitgangspunten zijn: een bereikbare netwerkstad, ruimte voor wonen, ruimte voor werken en een economische bestaansbasis voor de landbouw.

Tot slot worden in het streekplan Noord-Holland Zuid duurzaamheidsdoeleinden van groot belang geacht. Het streven naar duurzaam bouwen en wonen krijgt, in deze bestaande situatie, inhoud door gebruikmaking van energie-efficiëntie, energiebesparing en duurzame energie.

## **2.4.2 Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland**

In deze Cultuurhistorische Waardenkaart<sup>6</sup> (CHW) van de provincie Noord-Holland zijn archeologische, geografische en bouwkundige waarden opgenomen. De kaart is verdeeld in vijf gebieden. Haarlemmerliede en Spaarnwoude is opgenomen op de deelkaart voor Kennemerland. Cultuurhistorische waarden kunnen een bron van inspiratie zijn bij toekomstige ontwikkelingen. Het doel van de Waardenkaart is dan ook be-

---

<sup>6</sup> De cultuurhistorie van Kennemerland, Haarlem oktober 2000.

wustmaking van de landschappelijke en cultuurhistorische verscheidenheid binnen onze provincie, zodat daarmee bij de inrichting van de ruimte rekening gehouden kan worden. Over Kennemerland algemeen en Halfweg in het bijzonder is in de toelichting op de CHW-kaart het volgende opgenomen:

“Het landschap van Kennemerland vertoont een grote verscheidenheid: drukbevolkte stranden op een warme zomerdag, uitgestrekte duingebieden waar je uren kunt lopen. Het is een landschap waar de natuur en de mens samen hun stempel op gedrukt hebben. De invloed van de stad Amsterdam in Kennemerland dateert al van de 17<sup>e</sup> eeuw. Rijke kooplieden legden buitenplaatsen aan, die ze per boot of per trekschuit bereikten om bij te komen van het hectische stadsleven. We zouden dit de eerste forensen kunnen noemen, hoewel ze in die tijd nog niet dagelijks op en neer reisden naar de stad. Daarvoor was het vervoer nog niet toereikend. Dit veranderde met de komst van de spoorweg en – later – de tram in de 19<sup>e</sup> eeuw. Toen konden opeens veel meer mensen zich het buitenleven veroorloven. Er werden bijna geen buitenplaatsen meer aangelegd, het merendeel van deze bevoorrechte lieden vestigde zich in villaparken.

In de uiterste punt van de Vereenigde Binnenpolder ligt het dorp Halfweg. Halverwege Amsterdam en Haarlem, aan de trekvaart die in 1636 is gegraven. Op dit punt werd in 1662-1664 het Gemeenlandshuis van Rijnland gebouwd door bouwmeester Pieter Post. Dit gebouw vormt nu onderdeel van de suikerfabriek van CSM, maar de deftige gevel valt duidelijk op. De CSM-fabriek is vanaf 1863 ondergebracht in het Gemeenlandshuis. Er hebben verschillende uitbreidingen plaatsgevonden, waaronder bakstenen fabrieksgebouwen uit 1889 en de jaren 20 (van de 20<sup>e</sup> eeuw), een havenkantoor en twee betonnen silo's, en de ijzeren spoorbrug over de Oostsluis uit 1868. Tezamen met de sluisen uit de 16<sup>e</sup> eeuw, stoomgemaal en ketelhuis vormt dit terrein een stedenbouwkundig complex van bedrijf en techniek en waterstaatkundige werken. Haarlemmermeer, ten zuiden van het dorp, breidde zich steeds verder naar het noorden uit. En pal ten noorden van het dorp lag het IJ. Op de topografische kaart van 1850 is de strook land waar het dorp op ligt nog maar 250 meter breed. De dreiging van het water werd weggenomen door de drooglegging van de Haarlemmermeer in 1852.”

In paragraaf 3.7 zijn de archeologische, geografische en bouwkundige waarden van het plangebied beschreven.

## **2.5 Gemeentelijk beleid**

### **2.5.1 Structuurvisie Haarlemmerliede en Spaarnwoude**

Aanleiding voor het opstellen van een structuurvisie is de noodzaak om over de toekomst na te denken vanwege de enorme economische en ruimtelijke dynamiek van de directe omgeving.

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ligt als landelijke gemeente aan de noordvleugel van de Randstad. Schiphol, het Westelijk Havengebied en de Zuidas zorgen voor een spin-off in het gebied die een claim op de ruimte legt. De centrale visie van de structuurvisie is om in al dat economische geweld kwaliteit toe te voegen en te behouden, op het gebied van wonen, leefbaarheid, bedrijvigheid en landschaps- en natuurontwikkeling.

Vanwege het ontbreken van uitbreidingsmogelijkheden voor woningbouw en bedrijvigheid zal door middel van inbreiding tussen de bestaande bebouwing, een beter leefmilieu worden gecreëerd. Mogelijkheid hiervoor in Halfweg is het CSM terrein.

Door de ligging binnen het beperkingengebied is woningbouw hier niet mogelijk. Langs de N200 kunnen kleinschalige ontwikkelingen samen met een herprofilering van de weg een kwalitatieve impuls opleveren.

In de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude blijken relatief meer gezinnen te wonen dan in de rest van de regio. Het gemeentelijk beleid is er dan ook op gericht om de woonfunctie - zo mogelijk - te versterken en daarbij - met name - het woonklimaat te verbeteren.

#### *De woonfunctie*

Zoals eerder opgemerkt zijn de mogelijkheden om nieuwe woningen toe te voegen aan de bestaande voorraad, beperkt. Op bescheiden schaal kunnen aan de Amsterdamsestraatweg op een drietal locaties bestaande gaten worden ingevuld met een combinatie van woningbouw en andere functies. Hier kunnen circa 20 woningen per hectare worden gebouwd. Toekomstige herontwikkeling van het seniorencomplex aan de Mientekade zal meer gericht zijn op kwaliteitsverbetering dan op vergroting van het aantal seniorenwoningen.

#### *Het woonklimaat*

Het woonklimaat wordt in belangrijke mate beïnvloed door milieuaspecten, met name verkeerslawaaï, van het luchtverkeer en weg- en spoorverkeer. De laatste 2 verkeerssoorten leiden ook tot een flinke barrière in Halfweg.

Over met name het wegverkeer op de belangrijkste verkeersaders kan het navolgende worden opgemerkt. Voor een groot deel bestaan de verkeersstromen uit doorgaand verkeer, dat wil zeggen verkeer dat van een locatie buiten Halfweg via deze kern naar een andere locatie buiten Halfweg gaat.

Het bestaat uit zowel doorgaand forenzenverkeer als vrachtverkeer van en naar de bedrijventerreinen in Zwanenburg en Amsterdam.

Voor de spoorlijn Amsterdam-Haarlem is geen tracéverandering in beeld. Dit betekent dat het noordelijk gelegen plandeel van Halfweg haar geïsoleerde positie behoudt. Het betekent ook dat van beperking van de geluidsoverlast van voorbijrazend treinverkeer geen sprake zal zijn.

Spreiding van deze verkeersstromen heeft inmiddels enigszins plaatsgevonden door de aanleg van de tweede brug over de Ringvaart ter hoogte van de Weerenweg in Zwanenburg. Deze verbinding tussen de autosnelweg N200 ten westen van Halfweg en de bedrijventerreinen in Zwanenburg wordt voor een belangrijk deel gebruikt door het bedrijfsverkeer van en naar het knooppunt Rottepolderplein alsmede door personenverkeer als gevolg van het verkeerscirculatieplan Halfweg. Het vormt een doorgaande verkeersroute vanuit Zwanenburg.

Zware geluidhinder wordt veroorzaakt door de verkeersstroom over de N200 en de Oranje Nassaustraat (N519). De N200 is een onderdeel van de directe verbinding tussen Amsterdam(-West) en de autosnelweg A 9, respectievelijk Haarlem. De Oranje Nassaustraat is de directe verbinding tussen de N200 en Zwanenburg.

Rijkswaterstaat is al in 1993 gestart met de Projectstudie N200, met als doel het oplossen, dan wel beperken, van de leefbaarheidsproblemen ten gevolge van de rijksweg in Halfweg.

In de studie zijn enkele varianten onderzocht. Hiertoe behoren het nulalternatief, dat uitgaat van de bestaande situatie, en het nulplusalternatief, dat voorziet in omvorming



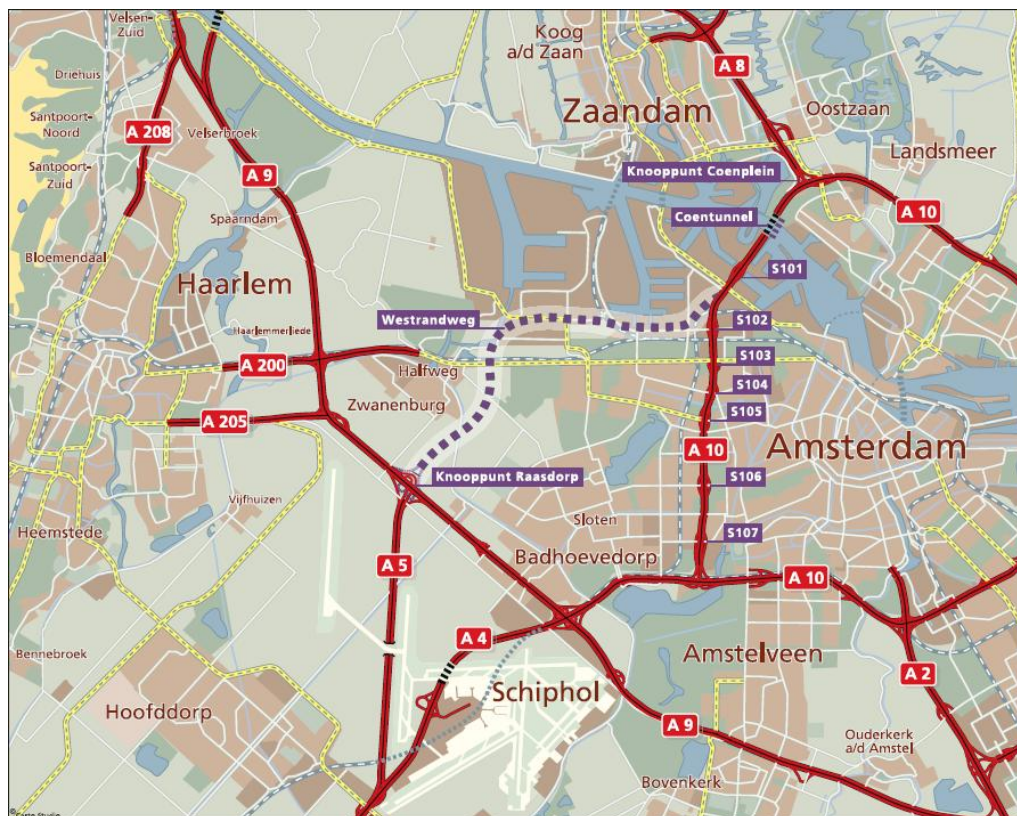
van de rijksweg tot een 2 x 1 strooks autoweg met voorzieningen voor doelgroepenverkeer. Meer ingrijpende alternatieven zijn:

- het noordelijk verleggingsalternatief, dat voorziet in een verlegging van de N200 langs de noordzijde van Halfweg;
- het zuidelijk verleggingsalternatief, dat voorziet in een verlegging van de N200 ten zuiden van Halfweg via de aan te leggen Westrandweg en de A 9. Na realisering van de Westrandweg zal een omleidingsroute ontstaan voor het doorgaande verkeer en zal de bestaande weg kunnen worden afgebouwd voor verkeer met de bestemming Halfweg of Zwanenburg. Dit alternatief heeft de voorkeur;
- het verschuivingsalternatief, waarbij de N200 in noordelijke richting wordt verschoven, naar een plaats gelegen onmiddellijk tegen de zuidzijde van de spoorbaan;
- het tunnelalternatief, dat voorziet in een tunnel in oostwestrichting onder de Dubbele Buurt;

Het onderzoek is gecompleteerd met het meest milieuvriendelijke alternatief.

De onderzoeken zijn thans afgerond en hebben geresulteerd in de Trajectnota/MER N200 bij Halfweg (september 1998). Geconstateerd kan worden dat de opgesomde alternatieven alle in bepaalde mate een oplossing kunnen bieden voor het probleem. Verschil bestaat met name in de kosten, de mate waarin een alternatief nieuwe problemen veroorzaakt, en de gevolgen voor de regionale en landelijke beleidsdoelstellingen.

Op basis van de Trajectnota / MER en de inspraakreacties is het wegtracé van weleer, het zuidelijk verleggingsalternatief, in april 2006 door de Minister van Verkeer en Waterstaat tot voorkeurstracé bestempeld.



afbeelding 3: Tracé Westrandweg; een verbinding tussen de A10 en de A9 ten zuiden van Halfweg

In het kader van de *structuurvisie* is een tijdelijke oplossing ontwikkeld die uitgaat van de N200 als "Halfwegse Dreef". Hier wordt het verkeer gedoseerd over een groene dreef door Halfweg geleid. Deze tussenmaatregel zou een voorlopige oplossing kunnen zijn, alvorens in naar verwachting eind 2008 begonnen wordt met de aanleg van de Westrandweg.

Het bestemmingsplan geeft de bestaande situatie in de kern van Halfweg weer. In de voorschriften is opgenomen dat burgemeester en wethouders bevoegd zijn het plan te wijzigen. Indien de doorgaande route niet meer door het dorp gaat, kan het centrumgebied opnieuw ingericht worden op basis van een planwijziging.

### **2.5.2 Prostitutiebeleid**

In hun vergadering van 28 juli 2000 hebben burgemeester en wethouders het prostitutie beleid voor de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude vastgesteld. De basis van dit beleid is vervolgens opgenomen in de door de gemeenteraad op 26 september 2000 vastgestelde (verordening inhoudende de zesde wijziging van de) Algemene Plaatselijke Verordening.

Deze verordening is bekend gemaakt in het Witte Weekblad van 3 oktober en het Haarlems Weekblad van 4 oktober 2000 en in werking getreden op 5 oktober 2000; het prostitutiebeleid is bekendgemaakt in het Witte Weekblad van 17 oktober en het Haarlems Weekblad van 18 oktober 2000.

Gekozen is voor maximaal één seksinrichting en één escortbedrijf binnen de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Voor beide typen is op grond van de APV een vergunning vereist. Eén van de weigeringsgronden voor de vergunning betreft het bestemmingsplan.

Omdat een escortbedrijf veelal geen specifieke uitstraling naar buiten toe heeft op de gevestigde locatie en geen evident publieksgericht karakter heeft, en daarmee ook geen extra verkeersaantrekkende werking, is het niet nodig een escortbedrijf in het bestemmingsplan expliciet te regelen. Met de regeling opgenomen in de APV en de daar gestelde voorwaarden voor vergunningverlening is dit type bedrijf in voldoende mate geregeld.

Het is echter minder gewenst een seksinrichting of parenclub in een woonwijk toe te laten, dit gezien het evident publieksgerichte karakter van een bordeel/seksclub (seksinrichting) en raam- en straatprostitutie en gelet op het feit dat de activiteiten zich meestal tot in de kleine uurtjes uitstrekken met de daarmee verband houdende uitstralingseffecten met name verkeerslawaaï en verkeersaantrekkende werking. Het huidige plangebied, dat hoofdzakelijk een woonbestemming kent, leent zich niet voor vestiging van een seksinrichting, parenclub en raam- en straatprostitutie. In het bestemmingsplan is in de algemene gebruiksbepaling dan ook het gebruik van gronden en opstallen voor seksinrichtingen, parenclub en raam- en straatprostitutie uitgesloten. In de begripsbepalingen zijn definities van deze bedrijfstypen opgenomen.

# 3

## Het plangebied

### 3.1 Ligging en ontwikkeling in groter verband

Halfweg ligt "halverwege" de in 1630 gegraven trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem. De passagiers op de trekschuiten moesten in Halfweg overstappen om over de sluizen, die het Haarlemmermeer met het open IJ verbonden, te lopen. In de 18e eeuw nam het diligence- en postkoetsvervoer over de Haarlemmerstraatweg en de Amsterdamsestraatweg het vervoer per trekschuit over. Aan de noordzijde van de trekvaart werd in 1836 de eerste spoorlijn van Nederland aangelegd. De Haarlemmermeer werd in 1852 drooggelegd en tussen 1873 en 1875 volgde de drooglegging van de IJpolders.

Ondanks de verandering van de grote aangrenzende wateroppervlakten in landbouwgronden bleef Halfweg in een zeker isolement liggen. De Ringvaart rond de Haarlemmermeer werd een barrière, die door slechts één brug werd doorbroken en de wat hooggelegen spoorlijn sloot een makkelijke toegang tot de IJpolders af. De verbinding tussen Amsterdam en Haarlem werd in 1904 uitgebreid met een tram. Na opheffing van deze openbaarvervoersverbinding werd na 1 september 1957 de trambaan toegevoegd aan het bestaande wegprofiel, dat werd uitgebouwd tot een autosnelweg (A200/N200). Als autoweg perst deze belangrijke verbinding zich in de noordvleugel van de randstad door Halfweg. Vanaf deze weg is de belangrijke aftakking over de Ringvaart naar Zwanenburg (N519).

Halfweg is de grootste kern in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Het heette oorspronkelijk "Polanen", gelegen in de voormalige gemeente "Houtrijk en Polanen". Diverse straatnamen in Halfweg verwijzen hier nog naar. Ten zuiden van de Ringvaart is in de gemeente Haarlemmermeer Zwanenburg ontwikkeld, genoemd naar "Huis Zwanenburg" ten westen van de sluizen. Deze kern is veel groter dan Halfweg, waarbij een relatief fors gebied voor bedrijven is gerealiseerd. Een sterke relatie bestaat tussen Halfweg en Zwanenburg, met name ten aanzien van de voorzieningen.

### 3.2 De ontwikkeling van Halfweg

De eerste bebouwing in Halfweg ontstond langs de Amsterdamsestraatweg en de Haarlemmermeerstraat, waarbij het westelijk gedeelte van voormalig Polanen, tussen Zijkanaal F en de Osdorperpolder, het eerst werd gebouwd. Vervolgens kwam het oostelijke deel van voormalig Polanen aan de orde, met de huidige brug in het verlengde van de Oranje Nassaustraat. De eerste brugverbinding met het drooggelegde Haarlemmermeer bevond zich overigens in de Haarlemmermeerstraat.

Vergroting van het aantal rijstroken van de A200/N200 heeft de bereikbaarheid van de panden langs deze weg zeer beperkt. De parallel gelegen Amsterdamsestraatweg, waarop in twee richtingen het doorgaande fiets- en loopverkeer wordt afgewikkeld laat te wensen over. Behalve de A200/N200 is ook de Oranje Nassaustraat in verband met de toegenomen verkeersdruk met een aantal rijstroken verbreed. Voorts is de verbinding van de Osdorperpolder (de Osdorperweg) met de N200 uit verkeerstechnische redenen over de Julianastraat gelegd.

In de 80er/90er-jaren is het woongebied de Groote Braak ontwikkeld in het resterende poldergebied ten noorden van de N200, dat door de aanleg van het verbindingskanaal werd afgesneden van de IJpolders.

### 3.3 Beschrijving van het gebied

Halfweg is in twee delen gescheiden door de N200 en de nagenoeg evenwijdig daaraan gelegen spoorlijn Amsterdam-Haarlem. De spoorlijn heeft destijds de Dubbele Buurt, zijnde een deel van de oorspronkelijke Spaarndammerdijk, doorsneden.

Het ten zuiden van de N200 gelegen deel is het grootste deel van de kern dat geheel is bebouwd. Het woonklimaat wordt sterk beïnvloed door de grote verkeersstromen op de N200 en de Oranje Nassaustraat (N519). Deze laatste weg vormt tevens een forse barrière tussen de aangrenzende woongebieden.

Het westelijk gelegen deel, tussen de N200, de Oranje Nassaustraat, de Ringvaart en Zijkanaal F heeft een vrij rechte verkavelingstructuur. De meeste woningen zijn aaneengebouwd. Aan de Ringvaart, de Oranje Nassaustraat, de N200 en aan de Schoolstraat staan woongebouwen met maximaal 5 lagen.

Langs de oorspronkelijke Amsterdamsestraatweg, de Julianastraat, in het begin van de Schoolstraat en langs de Oranje Nassaustraat staan gebouwen met diverse functies, zoals winkels, kerken, kantoren en horecagelegenheden. Een bijzonder element is het voormalige gemeaal in Zijkanaal F, dat nu fungeert als museum.

De hoofdontsluiting van dit deel van de kern wordt gevormd door de Oranje Nassaustraat, met een secundaire ontsluiting op de Irenestraat. Naast het gebruikelijke woon- en bestemmingsverkeer is er verkeer naar de parkeeraccommodatie in de Haarlemmermeerstraat ten behoeve van het museum in het voormalige gemeaal.

Het oostelijk gelegen deel is wat ruimer van opzet. Ook in dit gebied overheersen de maaiveldwoningen, waarvan een groot deel vrijstaande en twee-onder-één-kapwoningen zijn. Langs de Mientekade staan vier blokken met seniorenwoningen in twee lagen. Aan de Oranje Nassaustraat en aan het eind van de Mientekade staan woongebouwen met vier lagen woningen. Voorts bevinden zich in dit gebied een kerk met diverse bijgebouwen en een begraafplaats, twee scholen en een brandweerkazerne. Langs het gedeelte van de oorspronkelijke Amsterdamsestraatweg tussen de Oranje Nassaustraat en de Cort van der Lindenstraat is een en ander gesloopt. Een horecabedrijf en een meubelhandel resteren. De hoofdontsluitingsweg is (ook hier) de Oranje Nassaustraat, die via de Julianastraat in verbinding staat met de Osdorperweg. Via deze verbinding is sprake van een behoorlijke mate van sluipverkeer. Een secundaire ontsluiting is ontstaan op de Oranje Nassaustraat (de Beatrixstraat). In tegenstelling tot het westelijk deel is hier sprake van enige groenvoorziening, o.a. in de vorm van een parkje/speelveldje op de hoek van de Oranje Nassaustraat en de Julianastraat. Voorts is de nodige groenvoorziening langs de Mientekade, de Houtrijkstraat en de Burg. Simonsstraat.

Het noordelijk van de N200 gelegen deel wordt geheel ingesloten door Zijkanaal F, het verbindingskanaal, de Grote Braak en de spoorlijn. Het gebied is voor gemotoriseerd verkeer uitsluitend toegankelijk door een smal, diagonaal tunneltje onder de spoorlijn. De beperkte breedte van deze tunnel noodzaakt een specifiek voorrangssysteem. Langzaam verkeer kan gebruik maken van een fiets-/voetpad richting Amsterdam en een fiets-/voetbrug over het Verbindingskanaal richting het recreatiegebied Houtrak.

Het grootste deel van dit noordelijk plangebied bestaat uit een recent ontwikkeld woongebied. De oudere bebouwing staat langs de Kanaalweg en de Teding van Berkhoutweg en de nieuwere bebouwing ligt in het binnengebied. Het voormalige militaire terrein is nu de vestiging van de gemeentewerf met kantoor met daarachter een openbaar groengebied.

In de zuidwestpunt van de Grote Braak was een aannemingsbedrijf gevestigd. Een bijzonderheid in het gebied is een groot perceel aan de Teding van Berkhoutweg, dat deels als "dierentuin" in gebruik is. Overigens is ook het groengebied tussen de panden aan de Teding van Berkhoutweg en de Dubbele Buurt als "dierentuin" ingericht. Voor het gemeentewerfsterrein vindt een heroverweging plaats ten aanzien van de functie en aard van bebouwing.

Het Zijkanaal F is in verband met de ontwikkeling van Westpoort aan het eind van de jaren '60 grotendeels gedempt. Ten behoeve van de waterhuishouding tussen de Haarlemmermeer en het IJ is het Verbindingskanaal gegraven. In de gemeente Amsterdam is een nieuw gemaal gebouwd ter vervanging van het oorspronkelijke gemaal nabij de Ringvaart. Het resterende deel van Zijkanaal F is door een dam in twee delen gesplitst. Langs de oevers van beide delen liggen woonarken. De aangrenzende oevers worden gebruikt als tuin met daarin de benodigde bijgebouwen. Deze woonarken zijn zeer uiteenlopend van omvang en verschijningsvorm, van kleine, traditionele woonarken in één laag tot "drijvende" woonhuizen in twee lagen met kap. De woonarken worden ontsloten door een parallel aan de Kanaalweg gelegen weg en via het Zijkanaal F Oost- en Westzijde. Deze laatstgenoemde twee paden aan beide zijden van het verbindingskanaal vormen een onderdeel van de recreatieve routes van en naar het recreatiegebied Spaarnwoude.

Het zuidoosten van het plangebied vormt een onderdeel van de Osdorper(boven)polder. Door de toevallige ligging van de grens tussen de gemeente Amsterdam en de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude wordt de bestemming van deze gronden in dit plan geregeld. Aan weerszijden van de Osdorperweg betreft dat (delen van) enkele woningen met hun tuinen en enig agrarisch gebied. In het lager gelegen deel van de Osdorper(boven)polder betreft het een aantal glastuinbouwbedrijven. In het streekplan Noord-Holland Zuid is dit gebied opgenomen met een "recreatieve functie". Het gebied kan als zodanig ontwikkeld worden. Bij de gemeente zijn nog geen plannen voor een recreatieve ontwikkeling bekend gemaakt. Ter hoogte van dit glastuinbouwgebied heeft de Ringvaart een uitstulping waarin een jachthaven is gevestigd.

### **3.4 Milieuhygiënische aspecten**

Verschillende milieuaspecten zijn van invloed op het plangebied. Deze worden hierna besproken.

#### **3.4.1 Geluidsbelasting door luchtverkeer**

Voor de gronden rondom Schiphol is op grond van artikel 8.4 van de Wet luchtvaart het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol"<sup>7</sup> (hierna: LIB) vastgesteld. Voor de gronden, die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 3 van het LIB gelden op grond van artikel 2.2.1 van dit besluit beperkingen binnen het aangewezen beperkingengebied.

Het beperkingengebied omvat vier deelgebieden:

- gebied 1: de veiligheidsloopzone;
- gebied 2: de geluidsloopzone;
- gebied 3: een veiligheidszone;
- gebied 4: een geluidszone.

Naast deze vier deelgebieden zijn in het LIB beperkingen opgenomen met betrekking tot hoogte van bebouwing en ten aanzien van functies met een vogelaantrekkende werking.

---

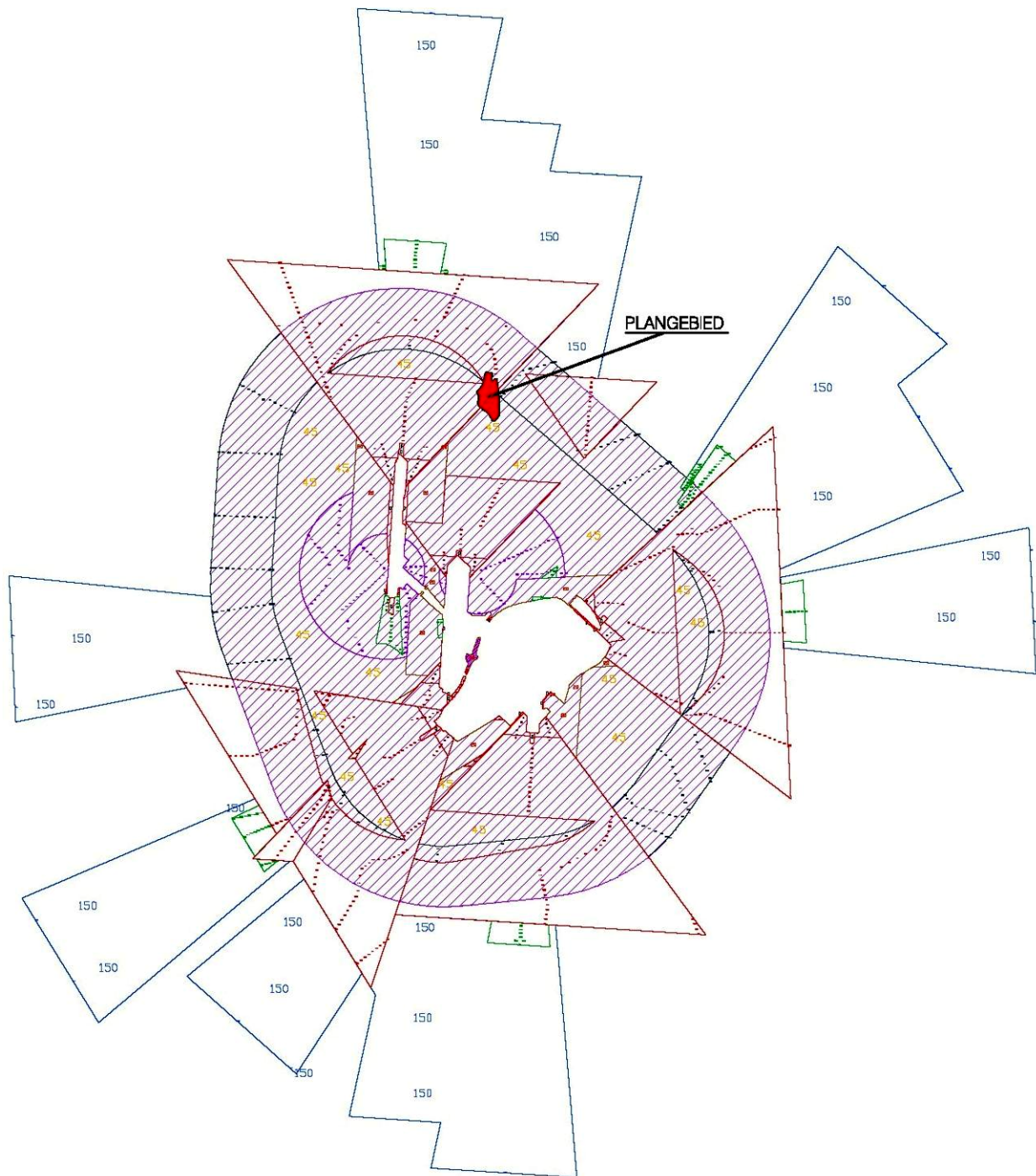
<sup>7</sup> Besluit van 26 november 2002, besluit wijziging van 23 augustus 2004

Het plangebied bevindt zich gedeeltelijk binnen gebied 4 (de geluidszone) van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Dit gebied is op onderstaand kaartje van een gele kleur voorzien. De witte vlek, rechts op dezelfde afbeelding, valt buiten het beperkingengebied. Het met een rode lijn op deze afbeelding gemarkeerde gebied geeft globaal het plangebied van het bestemmingsplan weer. Binnen het beperkingengebied zijn geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Van bestaand gebruik is sprake indien op de datum van inwerkingtreding van dit besluit op de desbetreffende plaats een gebouw rechtmatig aanwezig is en overeenkomstig de bestemming wordt gebruikt, of voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit een bouwvergunning is verleend voor dit gebouw op de desbetreffende plaats, mits binnen zes maanden na die datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt. Vervangende nieuwbouw (van een gebouw met dezelfde bestemming op dezelfde plaats) valt ook binnen dit begrip bestaand gebruik. Woningen gebouwd met een onderwijsfunctie of gezondheidsfunctie, anders dan bestaand, mogen binnen dit gebied nummer 4 derhalve niet worden gebouwd, noch worden uitgebreid of van functie worden gewijzigd naar een andere gevoelige bestemming. Nieuwe bedrijfsgebouwen zijn in het beperkingengebied 4, a contrario geredeneerd, wel mogelijk.



afbeelding 4: Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Van het uit artikel 2.2.1 voortvloeiende verbod voor de daarin bedoelde respectievelijk genoemde typen gebouwen kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken op grond van artikel 2.2.1, lid 7 LIB, mits een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, lid 3 van de Wet luchtvaart is ontvangen. Zo zijn, waar het gaat over woningen, afwijkingen voorstelbaar als sprake is van het opvullen van open gaten binnen aangesloten bebouwing, functiewijziging, herbouw van woningen op een minder milieubelaste plaats of bouw van bedrijfswoningen. Daarbij zullen de volgende beleidslijnen worden gehanteerd:



Alle hoogtematen worden gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 m N.A.P.

(voorbeeld: hoogtemaat 45 m is hoogtebeperking van 41 m +N.A.P.

	horizontaal vlak 150mtr	level 1	1	 Vogelbeperkingengebied
	takeoff vlakken	level 2	7	
	landingsvlakken >45 mtr	level 3	6	
	landingsvlakken <= 45 mtr	level 4	8	
	0 mtr (was landingsvlakken zijkant 0-45	level 5	11	
	VDR/DME 0-45mtr: helling 0,9°	level 11	5	
	RESA	level 12	12	
	ILS vlakken 3,5 - 100 mtr: helling 0,9°	level 17	9	
	ILS vlakken 0 - 3,5mtr: helling 0,2°	level 18	10	
	Horizontaal vlak 45 mtr	level 33	2	
	Conical 45- 145mtr helling 5%	level 34	4	
	Horizontaal vlak 20mtr	level 25	3	

afbeelding 5: hoogtebeperkingen en vogelbeperkingengebied Schiphol

- bij herbouw wordt uitgegaan van een vervanging van 1 op 1, dus geen uitbreiding van de woningvoorraad. De vervanging moet elders in het beperkingengebied kunnen worden gerealiseerd op een minder milieubelastende plaats. De te vervangen woning moet aan de voorraad worden onttrokken en ter plaatse mag geen andere kwetsbare bestemming worden gerealiseerd;
- voor de bouw van bedrijfswoningen moet de noodzaak worden aangetoond;
- bij de opvulling van open gaten wordt onderscheid gemaakt tussen open gaten in lintbebouwing en open gaten in stedelijk of dorpsgebied. Wat betreft – voor zover hier van belang – bij bestaand stedelijk gebied of dorpskernen wordt een maximum gehanteerd van 25 woningen
- bij functiewijziging moet de wenselijkheid worden aangetoond. Bijvoorbeeld dat het bestaande gebouw om architectonische of cultuurhistorische redenen behouden moet blijven. Er geldt dan een maximum van 25 woningen of appartementen. Worden gebouwen gesloopt, dan is het gestelde omtrent opvulling van open gaten van toepassing;
- er is een verklaring van geen bezwaar nodig van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van VROM.

#### *Hoogtebeperkingen*

Voor de gronden, die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 van het LIB gelden hoogtebeperkingen (artikel 2.2.2). De maximaal toegestane bouwhoogten zijn opgenomen op de “overzichtskaart hoogtebeperkingen” bij het LIB. Op deze “overzichtskaart hoogtebeperkingen” zijn de maximaal toegestane hoogten voor dit gebied tussen 40 en 45 m. De in het bestemmingsplan toegestane maximale hoogten van gebouwen en bouwwerken liggen fors onder deze maximale toegestane hoogten van 40 en 45 meter.

#### *Beperking aantrekken vogels*

Voor de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 5 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol zijn beperkingen gesteld aan gebruik dat, of een bestemming die vogels aantrekt (art. 2.2.3 LIB). Het toevoegen van bouwwerken of activiteiten, die een sterke aantrekkingskracht op vogels hebben is niet toegestaan in verband met de veiligheid van het vliegverkeer. Voor zover deze bouwwerken en functies al aanwezig zijn mag dit bestaand gebruik worden voortgezet. Halfweg ligt binnen het beperkingengebied voor aantrekking van vogels. Nieuwe vogelaantrekkende functies mogen derhalve in het gebied niet worden gevestigd. Deze worden in het bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt.

#### *20 Ke-contour; herstructurering en intensivering wel mogelijk*

In de Nota ruimte (zie hiervoor paragraaf 2.2.1) is met betrekking tot de Luchthaven Schiphol opgenomen dat het rijk vasthoudt aan het uitgangspunt dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen.

“Het beleid is gericht op een blijvende bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de randstad. Bij de inrichting van de Noordvleugel van de Randstad voor andere ruimtevragende functies (dan Schiphol) moet voldoende ruimte worden gelaten voor de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol. Dit betekent dat woningbouw in de omgeving van de luchthaven op plaatsen waar dit uit een oogpunt van geluid en veiligheid niet wenselijk is, moet worden vermeden.”<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Nota Ruimte, PKB deel 3,



Het past derhalve niet in dit beleid om onder intensief gebruikte vliegroutes nieuwe stedelijke gebieden tot stand te laten komen. Buiten de in de verstedelijkingsafspraken vastgelegde locaties (Vinex en Vinac 2010) is de ontwikkeling van nieuwe uitleglocaties ten behoeve van woningbouw en direct gelegen aan de 20 Ke-contour behorende bij het vijfbanenstelsel niet toegestaan.

Herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied zijn binnen de 20 Ke-contour nu en in de toekomst wel mogelijk. Onder bestaand bebouwd gebied wordt in de nota Ruimte verstaan het bebouwd gebied zoals dat is gerealiseerd in 2000.<sup>9</sup> dit bebouwde gebied komt ook voor – onder meer voor zover hier van belang – in de Streekplannen Noord-Holland Zuid van 17 februari 2003.

Het plangebied is gelegen in bestaand bebouwd gebied zoals middels een rode contour is aangegeven in het streekplan Noord-Holland Zuid. Binnen deze rode contour is herstructurering en intensivering van het bestaande gebied binnen de 20 Ke-contour van Schiphol mogelijk.

Herstructurering en intensivering van dit gebied is op grond van voornoemd beleid met betrekking tot Schiphol mogelijk. Binnen het plangebied ligt een aantal locaties die voor herstructurering en intensivering in aanmerking komt. Het betreft de aan de Amsterdamsestraatweg opgenomen uitwerkingsbevoegdheden alsmede het Gemeentewerfterrein aan de Teding van Berkhoutweg. Bij de gemeentewerf gaat het om gronden die bestemd zijn voor maatschappelijke doeleinden. Hier wordt gedacht aan woningbouw. De herinrichtingen en intensiveringen passen in het voornoemde beleid voor Schiphol voor bestaand gebied.

### **3.4.2 Geluidbelasting door (spoor)wegverkeer**

Ten behoeve van het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de mogelijke geluidhinder vanwege wegverkeer en spoorwegverkeer (zie ook bijlage C “Akoestisch onderzoek” en bijlage D “Actualisatie akoestisch onderzoek”). Binnen zones langs wegen (artikel 74 Wgh) en spoor-, tram- en metrowegen (artikel 3 besluit geluidhinder spoorwegen) mag de geluidbelasting vanwege die weg waarlangs die zone ligt, op de gevel van woningen en andere geluidgevoelige objecten de voorkeursgrenswaarde niet overschrijden. Voor wegen waar een woonerf of 30 km/u-“status” geldt, is onderzoek op grond van de Wgh niet verplicht. De drie nieuwe locaties liggen binnen de geluidszones van de N200 en de Oranje Nassaustraat. Indien op het tijdstip van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan een (spoor)weg reeds aanwezig of in aanleg is, gelden de voorkeursgrenswaarden niet voor bestaande of in aanbouw zijnde de bebouwing en andere geluidgevoelige objecten (art. 76, lid 4 Wgh en artikel 4, lid 4 Besluit geluidhinder spoorwegen). Akoestisch onderzoek richt zich dan ook op de toekomstige geluidbelasting van een drietal nieuwe locaties voor woningbouw aan de Amsterdamsestraatweg te Halfweg:

locatie 1: tussen de Polanenkafe en de Schoolstraat<sup>10</sup>;

locatie 2: tussen de Schoolstraat en de Oranje Nassaustraat;

locatie 3: tussen de Oranje Nassaustraat en Minister C. v/d Lindenstraat.

#### *Geluidbelasting door wegverkeer*

De geluidbelastingen voor 2013 zijn berekend aan de hand van een akoestisch overdrachtsmodel conform de Standaard Rekenmethode II. Bij de berekening is rekening gehouden met de aftrek van 5 dB(A) conform artikel 6 van het Reken en Meetvoorschrift. Uit de toetsing van de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van

<sup>9</sup> zie ook paragraaf 2.3.2.4 van de Nota Ruimte: “Benutting van bestaand bebouwd gebied”.

<sup>10</sup> Nadat het geluidonderzoek heeft plaatsgevonden, is voor Locatie 1 inmiddels gekozen om hier de bestemming “bedrijfsdoeleinden” neer te leggen (het huidige gebruik). Een akoestisch onderzoek is dan eigenlijk niet meer noodzakelijk. Desondanks is de locatie wel al onderzocht en in het onderzoek beschreven.

de N200 op alle relevante rekenpunten de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschrijdt. De hoogste overschrijding bedraagt 15,3 dB(A). De maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A) voor vervangende nieuwbouw wordt bij geen van de rekenpunten overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 65 dB(A) voor nieuwbouw wordt op twee punten in gebied 2 met respectievelijk 0,2 en 0,3 overschreden. Indien een hogere waarde wordt vastgesteld dient de geluidwering van de gevel dusdanig te zijn, dat als gevolg van het railverkeer een binnenniveau van 35 dB(A) niet wordt overschreden. De 70 dB(A) contour valt binnen het wegprofiel. Hier zal de hogere waarde procedure doorlopen moeten worden.

De voorkeursgrenswaarde voor etmaalwaarde voor de Oranje Nassaustraat wordt met maximaal 7 dB(A) overschreden. De maximale ontheffingswaarde voor nieuwbouw (65 dB(A)) en voor vervangende nieuwbouw (70 dB(A)) wordt hiermee niet overschreden. Ook hier zal de hogere waarde procedure doorlopen moeten worden. Door middel van bouwakoestisch onderzoek dient te worden vastgesteld welke voorzieningen in de gevels van de woningen nodig zijn om een binnenniveau van 35 dB(A) te kunnen garanderen.

#### Hogere grenswaarden

In stedelijk gebied kan op grond van artikel 83, lid 2 een hogere grenswaarde worden vastgesteld voor nog te bouwen woningen tot maximaal 65 dB(A), in die gevallen waarin toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de spoorweg tot 50 dB(A) onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bovendien dient sprake te zijn van een situatie zoals omschreven in artikel 2 van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen". Deze situaties zijn:

- woningen die ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing;
- woningen die door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afschermdende functie vervullen voor andere woningen – in aantal ten minste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermdende functie wordt toegekend;
- woningen die door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen;
- woningen die noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid;
- woningen die in een dorps- of stadsvernieuwingplan zijn opgenomen.

Bij een hogere belasting dan 55 dB(A) kunnen aan de inrichting van de woning bijzondere eisen worden gesteld. In halfweg gaat het om het eerstgenoemde punt: vervanging ter plaatse van bestaande bebouwing.

#### *Geluidbelasting door spoorwegverkeer*

De twee nieuwbouwlocaties (locaties 2 en 3) aan de Amsterdamse Straatweg zijn gelegen binnen de wettelijke geluidzone van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. De zonebreedte bedraagt 300 m.

Voor de geluidbelasting van nieuwe woningen als gevolg van een bestaande spoorlijn geldt een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) en een maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A). Indien een hogere waarde wordt vastgesteld dient de geluidwering van de gevel dusdanig te zijn, dat als gevolg van het railverkeer een binnenniveau van 37 dB(A) niet wordt overschreden.

Ten gevolge van het railverkeer is aan de hand van het uitgevoerde akoestisch onderzoek geconcludeerd dat op alle relevante punten de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) overschreden wordt. De hoogste overschrijding bedraagt 17 dB(A). Voor de re-

levante punten in locatie 3 (woningen gelegen aan de Amsterdamse Straatweg, tussen de Oranje Nassaustraat en Minister C. v/d Lindenstraat) wordt bovendien de maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A) overschreden. Omdat de maximale ontheffingswaarde overschreden wordt, is het uitsluitend mogelijk om hier woningbouw te realiseren, indien geluidwerende maatregelen worden getroffen. Indien met te treffen maatregelen hogere grenswaarden worden verleend, dient door middel van bouwaakoestisch onderzoek te worden vastgesteld welke voorzieningen in de gevels van de woningen nodig zijn om een binnenniveau van 37 dB(A) te kunnen garanderen.

#### Hogere grenswaarden

Hogere grenswaarden kunnen door de Gedeputeerde Staten slechts worden verleend (artikel 8, lid 2 Besluit geluidhinder spoorwegen) in die gevallen waarin toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de spoorweg tot 57 dB(A) onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bovendien dient sprake te zijn van (artikel 8, lid 3 Besluit geluidhinder spoorwegen):

- a. nog niet geprojecteerde dan wel geprojecteerde woningen, die
  - 1<sup>e</sup> in de omgeving van een station of halte gesitueerd worden
  - 2<sup>e</sup> verspreid gesitueerd worden buiten de bebouwde kom
  - 3<sup>e</sup> ter plaatse noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid
  - 4<sup>e</sup> ter plaatse gesitueerd worden ter vervanging van bestaande bebouwing
  - 5<sup>e</sup> in een stads of dorpsvernieuwingsplan worden opgenomen
  - 6<sup>e</sup> door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afschermdende functie gaan vervullen voor andere woningen – in aantal ten minste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermdende functie wordt toegekend – of voor andere geluidsgevoelige gebouwen of terreinen, of
  - 7<sup>e</sup> door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen, of
- b. een nog niet geprojecteerde, geprojecteerde of te wijzigen spoorweg, voor zover deze spoorweg een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen (...).

Het gaat in Halfweg om vervangende nieuwbouw ter plaatse van bestaande bebouwing (sub 4<sup>e</sup>).

#### *Actualisatie akoestisch onderzoek 2006*

In opdracht van de Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is het onderzoek uit 2002 geactualiseerd, waarbij het peiljaar 2016 als uitgangspunt is genomen voor de bepaling van de geluidbelasting (Actualisatie akoestisch onderzoek bestemmingsplan Halfweg 2006). Het actualisatieonderzoek beperkt zich tot dezelfde drie ontwikkelingslocaties als het onderzoek van 2002. Doel van dit onderzoek is te onderzoeken wat de geluidbelasting, als gevolg van wegverkeer, railverkeer en luchtvaart, in het plangebied is en ter plaatse van de nieuwe bouwlocaties. Op basis van de berekende geluidbelastingen kan worden aangegeven of er een hogere waarde moet worden vastgesteld.

Middels overdrachtsberekeningen uitgevoerd met behulp van een akoestisch model is de akoestische situatie in het plangebied bepaald. Hiertoe is de situatie geschematiseerd tot rijlijnen, bodemgebieden en objecten (gebouwen). De uitkomsten van de berekeningen zijn vervolgens getoetst aan het wettelijke kader. Hieronder is de conclusie samengevat weergegeven. Voor een volledige beschrijving van het onderzoek wordt derhalve verwezen naar bijlage D “Actualisatie akoestisch onderzoek”.

#### Conclusie

Uit de berekeningen blijkt dat bij alle rekenpunten de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ten gevolge van de N200 wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A) wordt bij geen van de rekenpunten overschreden. De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde heeft als gevolg dat er een hogere grenswaarde procedure gevolgd dient te worden.

Ten gevolge van het railverkeer wordt bij alle rekenpunten de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) overschreden. Bij het realiseren van een bouwwerk met een woonfunctie zal de hogere waarde procedure doorlopen moeten worden. Ook wordt bij de punten 14, 15 en 16 in gebied 3 op 7,5 meter hoogte de maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A) met maximaal 1 dB(A) overschreden. De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer is hier juridisch gezien te hoog om woningen te realiseren.

Om de geluidbelasting ter plaatse van locatie 3 en de omgeving van het spoor te verminderen zijn er echter wel maatregelen mogelijk in de bron en overdrachtssfeer. Hierbij kan gedacht worden aan de bovenbouw en het plaatsen van geluidschermen langs het spoor.

Het plangebied bevindt zich gedeeltelijk binnen de geluidzone ingevolge het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Binnen dit gebied zijn geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Woningen, gebouwen met een onderwijsfunctie of gezondheidsfunctie binnen de geluidzone mogen derhalve niet worden gebouwd, noch worden uitgebreid. Nieuwe bedrijfsgebouwen zijn wel mogelijk.

Van het verbod voor de hierboven genoemde gebouwen kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken op grond van artikel 2.2.1, lid 7 LIB, mits een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, lid 3 van de Wet luchtvaart is ontvangen. Zo zijn, waar het gaat over woningen, afwijkingen voorstelbaar als sprake is van het opvullen van open gaten binnen aaneengesloten bebouwing, functiewijziging, herbouw van woningen op een minder milieubelaste plaats of bouw van bedrijfswoningen. Wanneer het wegverkeers-, railverkeers- en luchtvaartlawaai gecumuleerd wordt, is de kwalificatie van de akoestische omgeving tamelijk slecht tot slecht.

Daarnaast blijkt dat het wegverkeer de grootste bijdrage levert aan de MKM-waarde, d.i. de Milieukwaliteitsmaat waarin de cumulatie van geluid wordt uitgedrukt. De cumulatie van het wegverkeer met het railverkeer geeft een verhoging van ca. 2,3 dB(A) voor de MKM-waarde. De cumulatie van de luchtvaart met het weg- en railverkeer levert vervolgens met ca. 0,6 dB(A) een beperkte bijdrage aan de MKM-waarde. De kwalificatie van de drie nieuwe woongebieden blijft hierdoor, met uitzondering van woongebied 2, ongewijzigd.

### **3.4.3 Geluidbelasting door bedrijvigheid**

In het plangebied zijn geen inrichtingen als genoemd in artikel 2.4. Inrichtingen- en Vergunningenbesluit Milieubeheer (vroeger zogenaamde A-inrichtingen) aanwezig, die een geluidbelasting geven op woningen of op andere geluidsgevoelige objecten. Grenzend aan het bestemmingsplangebied bevindt zich CSM. Het bedrijf is thans beëindigd. Een voorontwerpbestemmingsplan waarin de nieuwe ontwikkelingen voor het terrein zijn opgenomen, is inmiddels tot stand gekomen. De zone behoeft derhalve niet meer te worden opgenomen op de bestemmingsplankaart. Bij vaststelling van het onderhavige plan zal de gemeenteraad dan ook de zonering opheffen volgens artikel 61 van de Wet geluidhinder.

#### **3.4.4 Externe veiligheid**

Externe veiligheid is één van de aspecten die op een verantwoorde wijze zal moeten worden meegenomen in de besluitvorming over dit bestemmingsplan. Om dit aspect goed te kunnen beoordelen is de Notitie externe veiligheid in Halfweg opgesteld. In deze notitie worden de externe veiligheidsaspecten die in het plangebied een rol spelen beschreven. Tevens is een nader onderzoek uitgevoerd op basis van de eerste verkenning om de gevolgen van enkele woningbouwplannen te kunnen beoordelen. De notitie vormt de basis van deze veiligheidsparagraaf en is als bijlage E opgenomen bij de toelichting.

##### *Wat is externe veiligheid*

Risico is in zijn algemeenheid gedefinieerd als de kans op een ongewenste gebeurtenis vermenigvuldigd met het effect verband houdende met de aard en omvang van de gevolgen. Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, LPG en munitie over weg, water, spoor en door buisleidingen. Ook de risico's die zijn verbonden aan het gebruik van luchthavens vallen onder externe veiligheid. De term 'externe' veiligheid wordt gehanteerd omdat het risico van derden (de omgeving) hierin centraal staat. Zij nemen geen deel aan de activiteit die het risico met zich meebrengt. Het gaat dus om mensen die extern zijn ten opzichte van die activiteit.

In het externe veiligheidsbeleid is meestal de risicobenadering als uitgangspunt genomen. Op grond van de risicobenadering worden grenzen gesteld aan de risico's gelet op de kwetsbaarheid van de omgeving en vice versa. De benadering kent twee begrippen om het risiconiveau aan te geven, namelijk het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het *plaatsgebonden risico* is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. In het plaatsgebonden risico zijn in het kort twee verschillende kansen verwerkt:

- de kans dat een ramp, zoals het ontsnappen van een gevaarlijke stof, plaatsvindt;
- de kans dat een persoon daadwerkelijk overlijdt als gevolg daarvan.

Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren worden weergegeven. Het plaatsgebonden risico leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen gevaarlijke activiteit en (bebouwde) omgeving.

Het *groepsrisico* geeft de kans aan dat een hele groep personen overlijdt door een ongeval met een risicovolle activiteit. In het groepsrisico wordt rekening gehouden met het aantal mensen dat in de buurt van een ongeval aanwezig kan zijn. Het groepsrisico kent geen vaste norm maar een oriënterende waarde. Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om gemotiveerd op basis van een belangenafweging van de oriënterende waarde af te wijken. Deze besluitvorming heet de verantwoordingsplicht.

##### *Bedrijven met gevaarlijke stoffen*

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is - op enkele onderdelen na - op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het Bevi stelt grenzen aan het risico dat bedrijven (inrichtingen) mogen veroorzaken voor hun omgeving.

Onderzocht is of er risicovolle bedrijven zijn die van invloed zijn op het plangebied. Hiervoor is gebruik gemaakt van het risicoregister. Op basis van dit verkennend onderzoek kan geconcludeerd worden dat er geen risicovolle bedrijven zijn.

Tevens is nagegaan of er mogelijk in de toekomst nieuwe risicovolle bedrijven zijn te verwachten. Op basis van de planologische bepalingen kunnen zich geen nieuwe risicovolle bedrijven vestigen in het plangebied en in de omgeving<sup>11</sup> die van invloed zijn op het plangebied.

#### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

Het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt tevens tot risico's voor de omgeving. Er is daarom beleid opgesteld om te komen tot een afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. Dit beleidskader wordt momenteel gevormd door de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (circulaire RNVGS) en de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (nota RNVGS). De circulaire is een operationalisering en verduidelijking van het beleid uit de nota.

Gevaarlijke stoffen worden in Halfweg vooral vervoerd over de rijksweg A200/N200<sup>12</sup> en de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. In Halfweg zijn een aantal woningbouwplannen waarbij de risico's die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke stoffen op een verantwoorde wijze zullen moeten worden meegenomen in de besluitvorming. Er is voor deze plannen een nader onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgebreid in de notitie die in de bijlagen is opgenomen beschreven. Hieronder is de conclusie die getrokken kan worden opgenomen.

#### Plaatsgebonden risico

In geen van de berekende situaties (zowel voor weg als spoor, zowel in de huidige situatie als in de toekomst) wordt de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico overschreden (grenswaarde PR  $10^{-6}$ ).

#### Groepsrisico

De risicoberekeningen tonen aan dat de oriëntatiewaarde voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in geen enkele situatie wordt overschreden. In alle gevallen ligt het groepsrisico meer dan factor 10 onder de oriëntatiewaarde. Afhankelijk van de berekende situatie is het groepsrisico respectievelijk te kwalificeren als klein, zeer klein en verwaarloosbaar.

Op basis van het toetsingskader van de provincie Noord-Holland kan bij een groepsrisico, dat ver onder de oriëntatiewaarde ligt en blijft liggen, de verantwoordingsplicht beperkt blijven tot het toelichten van de groepsrisicoanalyse. Wel dient altijd een advies aan de (regionale) brandweer te worden gevraagd. De voorgestelde maatregelen naar aanleiding van dit advies dienen afgewogen en meegewogen te worden.

#### *Buisleidingen*

Binnen het plangebied ligt een aardgastransportleiding. Het ministerie van VROM heeft veiligheidsafstanden vastgelegd die aangehouden moeten worden tussen een aardgastransportleiding en nieuwe bebouwing. Deze staan in de Circulaire "Regels inzake de zonering langs hogedrukaardgastransportleidingen" (1984). Uitgangspunt van de regeling is dat het streven erop gericht dient te zijn om bestemmingen die voorzien in een regelmatig verblijf van personen, buiten de zogeheten toetsingsafstand te houden. Voor de betrokken leiding bedraagt deze afstand 40 meter. Afwijking is alleen mogelijk indien technische, planologische en/of economische belangen daartoe noodzaken. Waarbij echter steeds de minimale bebouwingsafstand zoals genoemd in tabel 4 van de circulai-

<sup>11</sup> Zoals in Zwanenburg en in het Westelijk Havengebied (ook de olieterminal die gepland is in de Afrikahaven is niet van invloed op het plangebied).

<sup>12</sup> Er worden ook gevaarlijke stoffen getransporteerd over andere wegen zoals de Oranje Nassastraat. Het gaat echter om zeer gering aantal transporten waardoor de risico's voor de omgeving bijzonder klein zijn.

re in acht moet worden genomen. Voor de betrokken leiding bedraagt deze afstand 20 meter voor woningen en bijzondere objecten categorie I (o.a. ziekenhuizen, bejaardentehuizen, scholen, winkelcentra en hotels en kantoorgebouwen, bestemd voor meer dan 50 personen). De minimale bebouwingsafstand is 4 meter voor incidentele en bijzondere objecten categorie II (o.a. sporthallen en zwembaden).

#### Streekplan Noord-Holland Zuid/Leidraad Provinciaal Ruimtelijk Beleid

In het "Streekplan Noord-Holland Zuid" is de aardgastransportleiding gelegen in een regionale leidingstrook. Toetsings- en bebouwingsafstanden gelden ook voor leidingstroken. Voor regionale leidingstroken wordt een breedte gehanteerd van 35 meter. Verder moeten aan weerszijden van een leidingstrook rekening gehouden worden met een bebouwingsvrije afstand van 55 meter en een toetsingsafstand van 80 meter. Binnen de leidingstroken (en de bebouwingsvrije afstand) dient het oprichten van bebouwing aan beperkingen te worden onderworpen, in die zin dat het belang van de leiding moet prevaleren. Daardoor kan bebouwing ongewenst zijn.

#### *Vliegverkeer*

De ruimtelijke maatregelen gericht op de beheersing van de risico's die worden benoemd in de Wet luchtvaart zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (Lib). In het Lib zijn een aantal beperkingen opgenomen ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid in verband met de nabijheid van de luchthaven. Tevens is een deel van de aanvullende maatregelen uit het kabinetsvoornemen uit 2001 (een voorstel voor aanvullende maatregelen gericht op de verdergaande beheersing van het groepsrisico) opgenomen in het Lib. Er is voor gekozen om in het Lib aan te sluiten bij de bestaande externe veiligheidscontouren (de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  PR-contouren). Aanvullende ruimtelijke maatregelen buiten de  $10^{-6}$  PR-contour zouden in eerste instantie via het ruimtelijk spoor in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening worden opgenomen. Deze nota is echter nooit vastgesteld en ook in de Nota Ruimte zijn deze maatregelen niet opgenomen.

#### Kabinetsstandpunt Schiphol (april 2006)

In het standpunt over de ontwikkeling van Schiphol maakt het kabinet een keuze over aanvullend beleid om het groepsrisico te beperken. Het gaat om de volgende aanvullingen:

- uitbreiding van het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn: de grens wordt verlegd van het huidige gebied met een risico boven de  $10^{-6}$  naar het gebied met een risico boven de  $10^{-7}$ . De plannen die al in procedure zijn en waar al vergunning voor is verleend, blijven daarvan uitgezonderd;
- in het gebied daarbuiten hebben grote concentraties van mensen minder effect op het groepsrisico, maar het effect is niet nul. Daarom wil het kabinet dat ook in het gebied met een kleiner risico dan  $10^{-7}$  gemeenten en provincies bij plannen voor nieuwbouw van bedrijven of andere gebouwen waar veel mensen bijeen zijn, de effecten op het groepsrisico bewust afwegen tegen andere belangen;
- de exacte begrenzing van de hierboven genoemde gebieden en de plannen die niet onder het verbod komen te vallen, worden nader geïnventariseerd;
- tot slot wil het kabinet onderzoeken of het groepsrisico te verkleinen is door vliegroutes te verleggen dichtbij de luchthaven, en zo plaatsen waar veel mensen bijeen zijn te vermijden.

Het plangebied ligt tussen de  $10^{-7}$  PR-contour en de  $10^{-8}$  PR-contour. De huidige kaders voor externe veiligheid in relatie tot vliegverkeer van Schiphol leggen geen directe beperkingen op ten aanzien van de bestemming en het gebruik van gronden binnen het

plangebied (indirect gelden er wel beperkingen in een deel van het plangebied vanwege geluid).

Een wijziging van de regelgeving voor externe veiligheid, op basis van de keuzes van het kabinet, kan er toe leiden dat het groepsrisico moet worden verantwoord bij nieuwbouw van bedrijven of andere gebouwen waar veel mensen bijeen zijn.

#### *Conclusie voor het bestemmingsplan*

Op basis van hetgeen beschreven in de 'Notitie externe veiligheid' kan worden geconcludeerd dat externe veiligheid geen planologische belemmering vormt voor de bestaande gevoelige bestemmingen en tevens geen planologische belemmering vormt voor de onderzochte woningbouwontwikkelingen in het plangebied ('globale eindbestemming' en 'uit te werken bestemming').

#### **3.4.5 Luchtkwaliteit**

Bij overschrijding van grenswaarden als gevolg van emissie door het wegverkeer is stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) de meest kritische stof. In het kader van een onderzoek naar de luchtkwaliteit in de provincie Noord-Holland is de luchtkwaliteit langs (buitenstedelijke) verkeerswegen onderzocht<sup>13</sup>. Zo is onder meer per wegvak een inventarisatie gemaakt van de afstand van de wegas tot waar de grenswaarde of plandremmel nog net wordt overschreden; dit wordt de overschrijdingsafstand genoemd. De overschrijdingsafstanden van de jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-plandremmel en grenswaarde in 2001 langs de N200, ter hoogte van het plangebied, zijn in onderstaande tabel weergegeven<sup>14</sup> (Bron: TNO-rapport R 2002/679).

wegnr.	van	naar	kmp. van	kmp. naar	>40 zuid/oost zijde weg	>40 noord/west zijde weg
200	Halfweg	Ind. Halfweg	5.9	7.2	120 m	130 m

Bovenstaande houdt in dat tot 120 m resp. 130 m van de wegas de grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) wordt overschreden. In 2010 zal tot (ruim) 30 m aan weerszijden van de wegas de grenswaarde worden overschreden. Op grond van deze standaardberekening is te stellen dat in 2010 sprake is van een probleemsituatie aan weerszijden van de N200 m.b.t. de uit te werken bestemmingen.

Genoemde afstanden zijn indicatief van aard, gelet de onzekerheid in de met het TNO verspreidingsmodel berekende waarden voor NO<sub>2</sub> (in totaal circa 40%). Een mogelijke probleemsituatie duidt op een onzekerheid die het uitvoeren van nauwkeuriger berekeningen rechtvaardigt. Nader onderzoek is aanbevolen alvorens een beslissing genomen (woningbouw langs de N200) kan worden. In dit onderzoek dient rekening gehouden te worden met de realisering van de Westrandweg. Hierdoor ontstaat een omleidingroute voor het doorgaande verkeer, waardoor de bestaande weg zal kunnen worden afgebouwd voor verkeer dat Halfweg of Zwanenburg als bestemming heeft. Het verkeer zal daardoor beperkt van omvang zijn. Wellicht kan tengevolge van generiek beleid in de toekomst wel aan de grenswaarden voldaan worden.

#### *Rapportage luchtkwaliteit 2006*

In de rapportage luchtkwaliteit 2006 (mei 2006) is de luchtkwaliteit van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude in de provincie Noord-Holland beschreven. De rapportageplicht in het Besluit luchtkwaliteit heeft betrekking op plaatsen waar naar redelijke verwachting mensen blootgesteld staan aan luchtverontreiniging. Tevens is gekeken of, ook met alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Halfweg, binnen de

<sup>13</sup> TNO-rapport 2002/679, Luchtkwaliteit langs Provinciale en Rijkswegen in Noord-Holland in 2001 en 2010

<sup>14</sup> TNO-rapport R 2002/679



termijnen van het Besluit luchtkwaliteit aan de normen kan worden voldaan. Er is gebruik gemaakt van een rekenmodel om de luchtkwaliteit vast te stellen, CAR-II<sup>15</sup> versie 5.0. Het luchtkwaliteitsonderzoek is opgenomen bij het bestemmingsplan als bijlage F "Rapportage luchtkwaliteit 2006".

De luchtkwaliteit is de som van de bijdrage door verkeer, industrie en de aanwezige achtergrondconcentraties. In de gemeente is geen voor de luchtkwaliteit relevante industrie aanwezig (grote NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> bronnen). Wel zijn er twee rijkswegen die de gemeente doorkruizen: de A9 en de A200/N200. De in de regio aanwezige achtergrondconcentraties worden mede bepaald door de nabijheid van stedelijke gebieden (Amsterdam – Haarlem), Westelijk Havengebied Amsterdam, Schiphol en de scheepvaart op het Noordzeekanaal. Het effect van deze bronnen op de luchtkwaliteit maakt onderdeel uit van de achtergrondconcentratie.

De resultaten uit het onderzoek zijn als volgt:

#### Stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)

Voor NO<sub>2</sub> is er een overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarden tot en met 2010 op ongeveer 15 meter van de as van de N200 (zie tabel 3B.1 in bijlage 3 van het onderzoeksrapport). In 2010 is de jaargemiddelde concentratie gelijk aan de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>. De overige luchtkwaliteitsnormen voor NO<sub>2</sub> worden niet overschreden.

#### Fijn stof (PM<sub>10</sub>)

Voor PM<sub>10</sub> is er met de aftrek van zeezout<sup>8</sup> alleen in 2007 een overschrijding van de 24-uurgemiddelde norm met één dag op ongeveer 15 meter van de as van de N200 (zie tabel 3B.1 in bijlage 3 van het onderzoeksrapport). De overige luchtkwaliteitsnormen voor PM<sub>10</sub> worden niet overschreden.

#### Overige stoffen

De grenswaarden voor benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), koolmonoxide (CO), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) en Benzo(a)pyreen (BaP) worden op basis van berekeningen langs geen enkel wegvak overschreden (zie ook bijlage 3 van het onderzoeksrapport). Uit recente studies blijkt dat voor de concentraties van deze stoffen nergens langs rijkswegen de geldende normen worden overschreden. Zo is voor het jaar 2002 de luchtkwaliteit in Nederland, conform de verplichtingen op grond van de EG richtlijn, vastgesteld op basis van metingen en modelberekeningen. Overschrijdingen van de grenswaarden ter bescherming van het ecosysteem voor zwaveldioxide en stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en van de gezondheidkundige grenswaarden voor zwaveldioxide en lood zijn daarbij niet geconstateerd [17] In het "dossier Luchtkwaliteit" [02] op de website van VROM wordt meer informatie gegeven over de bovengenoemde stoffen en de effecten die zij hebben op de gezondheid.

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude wordt bij het nemen van maatregelen enigszins beperkt door het feit dat de gemeente geen bevoegdheden heeft om bepaalde maatregelen te nemen. Zo wordt de luchtkwaliteit grotendeels bepaald door het verkeer over de rijkswegen (A9 en N200); hier is het rijk het bevoegde gezag. Het betreft ook vooral doorgaand verkeer, zodat de gemeente bijna geen maatregelen kan nemen gericht op de bestemming van het verkeer. Andere vervuilende bronnen, zoals Schiphol en de industrie in het Westelijk Havengebied Amsterdam liggen buiten de gemeentegrenzen. Voor PM<sub>10</sub> is het zelfs zo dat de concentraties grotendeels wor-

---

<sup>15</sup> Calculation of Air pollution from Road traffic

den bepaald door bronnen in het buitenland en natuurlijke bronnen zoals zeezout en zand.

De leefbaarheidproblemen (barrièrewerking, luchtverontreiniging, geluid- en trillingshinder, visuele hinder, verkeersveiligheid en interne bereikbaarheid) zijn veelal een direct gevolg van het verkeer over de N200. Op aandringen van de gemeente wordt de N200 heringericht door Rijkswaterstaat. De gemeente is medefinancier van dit project. Het liefst zou de gemeente het doorgaande verkeer in Halfweg willen weren; als dat onmogelijk is zou ze de N200 willen “downgraden” van vierbaansweg naar tweebaansweg. In de periode voorafgaand aan de openstelling van de Westrandweg in 2012 zijn dit echter geen opties waar Rijkswaterstaat aan mee zal werken. Het voorkeurstracé van Rijkswaterstaat is voorsnog om de N200 te verleggen ten zuiden van Halfweg door voor het zuidelijk verleggingsalternatief (zie par. 2.5.1, blz 15).

In verband met de leefbaarheidproblemen, verkeersveiligheid en interne bereikbaarheid zal de Osdorperweg een aansluiting krijgen op de N200. Deze aansluiting is thans uitsluitend aanwezig vanaf de N200 op de Osdorperweg en zal derhalve twee richting op toegankelijk worden. Deze aansluiting is reeds in dit bestemmingsplan (op de plankaart en voorschriften) mogelijk gemaakt. De Julianastraat wordt daarbij afgesloten, zodat geen doorgaand verkeer mogelijk is vanaf de Julianastraat naar de Osdorperweg teneinde sluipverkeer tegen te gaan.

Het sluipverkeer over de Julianastraat moet worden verminderd door de route van de Osdorperweg naar de Oranje Nassaustraat van de Julianastraat te verleggen naar de N200. De Julianastraat wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Eerder is de doorstroming van verkeer over de Oranje Nassaustraat al verbeterd door de realisatie van een tweede brug over de Ringvaart.

Het terugdringen van sluipverkeer en autogebruik, het stimuleren van de fiets en het behoud van het openbaar vervoer vormen de hoofdlijnen van het verkeersbeleid. De gemeente zet zich tevens in om een station in Halfweg te realiseren. Verder wordt gepleit voor het verbeteren van de busverbindingen en voor ander collectief openbaar vervoer zoals service-, trein- en/of deeltaxi's.

In de rapportage is het onderzoek uitgebreid beschreven. Het gaat te ver om dit hier te herhalen. Voor een beschrijving van de achtergronden, de uitgangspunten en uitvoering van het onderzoek wordt derhalve verwezen naar bijlage F “Rapportage luchtkwaliteit 2006”.

#### *Toetsing van ruimtelijke ontwikkelingen op de luchtkwaliteit*

In Halfweg zijn een aantal woningbouwprojecten gepland waarbij het aspect luchtkwaliteit op een verantwoorde wijze zal moeten worden meegenomen in de besluitvorming. Het gaat voor dit bestemmingsplan om de volgende plannen:

- Hoek van de Oranje Nassaustraat/N200 (± 35 woningen);
- Gereformeerde kerk (± 20 woningen);
- Hak (19 woningen);
- Sectorpark (± 40 woningen);
- vervangende woningbouw Mientekade (90 seniorenwoningen);

Toetsing van deze plannen aan de luchtkwaliteitsnormen is beschreven zowel in de rapportage luchtkwaliteit 2006 van mei 2006, als in een de rapportage ‘Nader onderzoek luchtkwaliteit en woningbouw in Halfweg’ van 23 juni 2006. het onderzoek van juni 2006 vormt een verfijning naar aanleiding van uitspraken van de Raad van Sta-

te<sup>16</sup> en opmerkingen vanuit de provincie Noord-Holland onder het huidige besluit vragen de plannen om een maatwerkbenadering). Een groot verschil in het nader onderzoek, is dat hierin de verschillende deelplannen als een geheel worden benaderd. Zowel de nieuwe woningbouwplannen als de te nemen maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren (zoals de herinrichting van de N200) worden in de berekeningen meegewogen. Het nader onderzoek is opgenomen als bijlage G bij de toelichting. Hieronder is de beoordeling met conclusie overgenomen.

Uit de berekeningen van het nader onderzoek blijkt dat, als de in het onderzoek beschreven activiteiten worden gerealiseerd, alle geplande woningbouwprojecten aan de luchtkwaliteitsnormen voldoen. Daar zit wel een kanttekening bij. Dat in 2010 de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> niet worden overschreven, is echter afhankelijk van de realisatie van de eerste fase van de herinrichting van de N200. Als deze fase niet wordt gerealiseerd, zal er in 2010 namelijk een kleine overschrijding van de genoemde grenswaarde zijn op 15 meter vanuit de wegas<sup>17</sup>. Realisatie van de eerste fase van de herinrichting van de N200 hangt nauw samen met de komst van een nieuwe ontsluitingsweg bij het CSM-terrein en dus de herontwikkeling van dit terrein. De realisatie is daarom zeer waarschijnlijk.

#### *Geen herinrichting N200, 1e fase deel 2*

Toch is in het onderzoek het scenario onderzocht wanneer de herinrichting niet zal doorgaan. Hieronder worden de gevolgen voor de woningbouwprojecten in Halfweg beschreven. Allereerst wordt gekeken naar de mate waarin de woningbouwprojecten zouden bijdragen aan de genoemde overschrijding van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub>.

In bijlage 4 van het nader onderzoek (bijlage G) is een overzicht opgenomen over de mate waarin de plannen bijdragen aan een toe- of afname van de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en de 24-uurgemiddelde PM<sub>10</sub>. Hieruit blijkt dat de bijdragen van de individuele woningbouwplannen verwaarloosbaar is. Er kan daarom van worden uitgegaan dat de bijdrage van het verkeer dat samenhangt met de woningbouw geen reëel effect heeft op de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit blijft in wezen gelijk.

Bij het plan Gereformeerde kerk en Hoek Oranje Nassaustraat/N200 is de afstand tot de wegas van de N200 maar 15 meter. Toekomstige bewoners worden in 2010 mogelijk blootgesteld aan een overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>. Dit betekent dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook de blootstelling van toekomstige bewoners in de beschouwing moet worden meegenomen.

#### Saldo-benadering

De huidige planologische bepalingen maken enige woningbouw op de hoek Oranje Nassaustraat/N200 nu al mogelijk. De huidige planologische bepalingen voor het perceel van de gereformeerde kerk maken een functiegebruik<sup>18</sup> mogelijk met een veel grotere verkeersaantrekkende werking dan de geplande woningbouw. Zo is hier de vestiging van een school of een verenigingsgebouw mogelijk.

---

<sup>16</sup> zaak no. 200507534/1 van 18 januari 2006 en zaak no. 200506157/1 van 5 april 2006. (Bij een toename van 0,01 µg/m<sup>3</sup> is geen sprake van een reëel effect als gevolg van een nieuwe activiteit; de luchtkwaliteit blijft in wezen gelijk. Bij een toename van 0,1 µg/m<sup>3</sup> is er wel sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit onderscheid is vooral van belang in overschrijdingssituaties.)

<sup>17</sup> Bij de berekeningen is nog geen rekening gehouden met alle regionale maatregelen, in het kader van het 'Gebiedsprogramma Noordvleugel', om de luchtkwaliteit te verbeteren. Bovendien blijkt uit eerder onderzoek door de GG&GD Amsterdam dat CAR II geneigd is de werkelijke NO<sub>2</sub>-concentratie te overschatten.

<sup>18</sup> "bebouwing voor openbare en bijzondere doeleinden en bijbehorende terreinen".

Het plan Hoek Oranje Nassaustraat/N200 heeft ongeveer 84 toekomstige bewoners en het plan Gereformeerde kerk ongeveer 48. Een deel van deze bewoners is afkomstig uit de grote steden in de regio (o.a. Amsterdam en Haarlem). Aangezien in grote delen van deze steden (nog) niet aan de normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan, gaan deze nieuwe bewoners er per saldo niet op achteruit.

Daarnaast zal de nieuwbouw op de Hoek Oranje Nassaustraat/N200 een afscherpende invloed hebben voor achtergelegen basisschool. De kinderen van deze school worden nu nog door het gebrek aan een eerstelijnsbebouwing blootgesteld aan een relatief slechte luchtkwaliteit. Met de nieuwe woningbouw zal het schoolplein veel meer afgeschermd worden.

#### Afweging

Als het tweede deelproject van de eerste fase van de herinrichting van de N200 niet zou doorgaan worden toekomstige bewoners van de nieuwe woningen aan de N200 mogelijk blootgesteld aan een luchtkwaliteit die niet binnen de gestelde termijnen aan de normen voldoet. Op basis van de berekeningen gaat het in 2010 om een kleine overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> op 15 meter vanuit de weg.

Bij de berekeningen is nog geen rekening gehouden met de regionale maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In het kader van het gebiedsgerichte programma voor de Noordvleugel zullen regionaal maatregelen worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren, waardoor een overschrijding van grenswaarden waarschijnlijk voorkomen kan worden.

Daarnaast zal de luchtkwaliteit waarschijnlijk voor een aantal personen verbeteren door de nieuwe afscherpende bebouwing.

Op basis van de hierboven genoemde aspecten zou in kader van een goede ruimtelijke ordening zeer waarschijnlijk gekomen kunnen worden tot een weloverwogen afweging van enerzijds het aspect luchtkwaliteit met de daarbij samenhangende gezondheidseffecten en anderzijds de overige belangen (volkshuisvesting, verloedering van het gebied, etc).

#### Conclusie

In het nader onderzoek is geconcludeerd dat de geplande woningbouw niet in de weg wordt gestaan door het Besluit luchtkwaliteit 2005.

#### 3.4.6 Bodemverontreiniging

Binnen het plangebied ligt een aantal locaties waar als gevolg van vroegere en/of bestaande functies sprake kan zijn van bodemverontreiniging. Sinds oktober 1993 mag een bouwwerk niet worden gebouwd op een terrein, waarvan de verontreiniging van de bodem schade aan of gevaar voor de gezondheid van de gebruiker of voor het milieu kan opleveren. Deze regeling is opgenomen in de bouwverordening. Bij een aanvraag om bouwvergunning wordt aan de hand van een onderzoeksrapport de bodemgesteldheid getoetst in relatie tot de te vestigen functie.

#### 3.4.7 Rioolgemaal

Om overlast, vooral stankhinder maar ook geluidshinder, te voorkomen moet rond rioolgemaal een zone (zogenaamde geurcontour) worden aangehouden, waarbinnen gevoelige bestemmingen worden uitgesloten of moet ten aanzien van deze objecten een conserverend beleid worden gevoerd. Deze zone is op de plankaart aangegeven, maar daar het bestemmingsplan niet in de nieuwbouw van woningen binnen deze

geurcontour voorziet, behoeft in verband daarmee geen aanvullende regeling in het plan te worden opgenomen.

#### **3.4.8 Leidingen**

Binnen het plangebied ligt een aardgastransportleiding waarbij veiligheidsafstanden in acht genomen dienen te worden. Deze afstanden staan beschreven in de richtlijn van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer getiteld 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' van 26 november 1984.

Uitgangspunt van deze richtlijn is dat het streven erop gericht dient te zijn om bestemmingen die voorzien in het regelmatig verblijf van personen, buiten de zogeheten toetsingsafstand te realiseren. Voor de betrokken leiding bedraagt deze afstand 40 m. Afwijking is toegestaan indien technische, planologische en/of economische overwegingen hiertoe noodzakelijk zijn. Waarbij echter steeds de minimale bebouwingsafstand zoals genoemd in tabel 4 van de richtlijn gehandhaafd moet blijven. Voor de betrokken leiding bedraagt deze afstand 4 m.

### **3.5 Habitat-/Vogelrichtlijn**

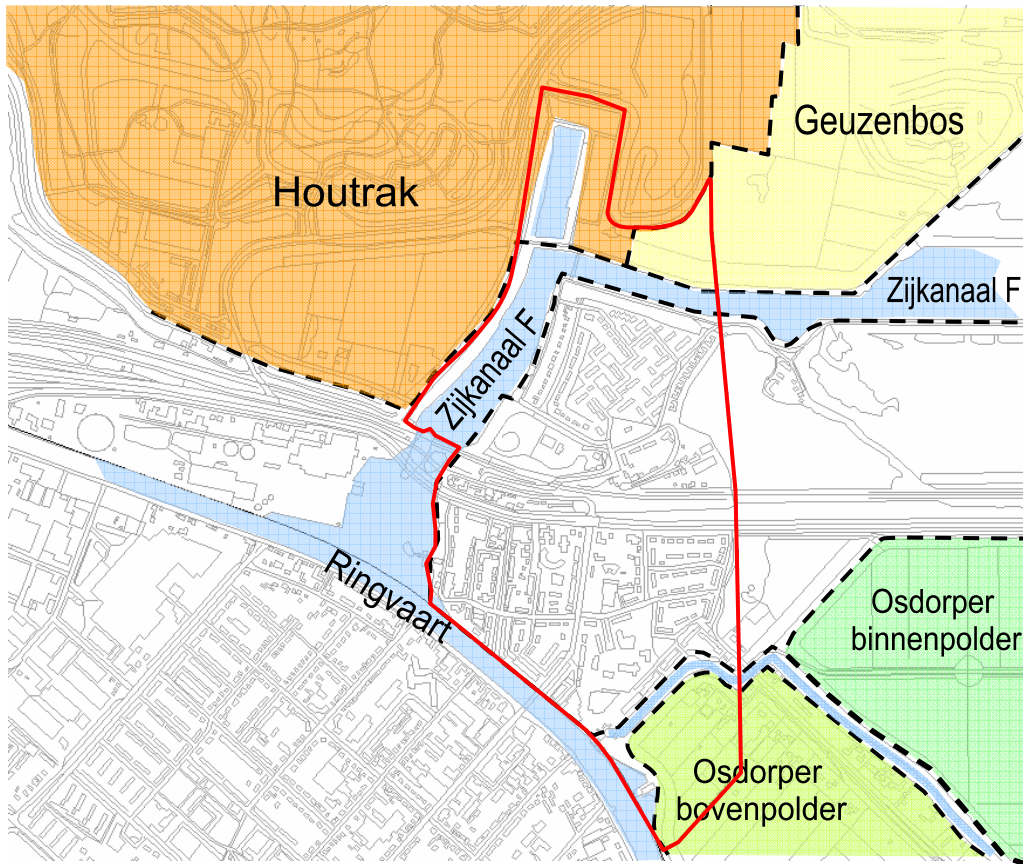
Voor dit bestemmingsplan leveren de Vogel- en Habitatrichtlijn en Flora en faunawet geen beperkingen op. Het plangebied valt niet onder specifieke beschermingsgebieden. Vanwege het consoliderende karakter van het onderhavige plan is ook geen inventarisatie naar bedreigde dier- en plantensoorten uitgevoerd. De ontwikkelingen die in dit plan mogelijk zijn gemaakt aan de Amsterdamsestraatweg zal plaatsvinden door vervangende nieuwbouw in bestaand stedelijk gebied. Omdat de gronden reeds bebouwd zijn betreft het geen leefgebied voor dieren. De panden staan niet leeg, zodat geen (beschermde) diersoorten zich in de panden kunnen vestigen.

### **3.6 Water**

#### **3.6.1 Waterhuishoudkundige situatie**

Het waterbeheer in het bestemmingsplangebied Halfweg wordt door verschillende instanties uitgevoerd. Deze verdeling is als volgt:

- Het waterschap Groot Haarlemmermeer is kwantiteitsbeheerder in de Houtrakpolder (peilvakken Houtrak en Geuzenbos) en is tevens verantwoordelijk voor het beheer van de boezem en polderkades in deze polder. Het hoogheemraadschap van Rijnland is waterkwaliteitsbeheerder in het gebied.
- Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is waterbeheerder in het zuidoostelijke gedeelte van het plangebied (ten zuiden van de watergang tussen de Mientekade en de Osdorperweg). Het hoogheemraadschap van Rijnland beheert in dit gebied het boezemwater.
- Het overige deel van het gebied bestaat uit boezemland, het hoogheemraadschap van Rijnland is hier zowel de waterkwaliteits- als de waterkwantiteitsbeheerder. Ook beheert het hoogheemraadschap van Rijnland de primaire waterkeringen in het plangebied.



afbeelding 6: polders en peilvakken in Halfweg

Binnen het bestemmingsplangebied is aan water Zijkanaal F het duidelijkst aanwezig, gelegen in het westelijke en noordelijke deel van het plangebied (zie afbeelding op de volgende bladzijde). Het Zijkanaal F behoort tot het hoofdwatersysteem en staat in verbinding met het westelijk havengebied van Amsterdam en de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Aan de westzijde grenst het plangebied aan deze 'Ringvaart'. Aan de oostzijde is een secundaire watergang aanwezig, die de Osdorper bovenpolder en de Osdorper binnenpolder van elkaar scheidt. Daarnaast is aan de noordzijde van de N200 water aanwezig en op enkele plaatsen secundaire watergangen binnen de bebouwde kom (bijvoorbeeld tussen de Polanenkafe-Prins Hendrikkade). Al dit water is als zodanig bestemd.

Het deel van de Houtrakpolder dat binnen het bestemmingsplan valt, beslaat delen van de peilvakken Houtrak en Geuzenbos (ten noorden van het Zijkanaal F). In het huidige peilbesluit dient in peilvak Houtrak een zomer en winterpeil te worden gehanteerd van -4,15 m NAP en in peilvak Geuzenbos een zomerpeil van -4,15 m NAP en winterpeil van -3,15 m NAP. Voor de Houtrakpolder is een nieuw peilbesluit in ontwerp. De genoemde peilen blijven voor beide peilvakken hetzelfde. Het gebied is hoofdzakelijk als groenvoorziening bestemd.

Het hoogheemraadschap AGV en de gemeente Amsterdam hebben samen Waternet in het leven geroepen om voor hun beheerstaken uit te voeren. Het kleine deel van het bestemmingsplan, voornamelijk agrarisch bestemd, dat valt onder beheer van AGV wordt dan ook beheert door Waternet. Dit deel is gelegen in de polder "Osdorper bovenpolder". Hier wordt een zomerpeil gehanteerd van -4,35 m. NAP en een winterpeil van -4,50 m. NAP.

Het overige deel van het bestemmingsplan is bebouwd gebied. Aanwezige watergangen binnen dit gebied zijn als zodanig bestemd.

#### *Waterkeringen*

In het bestemmingsplangebied ligt een primaire waterkering, te weten de Spaarndammerdijk en Hoogwaterkering. De primaire waterkering bestaat uit een drietal zones: kernzone, beschermingszone en buitenbeschermingszone. In de keur is aangegeven voor welke activiteiten in deze zones geboden of verboden gelden. In het bestemmingsplan zal de primaire waterkering op de kaart worden aangegeven.

In het gebied komen verschillende secundaire waterkeringen voor. In het beheergebied van Waternet betreft dit de waterkering aan de Osdorperweg en de kering ten zuiden daarvan (om het agrarisch gebied).

Het bestemmingsplan heeft een goede ruimtelijke ordening ten doel en coördineert verschillende belangen tot een harmonisch geheel dat een grotere waarde vertegenwoordigt dan het dienen van de belangen afzonderlijk (vgl. r.o. 2.3.6. van de uitspraak en ABRvS 17 december 2003, zaaknr. 200206748/1). In het kader van het bestemmingsplan moet daarom een breed spectrum van belangen tegen elkaar worden afgewogen. De waterkeringen zijn in het bestemmingsplan dan ook opgenomen als aanduiding binnen de bestemming. Ter plaatse van de aanduiding dient het waterschapsbelang dan tevens te worden betrokken bij de afweging of ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, naast de andere op deze gronden spelende belangen. Naast het bestemmingsplan geldt immers ook de Keur op basis waarvan ontheffing nodig is voor sommige bouw- en aanlegwerkzaamheden (zie hiervoor onder "Keur").

### **3.6.2 Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen**

#### *Hakterrein*

Op de voormalige bedrijfslocatie aan de Dubbele Buurt 54 (ook bekend als het Hakterrein) wordt in het onderhavige bestemmingsplan de bouw van 19 woningen mogelijk gemaakt. Het stedenbouwkundig plan hiervoor is overgenomen in het bestemmingsplan. Het bebouwd oppervlak neemt vanwege deze ontwikkeling ter plaatse af met 865 m<sup>2</sup>, van 2.350 m<sup>2</sup> bestaand naar 1.485 m<sup>2</sup> aan nieuwe bebouwing. De nieuwe woningen worden aangesloten op het in Halfweg aanwezige verbeterd gescheiden rioolstelsel.

### **3.6.3 Keur**

Voor alle werkzaamheden, die van invloed zijn op wateren, waterkeringen, waterhuishoudkundige werken, en de directe omgeving daarvan is een vergunning van de waterbeheerder nodig of geldt een meldingsplicht. Dit is nodig om de instandhouding van de verschillende waterstaatswerken te waarborgen.

De hoogheemraadschappen beschikken over een Keur. In de Keur is aangegeven welke geboden en verboden er voor onderhoud en het gebruik van wateren, oevers en waterkeringen gelden. De keur beschermt daarmee de waterstaatkundige werken; waterkeringen, watergangen, boezemwateren, gemalen, duikers en dergelijke. Op veel verboden en geboden uit de Keur is "ontheffing" mogelijk. Ontheffing betekent dat een vergunning kan worden aangevraagd om in een bepaald geval en/of op een bepaalde plek iets te doen of te realiseren dat volgens de Keur verboden is.

De voorwaarden waaronder "ontheffing" kan/zal worden verleend op bepaalde verbods- en gebodsregels zijn vastgelegd in een aantal beleidsnota's met richtlijnen en nadere beleidsregels voor ontheffingverlening. De beleidsregels richten zich op on-

derwerpen als dempingen en veranderingen in verhard oppervlak, de inrichting en gebruik van vaarwegen, oevers en waterkeringen en het onderhoud daarvan.

Voor het lozen van regen-, grond- en leidingwater is een Wvo-vergunning nodig. De voorwaarden die daarvoor gelden zijn uitgewerkt in de nota Richtlijnen lozen regen-, grond- en leidingwater. Volgens beleid van de hoogheemraadschappen kan hemelwaterafvoer van daken van woningen en bedrijven op het oppervlaktewater plaatsvinden, mits op de daken geen uitlogbare materialen als lood, koper en zink worden gebruikt.

#### **3.6.4 Watertoets**

Inzake de Watertoets worden nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen getoetst op de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij dient het plan 'waterneutraal' te zijn. Dit houdt in dat geen negatieve gevolgen mogen ontstaan voor zowel de waterkwaliteit als de waterkwantiteit.

Zoals beleid van het Hoogheemraadschap en nationaal en provinciaal waterbeleid aangeven, geldt voor de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige systemen het principe van 'eerst vasthouden, dan bergen en dan afvoeren'. Hierbij geldt als uitgangspunt dat de afvoer van het water uit het watersysteem waarin het te bebouwen gebied is gelegen in principe niet mag toenemen ten opzichte van de uitgangssituaties.

Niet alleen de evenwichtssituatie in kwantiteit is van belang, maar ook de kwaliteit van het water en het watersysteem. Daarom is behoud en waar mogelijk herstel van natuur- en cultuurhistorische waarden van het water in en buiten de stad noodzakelijk.

De nieuwe ontwikkeling van het Hakterrein, zoals genoemd in paragraaf 3.6.2, vindt plaats binnen het beheersgebied van Rijnland. Binnen het beheersgebied van AGV/Waternet voorziet het bestemmingsplan niet in nieuwbouw.

In het "wateradvies" van de hoogheemraadschappen dient beoordeeld te worden of het bestemmingsplan 'waterneutraal' is. En wanneer dit niet het geval is, of op het punt van mogelijke wateroverlast in het plangebied voorzieningen dienen te worden getroffen of aanpassingen aan het plan nodig zijn. In het kader van het vooroverleg artikel 10 Bro heeft overleg met diverse instanties plaatsgevonden, waaronder ook met de hoogheemraadschappen. Hun reacties op het bestemmingsplan zijn opgenomen in hoofdstuk 6.

### **3.7 Cultuurhistorische waarden**

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord Holland (zie ook paragraaf 2.4.2) zijn de archeologische, geologische en bouwkundige waarden opgenomen voor Noord-Holland. Haarlemmerliede en Spaarnwoude, waaronder Halfweg, vallen in deelgebied Kennemerland. Voor Halfweg zijn de volgende waarden op de kaart opgenomen.

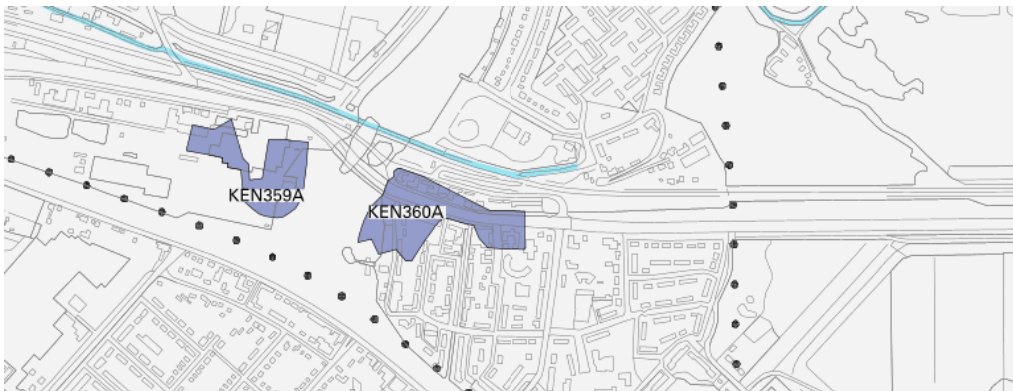
#### **3.7.1 Archeologische waarden**

Op onderstaande uitsnede uit de Cultuurhistorische Waardenkaart zijn de archeologisch waardevolle gebieden opgenomen. Binnen het plangebied valt het gebied met aanduiding KEN360A. Het betreft een historische stads- en dorpskern uit de late Middeleeuwen – Nieuwe Tijd. Het gebied heeft een hoge waardering gekregen. Echter, het gebied is grotendeels bebouwd. Dit brengt mee dat onduidelijk is in hoeverre de waarden thans bewaard zijn gebleven of reeds door deze bebouwing zijn verstoord.



“De begrenzing van deze historische kern is bepaald op grond van de historische kaart uit 1849-1859, schaal 1:25.000. De archeologische waarde van de historische kern bestaat uit de reeds aangetroffen of te verwachten aanwezigheid, boven of onder de grond, van bouwhistorische resten en archeologische sporen en voorwerpen. Samen bevatten zij een veelheid aan historische informatie over ouderdom en ruimtelijke ontwikkeling van de kern.”

Indien nieuwe bouwplannen in het gebied met archeologische waarden worden uitgevoerd, zullen deze waarden in acht moeten worden genomen. Thans zijn in het bestemmingsplan voor dit gebied geen nieuwbouwplannen opgenomen.



afbeelding 7: Archeologische waarden, uitsnede CHW-kaart

Ingevolge de Monumentenwet (artikel 39) is het verboden zonder schriftelijke vergunning van de minister van OC&W opgravingen te doen. Dit artikel geldt voor gebieden die van rijkswege zijn beschermd. In Halfweg zijn echter (nog) geen archeologische monumenten door het rijk aangewezen. Dat wil echter niet zeggen dat de bodem in archeologisch waardevolle gebieden zondermeer mag worden verstoord. De gemeente heeft de mogelijkheid voorwaarden te stellen via een sloop-, bouw- en aanlegvergunning.

In Europees verband heeft ook ons land in 1992 het verdrag van Valletta (Malta) ondertekend. Daarin verklaart zij landelijke wetgeving op te stellen ter bescherming van archeologische waarden. Naar verwachting zal de Monumentenwet binnenkort hierop aangepast worden (zie ook paragraaf 2.1.3). Dit betekent ook dat plaatselijk beleid moet worden opgesteld. Het archeologiebeleid zal worden vertaald in de Monumentenverordening. In het bestemmingsplan is nu reeds een en ander verwoord. Via de aanlegvergunning zijn voorwaarden gesteld ter bescherming van de archeologische waarden.

#### *Indicatieve Kaart Archeologische Waarden*

De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) is een initiatief van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek. Archeologische waarden zijn veelal verborgen in de bodem, waardoor ze niet eenvoudig te karteren zijn. Nu archeologische waarden in toenemende mate in de planvorming en in de uitvoering van projecten worden meegenomen, is de handicap van deze onzichtbaarheid actueler dan ooit.

De IKAW doet voorspellingen van de verwachte archeologische waarden op basis van extrapolatie van reeds bekende gegevens. De IKAW geeft daardoor een beeld van het bodemarchief aanvullend aan de Archeologische Monumenten Kaart, waarop bekende en gewaardeerde vindplaatsen zijn opgenomen.

De legenda-eenheden van de kaart geven de trefkans op of de verwachtingswaarde voor het aantreffen van archeologische resten in de bodem weer, variërend van hoge, middelhoge, lage en zeer lage kans. De verwachtingen voor het plangebied zijn weergegeven op de kaart "IKAW trefkanskaart Halfweg" hieronder.

Op de IKAW-kaart is een uitsnede gemaakt voor Halfweg. Hierop is te zien dat de trefkansen voor archeologische waarden in de omgeving van Halfweg laag worden ingeschat. Voor Halfweg zelf is geen inventarisatie gekarteerd. Op basis van deze gegevens is onderzoek dan ook niet nodig.

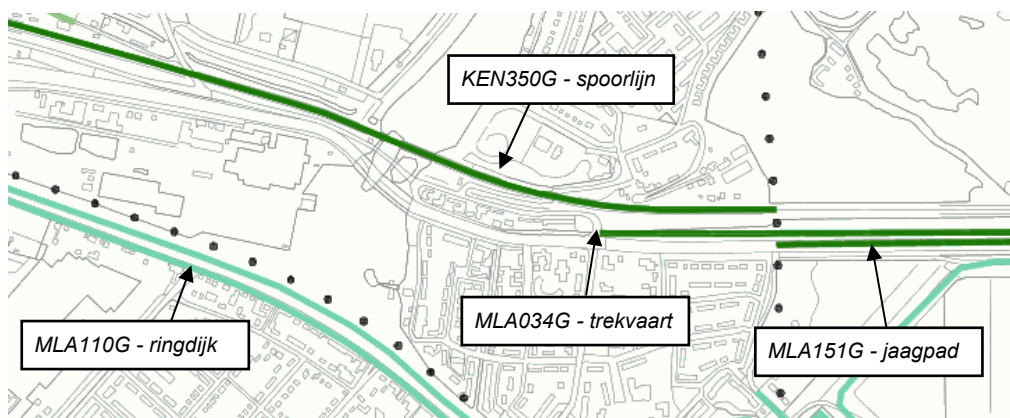


afbeelding 8: IKAW trefkanskaart Halfweg

### 3.7.2 Geografische waarden

Er zijn het plangebied twee voorkomende geografische waarden, de groene lijnen op de afbeelding hieronder. Een hiervan is de eerste (en nog steeds aanwezige) spoorlijn in Nederland, die in 1839 is aangelegd tussen Amsterdam en Haarlem. Het betreft de bovenste groene lijn aangegeven op het kaartbeeld hieronder (KEN 350G). Deze – toen – nieuwe verbinding heeft een grote invloed gehad op de ontwikkeling van Haarlem en directe omgeving. Gegoede middenstanders uit Amsterdam konden zich hierdoor gemakkelijker in Kennemerland vestigen. Ook de verstedelijking in en rond Haarlem vanaf het midden van de 19de eeuw staat heeft een duidelijke samenhang met deze nieuwe spoorwegverbinding. Als oudste spoorlijn in Nederland, zowel nationaal als provinciaal zeldzaam.

De tweede groene lijn is een oude trekvaart (MLA034G) die is aangelegd in 1631-1632, met een 'zeer hoge waarde' (net buiten het plangebied is het jaagpad ook ingetekend). De aanleg van een goed georganiseerd netwerk van trekvaarten is zeer kenmerkend voor de ontwikkelingen in de verkeerfunctie in de 17 eeuw. De trekvaart van Amsterdam naar Haarlem is in zijn geheel gegraven. De rechte vaart is duidelijk herkenbaar. De Haarlemmervaart heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met de Haarlemmerweg, het voormalige jaagpad van de vaart.



afbeelding 9: Geografische waarden CHW-kaart

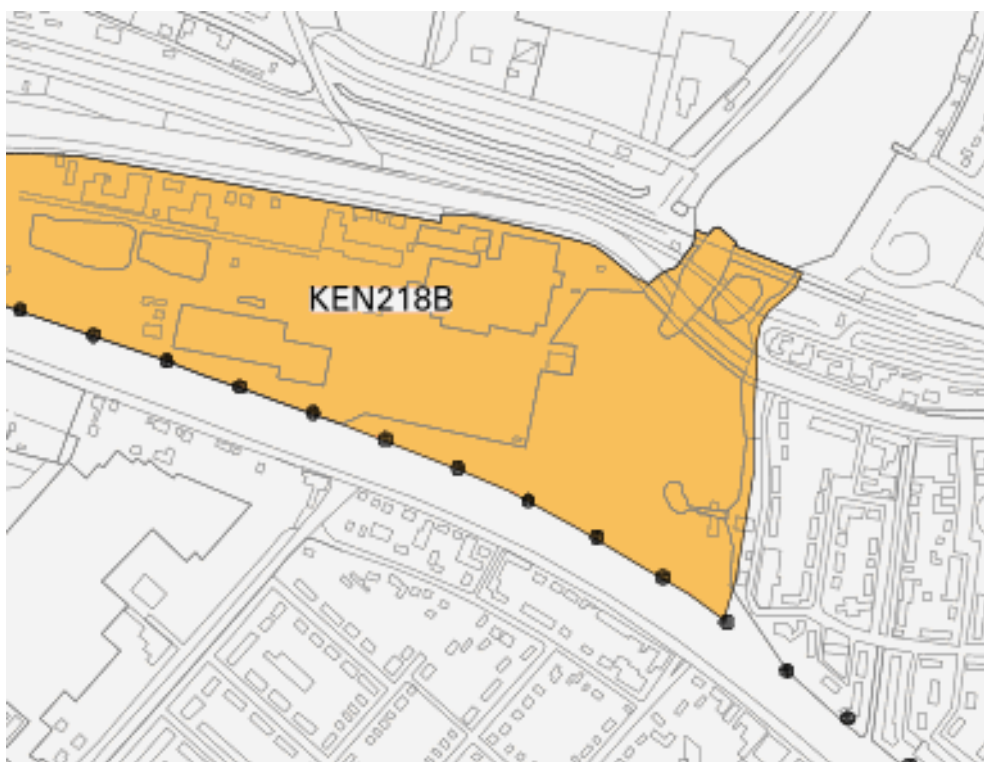
Niet op de afbeelding hierboven weergegeven is de droogmakerij Osdorperbovenpolder in de zuidoostelijke punt van het plangebied. Deze polder, ontstaan in de 19<sup>e</sup> eeuw, is gekwalificeerd als geografisch 'van waarde' vanwege de strookverkaveling. Droogmakerijen zijn zeer kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van Kennemerland. De strookvormige verkaveling is herkenbaar en staat loodrecht op de weg door Osdorp, de oorspronkelijke ontginningsas. De verkaveling van de droogmakerij heeft dezelfde oriëntatie als de strookverkaveling van de veenontginningen. De verkaveling heeft een genetische samenhang met de ringdijk en ontwateringspatroon van de droogmakerij.

In het zuiden, net buiten het plangebied, met de lichtgroene lijn, is de Ringdijk Haarlemmermeer gelegen (MLA110G) ontstaan in de 19e eeuw die getypeerd is al "van waarde". Ringdijken, ringvaarten en afwateringssloten zijn kenmerkende elementen van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. De ringdijk van de Haarlemmermeer is nog duidelijk zichtbaar door zijn hoge ligging en het gebruik als weg. De dijk heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met de ringvaart, weg over de ringdijk en het afwateringspatroon.

Omdat het bestemmingsplan hoofdzakelijk conserverend van aard is, worden de aanwezige geografische waarden niet aangetast. De bovengenoemde geografische waarden vallen niet binnen de grenzen van de in het bestemmingsplan opgenomen ontwikkellocaties. Derhalve vindt in het bestemmingsplan geen aantasting plaats van de aanwezige geografisch-landschappelijke waarden.

### 3.7.3 Bouwkundige waarden

Op de Cultuurhistorische waardenkaart van Noord-Holland is aan de westkant van het plangebied de rand van het CSM-complex (KEN218B) opgenomen, dat is gebouwd vanaf de Late Middeleeuwen tot in de jaren 60 van de 20ste eeuw. Het betreft een ensemble van deels samenhangende, gaaf bewaard gebleven objecten die de ontwikkelingen binnen dit gebied markeren van de 16de tot en met de 20e eeuw en die cultuurhistorische waarden vertegenwoordigen op het gebied van waterstaatkunde, industrieel erfgoed en infrastructuur. De spoorbrug heeft tevens grote zeldzaamheidswaarde als enig overgebleven element dat ter plaatse de loop van de eerste spoorlijn in Nederland markeert. Het bestemmingsplan voor Halfweg heeft geen invloed op het CSM-complex.



afbeelding 10: Bouwkundige waarden CHW-kaart

### Monumenten

In het plangebied komen rijks-, provinciale en gemeentelijke monumenten voor. Deze zijn indicatief op de plankaart aangegeven. Het gaat om de volgende bouwwerken:

Dokter Baumannplein 1-3	Huis ter Hart	gemeentelijk monument
Dr. Baumannplein 17, 19, 21 en 23 en IJsteeg 1, 2, 3		gemeentelijk monument
Haarlemmerstraat 4	stoomgemaal van Rijnland	rijksmonument
Haarlemmerstraat 15-17-19	personeelswoningen Rijnland	rijksmonument
Haarlemmerstraat 21, 21a		gemeentelijk monument
Schoolstraat 14	voormalig badhuis	gemeentelijk monument
Schoolstraat 18 (nabij 20)	transformatorstation	gemeentelijk monument
Wilhelminastraat 15,	Nederlands Hervormde kerk	gemeentelijk monument

In de monumentenwet 1988 respectievelijk de gemeentelijke monumentenverordening is de bescherming van rijks- respectievelijk gemeentelijke monumenten geregeld. Een aparte regeling opnemen in het bestemmingsplan is om die reden niet nodig. De monumenten zijn op de plankaart opgenomen als signalering voor de gebruikers van het bestemmingsplan dat op de betreffende panden een monumentstatus rust.

# 4

## Planopzet

### 4.1 Beschrijving van het plan

Het bestemmingsplan beoogt een nieuwe bruikbare regeling voor de bestaande bebouwing en het bestaande grondgebruik. De bestemmingsregeling dient zodanig flexibel te zijn dat (bouw)vergunningen kunnen worden verleend zonder dat toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening nodig is. De artikel 19 WRO procedure blijft wel mogelijk, doch wordt daarmee beperkt tot uitzonderingsgevallen en gevallen die niet bij het opstellen van het bestemmingsplan zijn voorzien.

Doel van het bestemmingsplan is een planologische regeling te geven voor een bepaald gebied. Naast het bestemmingsplan gelden vele andere wettelijke regelingen voor dat gebied. De in het gebied aanwezige Rijksmonumenten en diverse gemeentelijke monumenten zijn op de plankaart (indicatief) aangegeven, maar vinden hun bescherming in andere regelgeving namelijk respectievelijk de Monumentenwet 1988 en de gemeentelijke Monumentenverordening.

In beginsel is de huidige functie van bestaande gebouwen de basis geweest voor de bestemming. De nadruk ligt echter op de mogelijkheden voor het wonen. Daar waar nu nog geen of beperkt sprake is van een woonfunctie wordt deze in de bestemmingsregeling expliciet vermeld. Ontwikkelingen meer dan een incidentele verbouwing of een uitbreiding zijn voorshands niet te verwachten.

### 4.2 Afwijkingen ten opzichte van de voorgaande regeling

De afwijkingen ten opzichte van de voorgaande regelingen zijn overwegend veroorzaakt door de veranderingen die in de afgelopen twintig jaar hebben plaatsgevonden. Voorts is het gerealiseerde woongebied "de Groote Braak" in dit plan opgenomen.

Wijzigingen ten opzichte van de voorgaande regeling die niet voortvloeien uit de reeds gerealiseerde veranderingen zijn:

- de bestemming "jachthaven" in plaats van "riet en oeverland" langs de Ringvaart;
- het niet meer opnemen van de eens geprojecteerde doorsteek van de Dubbele Buurt naar het Dokter Baumanplein;
- het inpassen van het stedenbouwkundig plan op het z.g. Hakterrein.

### 4.3 Methodiek van plankaart en voorschriften

In aansluiting op de Woningwet is bij de opstelling van dit bestemmingsplan al rekening gehouden met de huidige rooilijndefinities. Met name de achtergevelrooilijnen zijn zo nauwkeurig mogelijk in het plan opgenomen omdat zij bepalend zijn voor de omvang van toekomstige achtererfbebouwing.

Op de plankaart zijn binnen de plangrens de diverse bestemmingen aangegeven en wordt via het renvooi een verband gelegd met de voorschriften.

Voor de voorschriften wordt een vaste indeling gehanteerd en wel:

- a. een vaste indeling van de elementen in een bestemmingsvoorschrift;
- b. een bepaalde opbouw van de bouwvoorschriften.

#### *Standaardindeling voorschriften*

Elk voorschrift voor een gedetailleerde bestemming kent een standaardindeling die er als volgt uitziet:

1. bestemmingsomschrijving;
2. bouwvoorschriften;
3. gebruiksvoorschriften;
4. aanlegvergunningstelsel;
5. wijzigingsbevoegdheden;
6. vrijstellingsbevoegdheden;
7. procedurevoorschriften;
8. nadere eisen.

Indien één van deze aspecten voor een bepaalde bestemming niet behoeft te worden geregeld, is deze voor die bepaling uit de standaardindeling gehaald.

#### *Opbouw bouwvoorschriften*

Een bestemmingsvlak wordt door het intekenen van bebouwingsgrenzen ingedeeld in gebieden waar wel en gebieden waar geen gebouwen zijn toegestaan. In het lid "bebouwingsnormen" worden eerst de regels voor de hoofdbebouwing in het bebouwingsvak gegeven, vervolgens voor de secundaire bebouwing, zo nodig in nader met arcering of rastering aangegeven gedeelten van de bestemmingsvlakken en tenslotte voor de bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Het bestemmingsplan is weergegeven op een ingemeten digitale ondergrond. Toch is het altijd mogelijk dat de ondergrond niet exact hetzelfde is als de situatie ter plaatse. Wijzigingen door bouw of afbraak van gebouwen en door het graven of dempen van sloten kunnen tot verschillen tussen basiskaart en werkelijkheid leiden.

## **4.4 De bestemmingsregeling**

Het bestemmingsplan is voor het overgrote deel van het plangebied conserverend van aard. De bestaande bebouwing en het bestaande gebruik vormen het uitgangspunt voor de bestemmingsregeling. Het bestemmingsplan bestaat nagenoeg geheel uit gedetailleerde bestemmingen. Om in te spelen op de gangbare dynamiek die zich ook in bestaande situaties voordoet, is de nodige flexibiliteit in de vorm van vrijstellingsbevoegdheden aangebracht, waarmee (beperkte) veranderingen in bebouwing en gebruik kunnen worden toegestaan.

Indien burgemeester en wethouders voornemens zijn gebruik te maken van hun bevoegdheid om vrijstelling te verlenen zoals bedoeld in de voorschriften, dan stellen zij, alvorens daartoe over te gaan, belanghebbenden in de gelegenheid hun zienswijzen naar voren te brengen.

Voor de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheden en de uit te werken bestemming "woongebied" zijn procedureregels opgenomen, omdat hier sprake is van een uitgebreidere procedure ten opzichte van hetgeen de Awb daarentrent regelt.

In het plangebied zijn 23 bestemmingen weergegeven. Hieronder wordt een nadere beschouwing gegeven van enkele van deze bestemmingen, dat wil zeggen uitsluitend voor zover de opzet van de bestemmingsregeling nadere uitleg rechtvaardigt.

## 4.5 De bestemmingen

### **Woondoeleinden (Wa t/m Wd) (artikel 4)**

De bestaande woonbebouwing is in vier categorieën ondergebracht, die onderling verschillen qua goothoogte en nokhoogte. Deze differentiatie is vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt gewenst. De bebouwingsnormen voor de woningen staan op de plankaart aangegeven. Woninguitbreidingen aan de woningen zijn als recht toegestaan, onder in de voorschriften geformuleerde voorwaarden. Een vrijstellingsmogelijkheid is opgenomen om woningen buiten de bebouwingsgrenzen aan de voorzijde uit te breiden met een uitbouw.

Bijgebouwen mogen worden gebouwd op die delen van de tuinen en erven die gearceerd zijn aangegeven.

In verband met het steeds meer gangbaar worden van aan huis gebonden beroep is hiervoor een regeling opgenomen. Ingeval van een dergelijk gebruik dient de woning in overwegende mate de woonfunctie te behouden

### **Woonschepenligplaatsen (WS) (artikel 5)**

De bestemming regelt de bestaande woonarken in Zijkanaal F met de bijbehorende tuinen en erven. De woonarken vormen door hun informele milieu een waardevolle toevoeging op de woonmilieudifferentiatie in de gemeente. Het informele karakter wordt gevormd door de woonvorm en de ligging aan de rand van de kern. De woonarken worden ontsloten via de wegen langs het Zijkanaal F. Door het opnemen van een aparte bestemming voor de woonarken wordt de waarde ervan voor het woonmilieu in Halfweg onderstreept.

Voor de woonarken is een bijgebouwenregeling opgenomen die overeenstemt met de bijgebouwenregeling voor woningen.

### **Woon- en werkgebied (artikel 6)**

Het betreft een globale "gemengde" bestemming waarbinnen de bestaande functies (gebouwen en terreinen) zijn opgenomen. De ruimtelijke inrichting van het gebied "Dokter Baumannplein" en "De Dubbele Buurt" is ondoorzichtig en met deze regeling is de gemeente met een doelmatige en pragmatische oplossing gekomen. Met een gemengde bestemming, waarin uitwisselbaarheid van functies mogelijk is op de gronden, biedt de gemeente een planologisch regime dat "globaal" is, en daarmee een kader biedt voor nieuwe ontwikkelingen.

### **Woongebied (uit te werken) (artikel 7)**

Dit betreft een tweetal gebieden langs en ten zuiden van de N200 die nadere uitwerking behoeven. In het artikel staan de bebouwingsregels die in acht moeten worden genomen bij het verwezenlijken van de bestemming. Tevens zijn een voorlopig bouw - en aanlegverbod opgenomen om, zolang de uitwerking niet onherroepelijk is, bouwplannen die niet in overeenstemming zijn met het ontwerp - uitwerkingsplan tegen te kunnen houden.

### **Agrarische doeleinden (artikel 9)**

Deze bestemming maakt een onderscheid in gronden die bestemd zijn voor agrarische bebouwing, productiegronden die met kassen mogen worden bebouwd, productiegronden die niet mogen worden bebouwd en productiegronden waarop per bedrijf één bedrijfsgebouw is toegestaan. In het algemeen wordt de regeling van deze verschillende agrarische functies over meerdere artikelen verdeeld. Omdat het in dit geval echter een zeer beperkt aantal agrarische bedrijven en gronden betreft is gekozen voor een regeling in één artikel.

Binnen de bestemming is zonder meer één bedrijfswoning en een onbeperkt aantal bedrijfsgebouwen toegelaten per bebouwingsvak. De bouw van een tweede bedrijfswoning



is mogelijk gemaakt door middel van een vrijstellingsbepaling, waaraan een verklaring van geen bezwaar van gedeputeerde staten is gekoppeld.

#### **Bedrijfsdoeleinden (artikel 10)**

Deze bestemming regelt het bestaande garagebedrijf aan de Amsterdamsestraatweg 8a. Voor dit bedrijf alsmede in geval van beëindiging van bestaande bedrijven bevat het bestemmingsplan een milieuzonering, gebaseerd op de uitgangspunten van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering". Hiermee is het mogelijk gemaakt een nieuw bedrijf te vestigen, dat gezien de te verwachten milieuhinder in relatie tot de omgeving, passend is in deze omgeving. In de bij de voorschriften behorende bijlage "Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten" is deze methodiek van milieuzonering nader uiteengezet.

#### **Detailhandel met bovenwoningen (artikel 11)**

Deze bestaande winkelveorzieningen met bovenwoningen zijn als zodanig bestemd. Ter plaatse zijn tevens een tandarts en een snackbar gevestigd. Deze laatste is bestemd met de aanduiding "snackbar" waardoor hier behalve een winkel, ook een snackbar is toegestaan. De tandarts is op eenzelfde manier bestemd met de aanduiding 'praktijkruimte' en is daarmee bestemd voor detailhandelsvestigingen met bovenwoningen, alsmede voor een praktijkruimte op de begane grond.

#### **Horecabedrijven (artikel 12)**

In deze bestemmingen zijn de horecabedrijven en twee logiesaccommodaties (hotels) opgenomen. In de gebruiksregels is het gebruik geregeld door middel van een "Staat van Horecatypen". Gezien de aard en tijdstippen van de overlast van verschillende horecatypen, te weten geluids- en verkeersoverlast, zijn de typen in te delen in categorieën. In de "Toelichting op de Staat van Horecatypen" is de indeling van de typen horecabedrijven nader uiteengezet.

#### **Maatschappelijke doeleinden (artikel 13)**

In de bestemming Maatschappelijke doeleinden zijn de schoolgebouwen en kerkgebouwen opgenomen die in Halfweg aanwezig zijn. Ook is de locatie van de gemeentewerf als zodanig bestemd. De gemeentewerf zal te zijner tijd worden verplaatst naar elders. Het terrein komt dan in aanmerking voor een andere functie, bij voorkeur wonen, omdat hiermee de woonfunctie van dit noordelijk deel van Halfweg kan worden versterkt.

Onderzocht moet nog worden tot welke mate bepaalde milieubelemmeringen vanwege geluid van de spoorweg en de N202 e.e.a. mogelijk maken. Er is daarom nog geen zicht op de toekomstige inrichting van dit gebied en evenmin is het tijdstip van realisering op dit moment voldoende bekend. Te zijner tijd kan deze ontwikkeling met vrijstelling ex artikel 19 WRO planologisch worden ingepast.

#### **Bestemming Dijken en dijkbermen (artikel 23) en Aanduiding "dijkbescherming"**

Artikel 23 regelt de bescherming van de waterkerende functie van dijken. Hierin mag in principe niet worden gebouwd, met uitzondering van landhekken tot 1 m.

Waar de dijken tevens een andere functie hebben, bijv. wegen, wonen en tuinen en erven, e.d. is de waterkerende functie veiliggesteld door de aanduiding "dijkbescherming" op de plankaart. Bezwaar ten behoeve van de andere hoofdfunctie is alleen toegestaan wanneer dit de waterkerende functie van de dijk niet aantast.

#### **Aanduiding "aardgastransportleiding"**

In verschillende bestemmingen is de aanduiding "aardgastransportleiding" opgenomen die in het noorden van het plangebied loopt. Ter plaatse van de aanduiding en op 4 me-

ter ter weerszijden van het hart van de leiding geldt een veiligheidsafstand. Op deze gronden mag niet worden gebouwd, mits de veiligheid van de aardgastransportleiding niet verminderd wordt.

### **Kampeerverbod (artikel 30)**

Op 1 november 1995 is de Wet op de openluchtrecreatie (WOR) in werking getreden. Deze wet bevat een regeling "kleinschalig kamperen". Met de WOR is beoogd de invulling van het kampeerbeleid méér bij de gemeente te leggen dan voorheen het geval was. Eind 2001 heeft een evaluatie van de kampeerregelgeving van de WOR plaatsgevonden<sup>19</sup>. Uit de evaluatie blijkt dat de WOR niet heeft bijgedragen tot een grotere verscheidenheid aan kampeervormen, dat de uitvoering en handhaving van de WOR weinig aandacht krijgt binnen de gemeenten en provincies en dat het takenpakket uit de WOR veelal wordt uitgevoerd in samenhang met de taken op het gebied van de ruimtelijke ordening. Voor het kabinet vormen deze conclusies aanleiding om de WOR in te trekken. Daarnaast is een aantal onderwerpen van de WOR ook al anderszins wettelijk gereguleerd. Een separate wet waarin het kamperen is geregeld is ook om die reden niet wenselijk.

Na intrekking van de WOR kan het kampeerbeleid worden geregeld in een Kampeerverordening dan wel kan worden geregeld in het bestemmingsplan. Indien de gemeente geen kleinschalige kampeerreinen wenst toe te staan, dan dient *iedere* vorm van kamperen, voor de in het gebied gelegen gronden te worden verboden (algemeen kampeerverbod). Voor de begrippen in dit verband, zoals "kamperen" is aansluiting gezocht bij WOR.

### **Overgangsbepaling (artikel 34)**

Het overgangsrecht in bestemmingsplannen beoogt het voorkomen van niet gerechtvaardigde inbreuken op gevestigde rechten of belangen. Het beperken van het overgangsrecht tot legale bouwwerken vloeit voort uit jurisprudentie en het bepaalde in hoofdstuk 4 van de Woningwet.

Een gemeente kan haar recht op bestuursdwanguitoefening hebben verwerkt door niet tijdig op te treden tegen een illegaal bouwwerk. Dit zal echter niet snel het geval zijn, leert de jurisprudentie die hierop betrekking heeft. Wat tijdig is voor wat betreft moment van optreden zal per geval anders zijn en is dus niet in een bestemmingsplan vast te leggen. Bovendien zal een gemeentebestuur onder andere op grond van jurisprudentie en in een afweging van belangen in elk concreet geval moeten bepalen of legalisering overeenkomstig de Woningwet mogelijk en wenselijk is.

De in het bestemmingsplan opgenomen redactie van de overgangsbepaling tracht maximale invulling te geven aan de strekking van het overgangsrecht, te weten het voorkomen van ongerechtvaardigde inbreuken op gevestigde rechten of belangen, waardoor de rechtszekerheid wordt vergroot.

---

<sup>19</sup> brief van de toenmalige staatssecretaris van LNV met de resultaten van de evaluatie: kamerstukken II 2001/02, 26419 en 27 867, nr 8.

# 5

## Uitvoerbaarheid

### 5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid (inspraak)

In het kader van de inspraak heeft het plan van 21 mei 2007 tot 2 juli 2007 ter inzage gelegen en is er op 11 juni 2007 een inspraakavond gehouden.

Drie belangstellenden hebben binnen de gestelde termijn een schriftelijke reactie op het plan ingediend te weten:

- De Protestantse gemeente Halfweg-Zwanenburg
- Dhr. P.W.M. van 't Padje
- B.V. Exploitatiemaatschappij Van Baarsen

Deze schriftelijke reacties met het gemeentelijk standpunt alsmede het verslag van de inspraakavond zijn toegevoegd

### 5.2 Economische uitvoerbaarheid

Het onderhavige plan heeft in hoofdzaak betrekking op bestaande gronden en bouwwerken. Daarnaast bestaat het plan uit vervangende nieuwbouw. Ten slotte zijn enkele ontwikkelingslocaties besproken. De ontwikkellocaties die in het plan zijn opgenomen zullen door derden worden uitgevoerd op basis van overeenkomsten waarin de wederzijdse verplichtingen tussen (project)ontwikkelaar en de gemeente zijn vastgelegd. Hierbij zal o.m. rekening worden gehouden met te realiseren water, bodemverontreiniging, -sanering, planschade en handhaving.

### 5.3 Handhaving

Met handhaving wil de gemeente met maatregelen van communicatieve, organisatorische, financiële en juridische aard bereiken dat:

- het bestemmingsplan wordt nageleefd;
- overtredingen snel worden gesignaleerd;
- tegen overtredingen van bestemmingsplanvoorschriften met succes kan worden opgetreden.

Een belangrijke voorwaarde voor adequaat en succesvol handhavingsbeleid is dat de bedoeling van de regelgeving duidelijk uit het bestemmingsplan blijkt en dat de planvoorschriften zo leesbaar en begrijpelijk mogelijk zijn. Daarnaast dienen normen en toetsingscriteria duidelijk en concreet te zijn.

Met betrekking tot de signalering van overtredingen, is periodieke controle noodzakelijk inzake bouwen en gebruik van (agrarische) bedrijfsgebouwen, gebruik van erven en tuinen en bij woningen en dergelijke. De controle in het kader van het bestemmingsplan zal, zoveel mogelijk worden gekoppeld aan controle in het kader van andere wet- en regelgeving waaronder milieuwetgeving en de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV).

Wanneer overtredingen worden geconstateerd, vindt verificatie van mogelijke overtredingen plaats aan de hand van onder meer bestemmingsplan, vergunning, vrijstellingsbevoegdheid. Een rapport van de overtreding wordt opgesteld, waarin wordt aangegeven welke maatregelen mogelijk of gewenst zijn:

- overleg met en horen van betrokkene(n);
- alsnog legaliseren op grond van bestemmingsplan al dan niet door middel van vrijstelling van dat bestemmingsplan;

- gedogen, in overgang naar legale situaties (nieuwe woningwet vergunningsvrij bouwwerk geworden of nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld);
- het treffen van sancties, van zowel preventieve als repressieve aard.

Het gemeenteraadsprogramma 2002 – 2006 gaat in ruime mate in op de problematiek van de veiligheid. Bij het onderwerp veiligheid is de integrale handhaving een cruciaal instrument. De gemeenteraad heeft in 2004 een kaderstellende handhavingnotitie vastgesteld. Burgemeester en wethouders hebben ter uitwerking daarvan in 2005 een handhavingnotitie in het kader van de Woningwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening vastgesteld. Deze notitie is ook op dit bestemmingsplan van toepassing.

# 6

## Overleg ex artikel 10 Bro 1985

### 6.1 Het overleg ex artikel 10 Bro 1985

In het kader van het overleg, als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (1985), is het ontwerpbestemmingsplan op 18 augustus 2003 toegezonden aan de onderstaande instanties.

1. Gemeente Amsterdam
2. Gemeente Haarlemmermeer
3. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noordwest
4. Waterschap Groot Haarlemmermeer
5. Hoogheemraadschap voor Rijnland
6. ProRail Regio Randstad
7. Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland
8. Rijksplanologische Dienst, Inspectie West
9. Provincie Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid
10. Gasunie
11. Dienst Waterbeheer en Riolerings, afdeling Beleid en Realisatie

De instantie genoemd onder 1 zond geen bericht, zodat wordt aangenomen dat zij geen opmerkingen hadden.

De instanties genoemd onder 2 en 3 deelden mee dat zij geen opmerkingen hadden.

De onder 4 tot en met 11 genoemde instanties hebben een inhoudelijke reactie gezonden, die hierna onverkort is weergegeven en puntsgewijs van commentaar is voorzien.

#### 4. Waterschap Groot Haarlemmermeer

4.1 Het bevreemdt ons te moeten constateren dat het Hoogheemraadschap Groot Haarlemmermeer als waterbeheerder benaderd is inzake de op te nemen paragraaf in het bestemmingsplan. Ten eerste omdat het bestemmingsplan buiten het beheersgebied van de hierboven genoemde waterbeheerder gelegen is en ten tweede omdat wij als daadwerkelijke waterbeheerder reeds in het voorgaande artikel 10 overleg gereageerd hebben.

##### *Reactie gemeente*

De constatering is correct en de toelichting is hierop aangepast. Contact zal worden opgenomen met het Hoogheemraadschap van Rijnland en Amstel Gooi en Vecht

#### 5. Hoogheemraadschap van Rijnland

##### *Watertoets en taakverdeling*

5.1 In paragraaf 5.5 vermeldt u dat overleg heeft plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier over het onderhavige plan. Ons inziens had echter overleg plaats moeten vinden met de waterschappen Groot Haarlemmermeer en Amstel, Gooi en Vecht en het hoogheemraadschap van Rijnland.

##### *Reactie gemeente*

Deze constatering is juist. Contact zal worden opgenomen met het Hoogheemraadschap van Rijnland en Amstel Gooi en Vecht.

5.2 Aangezien het waterbeheer in het gebied door verschillende instanties uitgevoerd wordt, verzoeken wij u aan te geven wie in welke delen van het gebied de waterkwaliteit, de waterkwantiteit en de waterkeringen beheerd. Deze verdeling is als volgt:

- Het waterschap Groot Haarlemmermeer is kwantiteitsbeheerder in de Ijpolder en is tevens verantwoordelijk voor het beheer van de boezem en polderkades in deze

polder. Het hoogheemraadschap van Rijnland is waterkwaliteitsbeheerder in het gebied.

- Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht is waterbeheerder in het zuidoostelijke gedeelte van het plangebied (ten zuiden van de watergang tussen de Mientekade en de Osdorperweg). Het hoogheemraadschap van Rijnland beheert in dit gebied het boezemwater.
- Het overige deel van het gebied bestaat uit boezemland, het hoogheemraadschap van Rijnland is hier zowel de waterkwaliteits- als de waterkwantiteitsbeheerder. Ook beheert het hoogheemraadschap van Rijnland de primaire waterkeringen in het plangebied.

#### *Reactie gemeente*

De toelichting is aangevuld met het benoemen van de verschillende instanties die het waterbeheer en beheer van de wateren binnen het plangebied uitvoeren.

5.3 Wellicht is het mogelijk dat Rijnland het beheer en onderhoud van de verbindende watergang tussen de Trekvaart en de Ringvaart langs de Polanenkaade van de gemeente overneemt.

#### *Reactie gemeente*

Deze eventuele mogelijkheid is voor het bestemmingsplan niet relevant en wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.4 Verder lijkt het ons zinvol om in het bestemmingsplan alvast rekening te houden met het nieuwbouwplan voor het bedrijventerrein de Hak aan de Dubbele Buurt dat op het moment ontwikkeld wordt.

#### *Reactie gemeente*

Deze suggestie is ter harte genomen, te meer daar het nieuwbouwplan dermate concreet is geworden, dat het in dit bestemmingsplan kon worden ingepast.

#### *Waterkeringen*

5.5 In het plangebied ligt een primaire waterkering, te weten de Spaarndammerdijk en Hoogwaterkering. De primaire waterkering bestaat uit een drietal zones: kernzone, beschermingszone en buitenbeschermingszone. De keur definieert zones die van belang zijn voor het beheer van de primaire waterkeringen. Voorts wordt in de keur aangegeven voor welke activiteiten in deze zones geboden of verboden gelden. In het bestemmingsplan zal de primaire waterkering met het keurgebied zoals aangegeven in het waterkeringsbeheersplan op de kaart moeten worden aangegeven.

De exacte ligging van de drie zones is weergegeven in de bijlage. In de voorschriften moet tevens worden opgenomen dat – alvorens B&W beslist over het verlenen van een bouw- of aanlegvergunning t.b.v. secundaire bestemmingen – eerst advies moet worden ingewonnen bij de beheerder van de waterkering over de vraag of de voorgenomen bouwactiviteiten niet het belang van de waterkering onevenredig schaden en de eventueel te stellen voorwaarden.

#### *Reactie gemeente*

Doel van het bestemmingsplan is een planologische regeling te geven voor een bepaald gebied. Naast het bestemmingsplan gelden echter nog vele andere wettelijke regelingen voor het gebied.

Deze wettelijke regeling hebben veelal een geheel ander doel dan het bestemmingsplan. Dit betekent dat deze wetgeving naast het bestemmingsplan blijft bestaan en van toepassing is. Het bestemmingsplan laat deze wettelijke regelingen derhalve onverlet. In de

praktijk betekent dit wel dat bij het opstellen van het bestemmingsplan bezien dient te worden in hoeverre die ruimtelijk relevante wetgeving van invloed kan zijn op de inrichting van het bestemmingsplan.

Anderzijds brengt deze wetgeving met zich mee, dat indien het bestemmingsplan een bepaalde handeling toelaat, het zeer wel denkbaar is dat uit hoofde van een andere regeling deze handeling niet toelaatbaar is of dat voor die handeling eerst nog een onthefing in het kader van die andere regeling noodzakelijk is. Aan hetgeen hierin is geregeld kan het bestemmingsplan niets toe- of afdoen.

5.6 Tenslotte verzoeken wij u onderstaande wijzigingen op de plankaart aan te brengen:

- De waterkering gelegen langs de Grote Braak en ter plaatse van de Dubbele Buurt ontbreekt. De exacte locatie van deze waterkering dient in overleg met het waterschap Groot Haarlemmermeer aangegeven te worden.
- Het afgesloten gedeelte van zijkanaal F wordt omsloten door een waterkering, deze dient op de plankaart opgenomen te worden.
- Een gedeelte van de spoorlijn, globaal vanaf de Dubbele Buurt tot aan de Grote Braak, heeft geen functie waterkering.

#### *Reactie gemeente*

De wijzigingen zijn op de plankaart verwerkt.

#### *Afvalwater en riolering*

5.7 Uit de vijfde alinea van paragraaf 5.5. ('Het uitgangspunt is...' etc.) blijkt niet duidelijk of in deze alinea het huidige rioleringsstelsel of het beleid van de gemeente beschreven wordt.

#### *Reactie gemeente*

De toelichting is hierop aangepast.

5.8 In de zesde en zevende alinea wordt gesproken over het afkoppelen van wegen. In het kader hiervan willen wij u erop wijzen dat de leidraad 'af- en aankoppelen' inmiddels is opgevolgd door de (concept) 'Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken'. Deze beslisboom zal in november als officieel beleid door ons bestuur worden vastgesteld. Voor deze beslisboom is de kwaliteit van afstromend regenwater van verschillende oppervlakken bepaald en op basis van deze metingen zijn de verharde oppervlakken opgedeeld in verschillende categorieën. In uw geval heeft deze nieuwe indeling de volgende consequenties:

- Voor matig verontreinigde oppervlakten (onder andere wijkontsluitings- en doorgaande wegen, woonerven en winkelstraten) is afkoppelen toegestaan, hierbij is het aanleggen van aanvullende zuiveringstechnieken (zand- en slibafvang, bodempassage) echter wel verplicht. Bij parkeerterreinen met een hoge wisselfrequentie en parkeerterreinen voor vrachtwagens is verder het aanbrengen van een olieafscheider verplicht.
- (Zwaar) verontreinigde oppervlakten zoals bedrijfsterreinen, busstations, marktplaatsen en trambanen mogen niet worden afgekoppeld. Deze oppervlakten dienen op een verbeterd gescheiden stelsel of gelijkwaardige voorziening aangesloten te worden.

#### *Reactie gemeente*

De toelichting is hierop aangepast.

5.9 Wij zijn verheugd dat in uw plan al rekening gehouden is met voorzuivering door middel van lokale voorzieningen en we verzoeken u deze voorzieningen als zodanig te bestemmen op de plankaart.

*Reactie gemeente*

P.M. (Bergbezinkbasin) Pier Aldershof vraagt na bij afdeling Civiel van de gemeente

5.10 In het plangebied is een Rijnlands rioolgemaal gelegen. Deze is op de plankaart als utilitaire voorziening aangegeven. Met de geurcontouren van dit rioolgemaal is echter geen rekening gehouden. Bij rioolgemalen moet hiervoor een afstand van 30m gerekend worden vanaf de gevel. Op de plankaart dient derhalve een geurcontour te worden aangegeven rondom het binnen het plangebied gelegen rioolgemaal.

*Reactie gemeente*

De geurcontour is op de plankaart aangegeven.

*Woonschepen*

5.11 Op de plankaart is een gedeelte van het gebied bestemd als ligplaats voor woonschepen. Wij verzoeken u de plaats en het aantal woonboten op de plankaart vast te leggen. In principe is een verdere uitbreiding van de woonboten niet mogelijk. Verder willen wij u erop wijzen dat het basis van de legenda niet mogelijk is onderscheid te maken tussen de bestemmingen 'Woonarkenligplaatsen met tuinen en erven' en 'Agrarische doeleinden II'.

*Reactie gemeente*

Vergunningen voor nieuwe woonschepenligplaatsen worden niet meer afgegeven. Hiermee is het aantal ligplaatsen gefixeerd. De bestaande ligplaatsen zijn op de kaart vastgelegd door een bebouwingsgrens.

*Overig*

5.12 Op de plankaart dient de Grote Braak als 'Water' bestemd te worden.

*Reactie gemeente*

De huidige bestemming "Natuurgebied" zal worden gehandhaafd, doch wel enigszins worden aangepast. De Grote Braak omvat meer dan alleen water, het gaat hier tevens om de bescherming, handhaving en (verdere) ontwikkeling van landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden, waaronder water en de bijbehorende oevers. De functies "water" en "oevers" zullen aan de bestemming worden toegevoegd. De kleur van de bestemming (was geel) wordt aangepast aan de kleur van water (blauw).

In het aanlegvergunningstelsel is opgenomen dat het met aanlegvergunning is toegestaan sloten en waterlopen te dempen. Dit zal worden geschrapt. Onder verboden gebruik zal worden toegevoegd dat het niet is toegestaan water te dempen.

## **6. ProRail Regio Randstad**

6.1 Op de bladzijden 13 en 14 wordt gesproken over geluidsbelasting door spoorwegverkeer. Deze geluidsbelasting vormt inderdaad een beperking voor woningbouw rond het spoor. Ter hoogte van de geplande woningbouw waarvoor geldt dat de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, of zoveel langer als akoestisch relevant, dient een geluidsscherm te worden geplaatst.

*Reactie gemeente*

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.



6.2 Een ander aspect dat de mogelijkheden voor woningbouw beperkt is externe veiligheid. In het bestemmingsplan wordt hieraan geen aandacht besteed, terwijl dit ons inziens wel noodzakelijk is.

*Reactie gemeente*

De toelichting is op dit punt aangepast.

6.3 Op de plankaart is aan de binnenzijde van de boog in het spoor een perceel bestemd voor openbare voorzieningen. Wij vragen u eventuele beplanting in dit gebied in hoogte te beperken tot maximaal 80 centimeter boven de bovenkant van het spoor, tot een afstand van 20 meter, gerekend vanuit het hart van het dichtstbijzijnde spoor. De reden hiervoor zijn de vrije zichtlijnen voor machinisten.

*Reactie gemeente*

De hoogte van beplanting kan niet in het bestemmingsplan worden geregeld.

## **7. Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland**

### *Plankaart*

7.1 Op de plankaart staat de rijksweg nog aangegeven met zijn oude benaming "Rijksweg A5". Deze weg heeft enige tijd geleden de aanduiding N200 gekregen, omdat de rijksweg door Halfweg geen deel meer uitmaakt van het hoofdwegennet en het wegnummer A5 is gebruikt voor de nieuw aangelegde rijksweg tussen de A9, knooppunt Raasdorp en de A4, knooppunt De Hoek.

*Reactie gemeente*

De plankaart is op dit punt aangepast.

### *Toelichting*

7.2 Aan het slot van paragraaf 3.5.2 "het woonklimaat" wordt de voorkeur uitgesproken voor het tunnelalternatief als oplossing van de problematiek van de N200. In dit verband merk ik op, dat dit alternatief niet alleen erg kostbaar is, maar ook nog de nodige beperkingen met zich mee zal brengen voor het gebruik van het bestaande maaiveld. Na de realisering van de Westrandweg zal een omleidingsroute ontstaan voor het doorgaande verkeer en zal de bestaande weg kunnen worden afgebouwd voor verkeer, dat Halfweg of Zwanenburg als bestemming heeft. Dit verkeer zal beperkt van omvang zijn en kan niet de keuze voor een tunnel rechtvaardigen.

*Reactie gemeente*

Het gemeentebestuur is van mening dat gekozen moet worden voor het tunnelalternatief, gelet op de nadelen die aan de overige varianten verbonden zijn. Weliswaar is het voor de realisering noodzakelijk dat vijf woningen langs het tracé worden gesloopt, daar staat tegenover dat nadien in het centrum van Halfweg meer ruimte beschikbaar komt voor nieuwe woningen. De nadelen kunnen eventueel worden beperkt door te kiezen voor een geboorde tunnel. Ook kan door een grotere lengte van de tunnel milieuwinst voor Halfweg worden geboekt.

Uit de plannen valt af te leiden dat de capaciteit van de Westrandweg onvoldoende is om te kunnen dienen als alternatief voor alle doorgaande verkeer uit Halfweg. Zolang doorgaand verkeer door Halfweg moet (kunnen) rijden, geniet het tunnelalternatief nog steeds de voorkeur. Dit kan anders worden als de N200 alleen maar bestemmingsverkeer voor Halfweg en Zwanenburg hoeft te verwerken.

7.3 Naar mijn mening moet het akoestisch onderzoek als bijlage aan het plan worden toegevoegd. Paragraaf 5.3 Milieuhygiënische aspecten zou m.i. moeten worden uitgebreid met een onderdeel externe veiligheid.

#### *Reactie gemeente*

Het akoestisch onderzoek is naar aanleiding van de opmerkingen, als bijlage toegevoegd en de paragraaf geluidsbelasting door het wegverkeer aangevuld met externe veiligheid.

7.4 Het uitgangspunt om hemelwater als schoonwaterstroom naar de Rioolwaterzuivering af te voeren is niet in lijn met het beleid van de Vierde Nota Waterhuishouding (zie paragraaf 5.5 "Water"). In paragraaf 3.1. "Het water in de stad" is aangegeven, dat schoon hemelwater, waar mogelijk in de bodem geborgen moet worden of door afkoppeling van de afvalwaterstroom via de riolering in het oppervlaktewater kan worden gebracht. Het is niet de bedoeling met deze schoonwaterstroom de rioolwaterzuivering te belasten.

#### *Reactie gemeente*

De toelichting is aangepast.

7.5 In het onderdeel "Watertoets" is niet duidelijk gemaakt, dat voor dit plan een watertoets is uitgevoerd, zoals het Besluit op de ruimtelijke ordening na de wijziging van 3 juli 2003 (zie Staatsblad 294) voorschrijft.

De watertoets zal moeten plaatsvinden met de waterbeheerder(s). Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft binnen uw gemeente geen waterbeheer. Dit is in handen van het Hoogheemraadschap van Rijnland, dat het kwaliteitsbeheer heeft, en het waterschap Groot Haarlemmermeer, dat het waterkwantiteitsbeheer uitvoert. Het advies, dat de waterbeheerders afgeven, moet in het plan worden opgenomen. Tevens zal in het plan aangegeven moeten worden op welke wijze dit advies in het plan is verwerkt. Op basis van de watertoets zal deze paragraaf verder moeten worden gecompleteerd met een beschrijving van:

- het waterhuishoudkundig systeem in en rond het plangebied;
- het functioneren van het systeem;
- de gevolgen van de planontwikkeling voor de waterhouding;
- de robuustheid van het systeem in verband met de toename van de neerslag als gevolg van de klimaatveranderingen;
- de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater.

#### *Reactie gemeente*

Overleg met de waterbeheerders zal binnenkort plaatsvinden en na dit overleg zal de betreffende watertoets worden aangepast en aangevuld.

#### *Voorschriften*

7.6 In lid 2 van artikel 17 "Verkeersdoeleinden" zijn de bebouwingsnormen voor de bestemming verkeersdoeleinden opgenomen. Aan de plaats van bouwwerken zijn geen beperkingen gesteld. Dit betekent, dat ook het bouwen op de rijbaan mogelijk is. In verband hiermee moet m.i. aan lid 2 een onderdeel c worden toegevoegd, waarin is aangegeven, dat bouwwerken niet de verkeersafwikkeling en de veiligheid van het verkeer in gevaar mogen brengen.

#### *Reactie gemeente*

Het betreffende voorschrift is naar aanleiding van de reactie aangevuld.

7.7 In artikel 23 "Dijken en dijkbermen" is het ter bescherming van de waterkerende functie noodzakelijk het bouwen binnen de zones behorend tot de waterkering te koppelen aan een vrijstelling, die alleen kan worden verleend op basis van een positief advies van de beheerder van de waterkering.

### *Reactie gemeente*

Binnen de bij de waterkering behorende zones zijn de bepalingen van de keur van toepassing. Binnen de zogenaamde kernzone (de bestemming "Dijk en dijkbermen") is het bouwen alleen toegestaan, mits vooraf ontheffing is verleend door de verantwoordelijke dijkbeheerder.

## **8. Rijksplanologische Dienst, Inspectie West**

8.1 In hoofdstuk 5 van de toelichting geeft u terecht aan dat het plangebied zich gedeeltelijk bevindt in het beperkinggebied (gebied 4, geluidszone), zoals bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit (LIB).

Daarbij geeft u aan dat binnen dit gebied in beginsel geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen zijn toegestaan. Nieuwbouw van woningen zou volgens u onder bepaalde voorwaarden in het beperkingengebied wel mogelijk zijn. Ook worden voor woningen, woonboten e.d. uitbreidingsmogelijkheden geboden.

Ik merk in dit verband op dat nieuwbouw alsook uitbreiding van geluidsgevoelige functies (woningen, woonboten, e.d.) in het beperkingengebied, zoals bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit, niet op grond van het bestemmingsplan is toegestaan. Voor zover afwijkingen van het Luchthavenindelingbesluit bij uitzondering kunnen worden toegestaan, moet dit worden geaccordeerd aan de hand van een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in de Wet luchtvaart.

Met betrekking tot de uitbreiding van woningen e.d. merk ik op dat dit niet valt onder het bestaand gebruik. Uitbreidingsmogelijkheden voor dergelijke functies, die op grond van het vigerende plan planologisch mogelijk zijn maar feitelijk nog niet zijn gerealiseerd, zijn dan ook in strijd met het LIB. Voor zover het plan in zone 4 voorziet in nieuwbouw en in uitbreidingsmogelijkheden voor woningen/woonboten e.d. ten opzichte van de *feitelijke situatie*, verzoek ik u het plan overeenkomstig het bovenstaande aan te passen.

### *Reactie gemeente*

De toelichting en de voorschriften zijn aangepast.

8.2 Artikel 7 geeft voorschriften inzake het bestemmen van gronden ten behoeve van woningen. Het gaat daarbij om gebieden die, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de ruimtelijke ordening, door Burgemeester en wethouders nader dienen te worden uitgewerkt.

Ik merk op dat bedoelde bestemming op de plankaart als globale eindbestemming wordt aangegeven en derhalve niet overeenkomt met de planvoorschriften. Ik verzoek u de plankaart in overeenstemming te brengen met de voorschriften.

### *Reactie gemeente*

De plankaart is aangepast.

8.3 Bedoelde uitwerkingsgebieden zijn gelegen aan de N200. Het ruimtelijk rijksbeleid, neergelegd in de 5<sup>e</sup> Nota over de ruimtelijke ordening 2000/2020, vermeldt in dat verband dat aan weerszijden van bestaande tracés zones van 50 à 75 meter dienen te worden aangehouden, waarbinnen geen nieuwe bebouwing is toegestaan. Deze zones zijn bedoeld om ruimte te houden voor het oplossen van mogelijke knelpunten met betrekking tot externe veiligheid, geluidsbelastingen, e.d.

Ik verzoek u dan ook bij de verdere uitwerking van bedoelde gebieden met het vorenstaande rekening te houden.

#### *Reactie gemeente*

Een paragraaf omtrent externe veiligheid is in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen (paragraaf 3.4.4).

### **9. Provincie Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid**

#### 9.1. Rode contour

In het streekplan Noord-Holland Zuid wordt gewerkt met rode contouren. Omdat het streekplan een beleidsplan op hoofdlijnen is heeft de contourkaart met een schaal van 1:25-000 een vrij grofmazig karakter. Ik wil u daarom verzoeken om op de plankaart de precieze ligging van de rode contour vast te leggen. Op blz. 82 van het streekplan Noord-Holland Zuid wordt hier ook op ingegaan.

#### *Reactie gemeente*

De rode contour is op de plankaart weergegeven.

#### 9.2. Luchthavenindelingbesluit

Een gedeelte van het plangebied ligt binnen het beperkingengebied als bedoeld in artikel 2.2.1. aangewezen met nummer 4 van Luchthavenindelingbesluit. Het beperkingengebied heeft u aangegeven op de plankaart. In het onderhavige beperkingengebied zijn geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik.

Dit heeft tot gevolg dat de woningen, gebouwen met een onderwijsfunctie en gezondheidszorgfunctie in het beperkingengebied niet mogen uitbreiden ook al wordt die mogelijkheid geboden in het nu nog vigerende bestemmingsplan. Dit dient u in de voorschriften te regelen. Indien u toch uitbreidingen mogelijk wil maken dient u vooraf een verklaring van geen bezwaar aan te vragen. De aanvragen kunnen worden ingediend bij de VROM-Inspectie Noord-West. Voor informatie kunt u ook bellen met de VROM-Inspectie (mevr. N. Fikke 023-515 07 76).

#### *Reactie gemeente*

De toelichting alsmede de voorschriften zijn op dit punt aangepast.

#### 9.3. Geluid

Het industrielawaai wordt niet beoordeeld. In het bestemmingsplan is wel melding gemaakt (en ingetekend) van de geluidzone art. 53 Wgh (CSM). Deze zone is/wordt niet opgeheven, derhalve dienen voor de geluidgevoelige objecten een hogere waarde procedure te worden doorlopen. Het wegverkeerlawaai en spoorweglawaai worden beoordeeld.

#### *Reactie gemeente*

De toelichting is aangepast.

#### 9.4. Ecologische verbindingzone

Direct grenzend aan het plangebied is een ecologische verbindingzone gelegen. Dit staat vermeldt in het streekplan Noord-Holland Zuid. U bent hier niet op ingegaan. Ik verzoek u om alsnog aan te geven hoe u met de ecologische verbindingzone om zult gaan. In onze leidraad wordt ook ingegaan op ecologische verbindingen.

#### *Reactie gemeente*

De toelichting is aangevuld.

#### 9.5. Agrarische doeleinden

In de voorschriften heeft u opgenomen dat op de gronden met de bestemming "Agrarische doeleinden II" bedrijfsgebouwen mogen worden gebouwd. Voor agrarische bedrijfsbebouwing moet binnen het bouwperceel ruimte worden gevonden. Rekening houdende met de bestaande bedrijfsgebouwen verzoek ik u om de voorschriften af te stemmen op het provinciale beleid.

*Reactie gemeente*

Gezien de beperkte omvang van de bouwpercelen en daardoor de mogelijkheid om hierbinnen nog bedrijfsgebouwen te realiseren, is ervoor gekozen om hierbuiten, op de gronden met de bestemming "Agrarische doeleinden II", nog een geringe mogelijkheid te geven (50 m<sup>2</sup>) tot het plaatsen van één bedrijfsgebouw.

Binnen de bestemming "Agrarische doeleinden III" is een onbeperkt oppervlakte aan kassen toegestaan. Het is voor mij niet duidelijk of aan het provinciaal beleid wordt voldaan. In de Leidraad Provinciaal Ruimtelijk Beleid staat precies omschreven wat wel en wat niet is toegestaan. Rekening houdende met de bestaande kassen verzoek ik u om de voorschriften af te stemmen op het provinciaal beleid.

*Reactie gemeente*

De percelen waar kassen zijn toegestaan zijn van een dermate omvang dat de mogelijkheid tot de bouw van kassen in het betreffende voorschrift binnen de in de Leidraad Provinciaal Ruimtelijk Beleid genoemde voorwaarden blijft.

In de voorschriften heeft u opgenomen dat u na een voorafgaande verklaring van geen bezwaar van gedeputeerde staten vrijstelling kunt verlenen voor de bouw van een tweede agrarische bedrijfswoning. Ik wijs u erop dat gedeputeerde staten stringent zullen toetsen of de woning noodzakelijk is voor het agrarisch bedrijf.

In onze Leidraad Provinciaal Ruimtelijk Beleid staat uitgebreid omschreven aan welke voorwaarden voldaan moet worden.

*Reactie gemeente*

Het betreffende voorschrift is aangepast.

9.6. Flora en fauna en water

In de toelichting heeft u beschreven wat het beleid ten aanzien van de flora en fauna en het water. U geeft aan dat u de desbetreffende paragrafen nog aan zal vullen. Ik verwacht dat u in ieder geval nog zal beschrijven hoe in het plangebied rekening wordt gehouden met de flora en fauna en het water. Als dat gebeurd is kan ik pas deze aspecten beoordelen.

*Reactie gemeente*

De toelichting is aangevuld.

9.7. Externe veiligheid

In het bestemmingsplan wordt niet apart aandacht besteed aan externe veiligheid. Ik vraag mij af of sprake is van bedrijfsmatige activiteiten in en nabij het plangebied waarbij gevaarlijke stoffen (gasopslag, ammoniakkoeling, verfopslagen met verdunner tc.(CPR15) etc.) worden opgeslagen of worden gebruikt in dusdanige hoeveelheden dat de omringende woonbebouwing en de mensen gevaar oplopen. Tevens verzoek ik u om in te gaan op vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

*Reactie gemeente*

De toelichting is op deze punten aangevuld.

#### 9.8. Luchtkwaliteit

U heeft geen aandacht geschonken aan luchtkwaliteit. Met name voor de woningen aan de Amsterdamsestraatweg acht ik dit van groot belang. Ik wil u verzoeken om alsnog voor het gehele gebied in te gaan op de luchtkwaliteit.

##### *Reactie gemeente*

In de toelichting is een paragraaf over luchtkwaliteit opgenomen.

#### 9.9. Duurzaam bouwen

In het streekplan Noord-Holland Zuid staat expliciet vermeld dat wij duurzaamheidsdoel-einden van groot belang vinden. Ik verzoek u daarom in te gaan op duurzaam bouwen waarbij aandacht wordt besteedt aan energie-efficiëntie energiebesparing en duurzame energie.

##### *Reactie gemeente*

De toelichting is aangevuld.

#### 9.10. Verkeersborden / vaarwegmeubilair

De plangebieden in beide bestemmingsplannen grenzen aan de noordelijke Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder (buitenzijde). Het gebruik van de Ringvaart valt buiten de plannen. Voor het vlotte en veilige gebruik van de Ringvaart kan het nodig zijn om verkeersborden en ander vaarwegmeubilair langs de vaarweg te plaatsen. Ik wil u daarom verzoeken om in de voorschriften te regelen dat dit mogelijk wordt gemaakt.

##### *Reactie gemeente*

In de algemene vrijstelling is een bepaling opgenomen.

#### 9.11. Toepassing artikel 19 lid 12 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening

Gedeputeerde staten hebben u per brief op de hoogte gesteld van het artikel 19 beleid. Na afronding van het artikel 10 overleg bestaat in beginsel de mogelijkheid gebruik te maken van artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Als u van deze bevoegdheid gebruik wilt maken, adviseer ik om dit bestemmingsplan voor afronding van het overleg aan de Subcommissie voor de gemeentelijke plannen en de stadsvernieuwing toe te zenden. Dit advies is namelijk maatgevend voor de reikwijdte van uw bevoegdheid.

##### *Reactie gemeente*

Akkoord.

*Bijlage 1: Opmerkingen behorende bij het advies ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan Halfweg 2003, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude*

##### *Plankaart*

9.12 De arcering van agrarische doeleinden lopen verschillende richtingen uit op de plankaart en legenda.

##### *Toelichting*

9.13 Op blz. 8 van de toelichting heeft u bij de paragraaf "De woonfunctie" het aantal woningen niet ingevuld.

##### *Reactie gemeente*

De plankaart en toelichting zijn aangepast.

## **10. Gasunie**

10.1 In het gebied waarop dit plan betrekking heeft, ligt een aardgastransportleiding van onze maatschappij die niet als zodanig op de plankaart is aangegeven. Hiertoe merken wij op dat een aardgastransportleiding dient te worden aangemerkt als een planologisch relevant gegeven uit hoofde waarvan aanduiding op de plankaart verplicht is gesteld.

Wij verzoeken u binnen de toelichting van de aanwezigheid van de aardgastransportleiding blijf te geven en hierbij aandacht te besteden aan bovenstaande regeling.

Voorts delen wij u mee dat, conform bestaande jurisprudentie, transportleidingen met een bovenregionaal belang in planvoorschriften als zodanig dienen te worden bestemd. Hierbij kan worden volstaan met een zogenaamde 'dubbelbestemming'.

Gelet op het voorgenoemde verzoeken wij u de voorschriften van het onderhavige (voor) ontwerpbestemmingsplan uit te breiden met een artikel 'leidingen'.

### *Reactie gemeente*

De bewuste aardgastransportleiding is gelegen in gronden met de bestemming "Verkeersdoeleinden", "Groenvoorziening", "Water" en "Woonschepenligplaatsen".

De dubbelbestemming "Leidingen" zal aan de voorschriften worden toegevoegd. Tevens zal melding in de toelichting worden gemaakt over de betreffende aardgastransportleiding.

## **11. Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR), afdeling Beleid en Realisatie**

11.1 DWR (inmiddels is dit Waternet) voert de operationele taken uit voor zowel het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (kwaliteit- en kwantiteit) alsmede namende de gemeente Amsterdam (grondwater en riolering). Deze reactie wordt gegeven in het kader van artikel van het Besluit op de ruimtelijke ordening. DWR wil hiermee haar uitgangspunten met betrekking tot de (integrale) waterhuishouding (oppervlaktewater, riolering, regenwaterafvoer, grondwater, waterkeringen, e.d.) naar voren brengen.

Daar het plangebied slechts voor een beperkt deel binnen het beheersgebied van AGV ligt, beperkt de reactie zich tot de waterkeringen binnen het beheersgebied.

In het bestemmingsplangebied Halfweg 2003 zijn twee categorieën waterkeringen aanwezig namelijk een boezemwaterkering en een indirecte boezemwaterkering (tevens polderscheiding).

### De tekening

De volle breedte van de waterkeringen, inclusief de binnen- en buitenveiligheidszone is op de tekening aangegeven.

### De begripsbepalingen

Het volgend begrip toevoegen:

#### "waterkering":

Dit is een strook grond die het achterliggende gebied beschermt tegen inundatie (onder water lopen).

Ook kan toegevoegd worden het begrip:

#### "de water(kering)beheerder":

Dit is het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De uitvoering van de taken van dit Hoogheemraadschap is in handen gegeven van Waternet (voorheen Dienst Waterbeheer en Riolering), thans gevestigd te Amsterdam, Spaklerweg 18.

### *Reactie gemeente*

De begripsbepaling "waterkering" zal aan betreffende artikel worden toegevoegd.

## 11.2 Overige aandachtspunten

In het (concept) bestemmingsplan Halfweg 2003 ontbreekt de ligging van een deel van een (directe) boezemwaterkering en een deel van een indirecte boezemwaterkering.

De ontbrekende waterkering ligt ongeveer ter hoogte van de Mientekade en loopt via een 'slinger' langs het water naar de Osdorperweg, welke ook een waterkerende functie heeft. Ten noorden van het suppletiegemaal "Bovensloot Osdorperweg" is de Osdorperweg een boezemwaterkering, ten zuidoosten van dit gemaal is de status van de waterkering "indirecte boezemwaterkering". Deze waterkering is ongeveer (zie keurkaart) de scheiding tussen het beheersgebied van AGV en het Hoogheemraadschap Rijnland c.q. het Waterschap Groot Haarlemmermeer (WGH). De waterhuishoudkundige situatie buiten het AGV-gebied is bij AGV niet goed bekend. Wellicht zult u ook contact moeten opnemen met Rijnland en WGH over deze ontbrekende waterkering. Het is wellicht gewenst om in een apart toegevoegde plankaart aan te geven welke waterkeringen bij welk waterschap (soms meerdere schappen tegelijk) in beheer zijn.

### *Reactie gemeente*

De ontbrekende waterkeringen zullen op de kaart als zodanig worden bestemd.

11.3 Op uw plankaart heeft u, middels de bestemming "Dijken en Dijkbermen", de ligging van de overige aanwezige waterkeringen (binnen AGV) aangegeven. De waterkering langs de jachthaven van de Ringvaart is een boezemwaterkering 'haaks' daarop is een indirecte boezemwaterkering.

De waterpartij (naam is mij niet bekend) tussen deze laatste indirecte boezemwaterkering en de Mientekade maakt deel uit van de Osdorperbinnenpolder en heeft een waterpeil van NAP -2.17 m. Het 'agrarisch gebied' op de plankaart is onderdeel van de Osdorperbovenpolder met een waterpeil van zomerpeil -4.35 m en winterpeil van NAP -4.50 m.

### Artikel 23, Dijken en Dijkbermen

Uit de combinatie van de tekst van lid 2a en 2b zou wellicht geconcludeerd worden dat men voor de bouwwerken, genoemd in 2a, geen keurontheffing hoeft aan te vragen. Ook voor 2a is keurontheffing nodig.

### *Reactie gemeente*

Het betreffende artikel is aangepast.



## **Inspraakreacties**

*oud*

HAARLEMMERLIEDE EN SPAARNWOUDE	
Ingek.	2 JULI 2007
Indic. nr.	1732
Class. nr.	003

Aan het College van burgemeester en wethouders  
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude  
Postbus 83, 1160 AB Zwanenburg

Betreft: zienswijze op ontwerp bestemmingsplan 'Halfweg 2007'  
Adres: Postbus 98, 1160 AB Zwanenburg  
Datum: 28 juni 2007

Geacht college,

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid te reageren op het ontwerp bestemmingsplan 'Halfweg 2007'.  
Wij hebben zowel belang bij de locatie Amsterdamse straatweg 18/20, als de locatie Wilhelminastraat 15. Wij merken over deze twee locaties hieronder het volgende op.

Wilhelminastraat 15.

Op deze locatie staat een kerk, tevens gemeentelijk monument, die wordt uitgebreid. Inmiddels is de aangevraagde bouwvergunning fase 1 reeds verleend. Hiervoor is een artikel 19-procedure doorlopen.

Wij merken op dat,

- 1) er geen rekening wordt gehouden met uitbreiding van het bestaande gebouw, de bebouwingsgrenzen volgen strak de buitenmuren van het bestaande gebouw;
- 2) binnen voornoemde bebouwingsgrenzen bovendien slechts een bebouwingspercentage van 60% wordt genoemd;
- 3) de bestaande toren meer dan 18 meter hoog is en voorzien is van een zadeldak; de maximale nok- en goothoogte in het bestemmingsplan wordt daarmee overschreden;
- 4) de huidige dakhelling bedraagt 55 graden en is karakteristiek voor deze bouwvorm; het bestemmingsplan noemt 50 graden.

Wij vragen u rekening te houden met mogelijke uitbreiding en voorts, ingeval van calamiteit, herbouw van dit monument mogelijk te maken binnen de bestemmingsplanbepalingen.

Amsterdamse straatweg 18/20

Wij zijn voornemens deze locatie af te stoten. Hierover zijn al besprekingen geweest met de vorige burgemeester mevrouw Van Hoogdalem-Arkema.

Wij merken op dat,

- 1) alleen in woongebied 1 ondergronds parkeren wordt opgelegd;
- 2) de bestaande kerktoren moet worden gehandhaafd.

Wij wijzen u er op dat beide eisen bouwkosten verhogend werken en de invulling van dit voor woningbouw, smalle bouwterrein zullen bemoeilijken. Voor de handhaving van de toren worden geen argumenten genoemd in het bestemmingsplan, bovendien kan de toren niet zonder aanvullende bouwkundige voorzieningen (constructief en onderhoudstechnisch) zelfstandig blijven bestaan. Wij vragen u in ieder geval de eis dat 'de kerktoren moet worden gehandhaafd' te laten vervallen. Ook vragen wij u of het redelijk is alleen voor woongebied 1 ondergronds parkeren op te leggen. Indien 'ondergronds parkeren' wordt gehandhaafd, dan vragen wij u om een ruime begripsomschrijving van deze parkeervorm. Wij gaan er daarbij vanuit dat half bovengronds parkeren binnen de begripsomschrijving van B en W.

De Protestantse gemeente Halfweg-Zwanenburg  
L.Kranenburg (voorzitter Kerkenraad)

*[Handwritten signature]*  
Postbus 98  
1160 AB Zwburg

Wij gaan er daarbij			
	Pru		
	B	W	W
ACCOORD OVEREENK. VOORSTEL	Pru		
BESPREKEN			
B en W d.d.			
BESLISSING			No.



Gemeente Haarlemmerliede

Haarlemmerstraatweg 51 1165 MJ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 407 90 90

Teding van Berkhoutweg 3 1165 L2 Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 497 81 53

Postbus 83 1160 AB Zwanenburg

E-mail: post@haarlemmerliede.nl

De Protestantse gemeente Halfweg-Zwanenburg  
De heer L. Kranenburg (voorzitter Kerkenraad)  
Postbus 98  
1160 AB Zwanenburg

3182

28 juni 2007

P.J. Oud

zienswijze op vóórontwerp  
bestemmingsplan Halfweg 2007

Geachte heer Kranenburg,

Naar aanleiding van uw bovenvermelde zienswijze delen wij u het volgende mede.

U heeft opmerkingen ten aanzien van de bestemming van zowel het kerkgebouw op het perceel Wilhelminastraat 15 als de locatie van de te slopen kerk op het perceel Amsterdamsestraatweg 20. Ten aanzien van het kerkgebouw in de Wilhelminastraat stelt u vast dat geen rekening is gehouden met de beoogde uitbreiding, waarvoor inmiddels een bouwvergunning eerste- en tweede fase is verleend. Die uitbreiding kan alsnog worden meegenomen bij de verdere procedure van het bestemmingsplan.

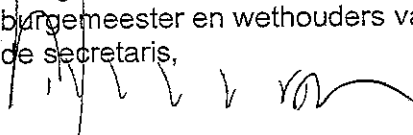
Verder zegt u dat de bestaande kerktoren 18 meter hoog is en dat de in het bestemmingsplan opgenomen maximale goot- en nokhoogte daarmee worden overschreden. Dat geldt ook de dakhelling die nu 55 graden is terwijl het bestemmingsplan uitgaat van maximaal 50 graden. Wij merken daarover op dat een bestemmingsplan toekomstige werking heeft en niet altijd de huidige situatie hoeft weer te geven. Echter zullen de voorschriften op dit punt worden aangepast.

Ten aanzien van de bestemming "woongebied I" voor het perceel Amsterdamsestraatweg 20 vraagt u de eis dat de bestaande kerktoren moet worden gehandhaafd te laten vervallen. Ook vraagt u akkoord te gaan met eventueel half bovengronds parkeren in plaats van ondergronds, zoals het in de voorschriften wordt genoemd. Naar onze mening is het niet bezwaarlijk als de kerktoren met de rest van het kerkgebouw wordt gesloopt ten behoeve van de te bouwen woningen. De eis van handhaving van de kerktoren kan daarom vervallen.

Wij hebben er verder geen moeite mee als half ondergronds parkeren onder de norm van ondergronds parkeren valt.

Het vóórontwerp bestemmingsplan zal met inachtneming van deze opmerkingen worden aangepast. Vervolgens leggen wij het ontwerp bestemmingsplan ter vaststelling voor aan de gemeenteraad.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude,  
de secretaris,

  
(mr. B.J. Huisman)

  
de burgemeester,

(H.B. Bruijn)

c.c. Ruimte

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van de  
gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude c.a.  
Postbus 83  
1160 AB ZWANENBURG.

HAARLEMMERLIEDE EN SPAARNWOUDE	
Ingek.	27 JUNI 2007
Indic. nr.	1607
Class. nr.	010

Halfweg, 26 jun

2007	aan B. en W.			Rui
	B	W	W	
ACCOORD				
VOORTEL				
BESPREKEN				
B en W d.d.	No.			
BESLISSING				

Betreft: Voorontwerp bestemmingsplan Halfweg 2007.

Geacht college,

Door mijn vakantie ben ik helaas niet in de gelegenheid geweest om bij de inspraakavond van 11 juni jl. over bovengenoemd onderwerp, aanwezig te zijn. Toch wil ik nog wel even gebruik maken van de mogelijkheid om op dit plan te reageren. Dat doe ik dan maar even via dit schrijven.

Als ik kijk naar uw plan, dan moet ik tot de conclusie komen, dat zodra er ook maar ergens een paar vierkante meter beschikbaar komt dat B & W er als de kippen bij zijn om te roepen "woningen bouwen". En dan liefst zoveel mogelijk woningen op zo weinig mogelijk vierkante meters. Maar over wat voor woningen praten wij hier nu en voor wie. Ik kan mij namelijk niet aan de indruk onttrekken, dat de te bouwen woningen niet zijn afgestemd en dus niet matchen met de vraag c.q. de behoefte vanuit de inwoners van onze gemeente. Het op korte termijn eenmalig incasseren van financieel voordeel door en voor de gemeente is naar mijn mening het hoofdmotief van de door uw college voorgestelde bouwplannen.

Zo ook het sectorpark. Hier spelen nog een aantal anderen zaken mee. Zoals bijvoorbeeld het huidige voetbalveld wat als compensatie voor de grootschalige nieuwbouw in Halfweg-Noord door de Gemeente in het verleden beschikbaar is gesteld. Hierover zijn toen met het toenmalige college van B & W afspraken gemaakt en vastgelegd. Bestemming blijft groenvoorziening. In Halfweg-Noord hebben wij geen (over)last van (hang)jongeren. Dat heeft natuurlijk een aantal oorzaken. Maar naar mijn mening komt dat mede door het voetbalveld op het Sectorpark. De jeugd heeft een plek om te hangen, te voetballen etc. zonder anderen daar over(last) te bezorgen. Onze kinderen hebben met onzettend veel plezier gebruik gemaakt van het trapveld en doen dat nog. Ik ga er dan ook vanuit dat het huidige voetbalveld in zijn huidige afmetingen (het gehele achterste gedeelte van het Sectorpark) intact blijft en conform de bestaande afspraak de bestemming groenvoorziening zal behouden.

Daarnaast wordt er nu door een aantal bewoners uit Halfweg-Noord hun (soms grote) bedrijfswagens geparkeerd op het sectorpark. Dit is in overleg en met toestemming van de gemeente in het verleden zo afgesproken. Waar mogen/moeten deze bewoners straks hun bedrijfsauto's parkeren? In de woonwijk is geen optie. Een andere plek in Halfweg-Noord zou ik niet weten.

Aan de gehele noordkant van het sectorpark parallel aan de Kanaalweg staat een schitterende rij karakteristieke bomen. Ik ga er dan ook vanuit dat uw college, deze gehele bomenrij volledig ongemoeid laat en dit stuk grond de bestemming groenvoorziening laat behouden.

Thans kunnen de inwoners van Halfweg-Noord over het sectorpark lopen naar het trappetje bij het spoorwegviaduct. Ik neem toch aan dat deze voorziening in ieder geval intact blijft.



Als ik alle ins-en outs voor het sectorpark de revue laat passeren dan is het mijns inziens voor het college van B & W alsook voor de (buurt)bewoners een veel beter plan om het huidige sectorpark te laten zoals het is. Geen woningbouw. Parkeerterrein asfalteren. Bedrijfswagens kunnen hier geparkeerd blijven. Doorloop naar het tunneltje blijft intact. Als de gemeentelijke dienst openbare werken het gebouw heeft verlaten, vervolgens het pand zonodig opknappen en te verhuren. Blijvende vaste jaarlijkse huurinkomsten voor de Gemeente. Bijkomend voordeel dat de huidige opslag aan de westzijde van het gebouw intact kan blijven voor openbare werken. Bij nieuwbouw van woningen is het risico aanwezig dat de nieuwe bewoners gaan klagen over (geluids)overlast vanaf het voetbalveld. Is thans niet aan de orde. Bovendien hoe wil u 40 woningen bouwen op die paar vierkante meter?

Kortom mijns inziens een scala van redenen om nu maar eens geen nieuwbouw te plannen op het Sectorpark.

Uiteraard ben ik altijd desgevraagd bereid tot een nadere toelichting danwel overleg.

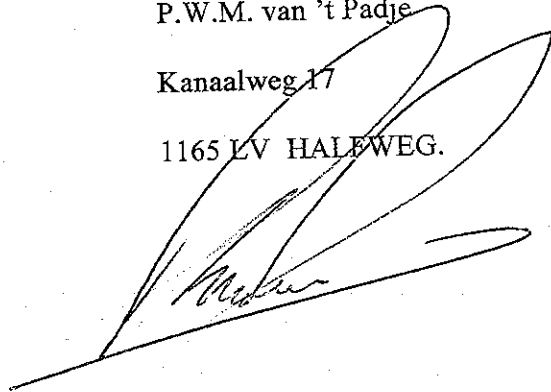
Ik zie uw schriftelijke reactie met belangstelling tegemoet en verblijf met vriendelijke groet.

Hoogachtend,


P.W.M. van 't Padje

Kanaalweg 17

1165 LV HALEWEG.



## **Gemeentelijk standpunt**

  
Gemeente Haarlemmerliede

Haarlemmerstraatweg 51 1165 MJ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 407 90 90

Teding van Berkhoutweg 3 1165 LZ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 497 81 53

Postbus 83 1160 AB Zwanenburg

E-mail: post@haarlemmerliede.nl

De heer P.W.M. van 't Padje  
Kanaalweg 17  
1165 LV Halfweg

26 juni 2007

31 81

P.J. Oud

zienswijze op vóórontwerp  
bestemmingsplan Halfweg 2007

Geachte heer Van 't Padje,

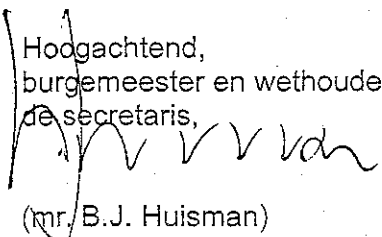
Naar aanleiding van uw bovenvermelde zienswijze delen wij u het volgende mede.

Uw reactie komt er in grote lijnen op neer dat u tegen woningbouw op het sectorpark bent. U wilt dat het huidige trapveld in volle omvang behouden blijft en dat vrachtauto's moeten kunnen blijven parkeren op het sectorpark.

Wij wijzen u erop dat het gemeentelijk beleid erop is gericht de woonfunctie –zo mogelijk- te versterken en daarbij –met name- het woonklimaat te verbeteren. Mede daarom zijn wij van mening dat de woonbestemming op het sectorpark behouden moet blijven. Of het huidige trapveld kan worden behouden in de omvang die het nu heeft, kan niet op voorhand worden gezegd. Dat hangt af van het woningbouwplan dat nog moet worden ontwikkeld voor deze locatie. Dat geldt ook de mogelijkheid die er nu is om vrachtauto's op het sectorpark te parkeren.

Het vóórontwerp bestemmingsplan zal op enkele andere punten worden aangepast. Vervolgens leggen wij het ontwerp-bestemmingsplan ter vaststelling voor aan de gemeenteraad.

Hodgachtend,  
burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude,  
de secretaris,

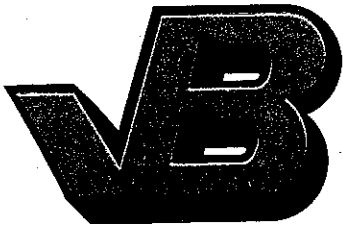
  
(mr. B.J. Huisman)

  
de burgemeester,

(H.B. Bruijn)

c.c. Ruimte





B.V. EXPLOITATIEMAATSCHAPPIJ  
**VAN BAARSEN**

Amsterdamsestraatweg 16  
1165 MA Halfweg  
Tel.: 020 - 497 37 51  
Fax: 020 - 497 77 51  
Bank: Generale Bank Amsterdam  
rekeningnr.: 64.29.19.410  
Ingeschr. K.v.K. Amsterdam  
No.: 33107288  
BTW nr.: NL001505907B01

Burgemeester en Wethouders  
Haarlemmerliede en Spaarnwoude  
T.a.v. burgemeester dhr. H.B. Bruijn  
Haarlemmerstraatweg 51  
1165 MJ HALFWEG

HAARLEMMERLIEDE EN SPAARNWOUDE	
Ingek.	13 JUNI 2007
Indic. nr.	1579
Class. nr.	

Halfweg, 11 juni 2007

Betreft: Ontwikkelingsplannen Gereformeerde Kerk te Halfweg

Geachte burgemeester,

Wij hebben vernomen dat er nieuwe ontwikkelingen zijn betreffende de verbouw/nieuwbouw van de Gereformeerde Kerk te Halfweg.

Op 9 september 2002 is door ons aan de toenmalige burgemeester een schrijven gestuurd waarop van uw kant reactie is gekomen op 27 januari 2003. (zie kopieën)

Tot op heden hebben wij niets meer van u mogen vernemen en wij willen u hierbij vriendelijk verzoeken ons te informeren over de ontwikkelingen rond de Gereformeerde Kerk te Halfweg.

Hoogachtend,

PCM Ruhe

Bijl. voornoemd

4/1  
1/1

*tel. meegedeeld  
dat de brief bij  
de inspraak stukken  
wordt gevoegd.*

*g*

Voorstel aan B. en W.	Ruhe		
	B	W	W
ACCOORD OVEREENK. VOORSTEL	B		
BESPREKEN			
B en W d.d.			No.
BESLISSING			



B.V. EXPLOITATIEMAATSCHAPPIJ  
**VAN BAARSEN**

Amsterdamsestraatweg 16  
1165 MA Halfweg  
Tel.: 020 - 497 37 51  
Fax: 020 - 497 77 51  
Bank: Generale Bank Amsterdam  
rekeningnr.: 64.29.19.410  
Ingeschr. K.v.K. Amsterdam  
No.: 33107288  
BTW nr.: NL001505907B01

Burgemeester Gemeente  
Haarlemmerliede en Spaarnwoude  
mw. E.J. van Hoogdalem-Arkema  
Haarlemmerstraatweg 51  
1165 MJ HALFWEG

Halfweg, 9 september 2002

Geachte Burgemeester mevrouw Van Hoogdalem,

Wij hebben vernomen dat er plannen zijn om van de Gereformeerde Kerk aan de Amsterdamsestraatweg 20, een appartementencomplex te realiseren. Hierbij willen wij u er op attent maken dat wij in 1971 de pastorie hebben aangekocht van de Gereformeerde Kerk, en met toestemming van uw gemeente in gebruik hebben als huisvesting voor onze onderneming.


In deze aankoop is notarieel overeengekomen dat wij een strook van circa 5 meter over de volledige lengte van ons perceel ter beschikking hebben als parkeerplaats. Dit willen wij graag zo houden en vragen u vriendelijk om hiermee rekening te houden bij de ontwikkeling van verdere plannen.

Eventueel zijn wij bereid om onze panden in te passen in deze nieuwe ontwikkelingen. Graag zou ik persoonlijk hierover met u van gedachten wisselen.

In afwachting van uw bericht verblijf ik met vriendelijke groet,

B.V. Expl.mij. van Baarsen

Th.J.M. van der Veldt



Gemeente Haarlemmerliede  
en Spaarnwoude

Gemeentehuis  
Haarlemmerstraatweg 51 1165 MJ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 407 90 90  
Afdeling Ruimte  
Teding van Berkhoutweg 3 1165 LZ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 497 81 53  
Postadres  
Postbus 83 1160 AB Zwanenburg  
Website: www.haarlemmerliede.nl  
E-mail: post@haarlemmerliede.nl

Van Baarsen Expl.mij  
t.a.v. dhr. Th.J.M. van der Veldt  
Amsterdamsstraatweg 16  
1165 MA HALFWEG

Uw brief van  
9 september 2002

Uw kenmerk

Ons kenmerk  
R33

Bijlagen

Behandeld door  
mw. M.C.C. Peereboom

Datum  
27 JAN. 2003

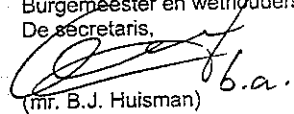
Onderwerp  
Ontwikkelingsplannen  
Halfweg

Geachte heer Van der Veldt,

De beantwoording van uw brief heeft helaas langer op zich laten wachten dan voorzien. Dit komt omdat wij momenteel werken aan een nieuw bestemmingsplan voor Halfweg. Het onderzoek naar onderdelen daarvan is nog niet afgerond en zal meer tijd vergen dan verwacht. Ook het gebied rond de Gereformeerde Kerk is een onderdeel waarvan wij nog niet exact weten welke ontwikkeling daar gewenst is.

Alhoewel wij met belangstelling kennis hebben genomen van uw voorstel, kunnen wij gelet op het stadium waarin het nieuwe bestemmingsplan verkeert, thans niet inhoudelijk reageren op uw brief.  
Over enkele maanden zullen wij u nader informeren over de ontwikkelingen.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude,  
De secretaris.


  
(mr. B.J. Huisman)

  
de burgemeester.

(E.J. van Hoogdalem & Arkema)

garant voor de groene buffer!

Het gemeentehuis is per openbaar busvervoer te bereiken vanuit Haarlem  
(via lijn 80) en vanuit Amsterdam (via lijn 80 en 85)  
Bank Nederlandse Gemeenten 28.50.03.224 Postbank 66797

  
Gemeente Haarlemmerliede

Haarlemmerstraatweg 51 1165 MJ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 407 90 90

Teding van Berkhoutweg 3 1165 LZ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 497 81 53

Postbus 83 1160 AB Zwanenburg

E-mail: post@haarlemmerliede.nl

B.V. Exploitatiemaatschappij Van Baarsen  
Amsterdamsestraatweg 16  
1165 MA Halfweg

11 juni en 8 augustus 2007

P.J. Oud

3174

zienswijze op vóórontwerp  
bestemmingsplan Halfweg 2007

Geachte dames, heren,

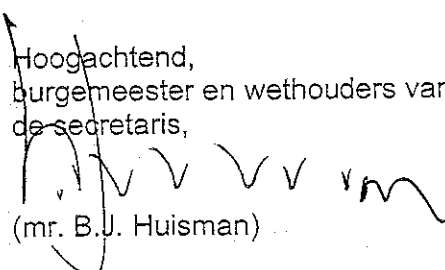
Naar aanleiding van uw bovenvermelde zienswijze delen wij u het volgende mede.

U beroept zich ten aanzien van het plan woningen te bouwen op het vrijkomende terrein van de Gereformeerde Kerk aan de Amsterdamsestraatweg op een overeenkomst met het Kerkbstuur dat u op een strook grond van 5 meter over de volledige lengte van haar perceel mag parkeren.

Onze reactie hierop is dat met het bestemmingsplan niet wordt beoogd deze afspraak te doorbreken.

Het vóórontwerp bestemmingsplan zal op enkele andere punten worden aangepast. Vervolgens leggen wij het ontwerp-bestemmingsplan ter vaststelling voor aan de gemeenteraad.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude,  
de secretaris,

  
(mr. B.J. Huisman)

  
de burgemeester,

(H.B. Bruijn)

c.c. Ruimte

**Verslag van de op 11 juni 2007 gehouden inspraakavond met betrekking tot het vóórontwerp van het bestemmingsplan "Halfweg 2007".**

Plaats en tijdstip:

De ontmoetingsruimte van de RK Kerk, Dr. Schaepmanstraat 16 in Halfweg, om 20.00 uur

Aanwezig:

De heren H.B. Bruijn (burgemeester en portefeuillehouder ruimtelijke ordening), P. Aldershof en P.J. Oud (ambtenaren afdeling Ruimte) en belangstellenden, mevrouw H.M.C. Pijlman-Vreeburg en de heren G. Agterhof en B. Toering uit Halfweg.

De heer Bruijn heet de aanwezigen hartelijk welkom en vraagt hen wat dichterbij te komen zitten. Vervolgens vraagt hij de heer Aldershof de hoofdlijnen van het nieuwe bestemmingsplan aan de hand van de plankaart te noemen. Hierna krijgt mevrouw Pijlman als eerste het woord.

Mevrouw Pijlman bepleit vurig het instandhouden van het trapveld op het sectorpark. Volgens haar wordt er door de jeugd veelvuldig gebruik van gemaakt.

De heer Aldershof wijst op een plan de afdeling Ruimte te verhuizen naar het gemeentehuis en een woonbestemming op het sectorpark te leggen. In hoeverre het huidige trapveld behouden kan blijven valt nog te bezien.

De heer Toering woont Julianastraat 44c in Halfweg. Hij wil zijn woning aan de zijkant uitbreiden maar dit stuit op bezwaren bij burgemeester en wethouders. Hij wil graag dat het bestemmingsplan alsnog de mogelijkheid biedt zijn woning uit te breiden.

De heer Bruijn zegt dat de gemeente niet van plan is zo'n mogelijkheid in het nieuwe bestemmingsplan op te nemen. Hij denkt meer aan een mogelijke vrijstelling in overleg met de welstandscommissie.

De heer Toering vraagt naar de plannen voor de seniorenwoningen aan de Mientekade.

Er wordt geantwoord dat het om in totaal 88 nieuwe woningen gaat, waarvan ongeveer 30 koopwoningen.

De heer Agterhof vraagt of de toren van de gereformeerde kerk behouden blijft.

De heer Bruijn denkt van niet.

De heer Agterhof vraagt of het bestemmingsplan een langere procedure moet doorlopen in verband met de aanwezigheid van fijnstof in de lucht.

De heer Oud merkt op dat de luchtkwaliteit zodanig is verbeterd ten opzichte van vorige metingen dat weer woningen mogen worden gebouwd.

Hierna wordt het formele gedeelte van de inspraakavond afgesloten en op informele wijze nog even nagepraat.

Halfweg, 9 juli 2007

P.J. Oud  
Afdeling Ruimte

