

Weermeijer Roelink Nederend & Van der Leij

ADVOCATEN

per fax ontvangen 15-1-2013

" DE LINDEN "

Kruisweg 1025-1029

2131 CR Hoofddorp

Tel. (023) 561 74 77

Fax (023) 563 99 81

De Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
t.a.v. Gemeenteraad
Postbus 83
1160 AB ZWANENBURG
Tevens per telefax: 020 - 407 90 90

Hoofddorp, 15 januari 2013

Mr K. van der Leij

Direct telefoonnummer secretaresse:

Linda van der Kolk: (023) 554 30 39

Betreft. : zienswijzen nieuwe bestemmingsplan Woongebied Spaarnebuiten 2012
: coördinatiebesluit 82 woningen
Onze ref. : K13/100

Geachte Raad,

Ondergetekende, belanghebbende bij bovengenoemd plan (ik verwijs daarvoor naar de u bekende uitspraken van de Raad van State) dient hierbij de navolgende zienswijzen in.

Ik verwijs, nu het plan, afgezien van de voorgestelde wijziging in de verkeersafwikkeling, als gelijkloidend aan het eerder ingediende bestemmingsplan Spaarnebuiten moet worden aangemerkt, allereerst naar alle stukken uit de eerdere procedure die ondergetekende heeft ingediend inclusief alle processtukken uit de bezwaar- en beroepsprocedures, waarvan ik de tekst hier als ingelast en opgenomen beschouw.

Indien u behoefte heeft aan het (opnieuw) overleggen van deze stukken dan verneem ik dat gaarne per omgaande zodat ik daaraan kan voldoen.

Ik verwijs met name naar de uitspraak van de Raad van State d.d. 9 november 2011 (2001002780/1/R1) tussen onder meer ondergetekende als appellante en uw gemeente als verweerder. (een kopie van de uitspraak hecht ik aan)

Zakelijk gesteld heeft de Raad van State het bestemmingsplan destijds vernietigd omdat het in strijd was met een goede ruimtelijke ordening. Met name was de Raad het met appellanten eens dat het bestaande wegennet rond Spaarndam nu en in de toekomst onvoldoende mogelijkheden biedt op een goede ontsluiting van het nieuw te ontwikkelen

gebied
WRNL Advocaten is de handelsnaam van Weermeijer Roelink Nederend & Van der Leij Advocaten, een samenwerkingsverband bestaande uit praktijkvennootschappen. Iedere aansprakelijkheid voortvloeiend uit of in verband met de uitvoering van een opdracht is beperkt tot het bedrag dat in het desbetreffende geval uit hoofde van de door WRNL afgesloten aansprakelijkheidsverzekering wordt uitbetaald, vermeerderd met het bedrag van het onder deze verzekeringen toepasselijke eigen risico. Deze beperking is ook opgenomen in onze Algemene Voorwaarden, die op al onze opdrachten van toepassing zijn. Deze voorwaarden worden op verzoek kosteloos toegezonden.

WRNL Lawyers is the trade name of Weermeijer Roelink Nederend & Van der Leij Advocaten, a group practice of private companies with limited liability. Any liability arising out of or in connection with any instructions (opdracht) is limited to the amount that is paid out for that event under the liability insurance coverage taken out by WRNL, plus the amount of the deductible (eigen risico) applicable to this insurance coverage. This limitation is also included in our general terms and conditions that apply to all our instructions. These conditions are transmitted free of charge on request.

Het nieuwe plan voorziet in de bouw van een (nagenoeg) gelijk aantal woningen en voorzieningen als het oude. Dus de verkeersintensiteit die door het nieuwe plan gegenereerd zal gaan worden ligt naar verwachting gelijk.

Ondergetekende woont en werkt in Spaarndam West (gemeente Haarlem) aan de IJdijk, een weg die, zoals uw gemeente thans goed bekend dient te zijn de verkeersbelasting nu al niet aan kan. Het nieuwe verkeersonderzoek van Ligtermoet en Partners voorspelt, evenals de eerdere onderzoeken, een belangrijke toename (om en nabij 2800 gemotoriseerde verkeersbewegingen per etmaal) van het verkeer rond Spaarndam, op de IJdijk, de smalle dijkweg door Spaarndam West, een geschatte toename van ongeveer 1700 verkeersbewegingen. Om de situatie vergelijkbaar te houden met die ten tijde van de beslissing van de Raad van State dienen de verkeersbewegingen gegenereerd door de reeds gebouwde 77 woningen in de toename te worden meegerekend.

Ik verwijs voorts naar het u bekende STAB- rapport destijds opgemaakt in opdracht van de Raad van State daaruit blijkt dat de IJdijk in Spaarndam zonder toename van enig verkeer de verkeersdruk al niet aan kan en het is een gegeven dat deze weg op geen enkele wijze kan worden aangepast.

Terecht concludeert Ligtermoet cs in haar rapportage (pag. 22) dat feitelijk de enige juiste en fundamentele oplossing voor de verkeersproblematiek het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg is. Ligtermoet cs. concludeert dat die oplossing financieel en planologisch onmogelijk zou zijn, hoe zij tot die conclusie komt wordt niet anders uitgewerkt dan dat dit kennelijk volgens mededeling van uw gemeente is.

Feitelijk geldt de planologische onmogelijkheid echter evenzeer voor de thans voorgedragen oplossing. Immers voor bijvoorbeeld de Lagedijk, vallend in het bestemmingsplan Vereenigde Binnenpolders, geldt hetzelfde. Deze dijk zou (zakelijk gesteld) autoluw gemaakt moeten worden. De thans veroorzaakte toename van verkeer door het nieuwe woongebied is derhalve evenzeer strijdig met dit planologisch beleid en dus ook onmogelijk!

Ondergetekende betwist dan ook de juistheid van die conclusie nu ook dit probleem bestemmingsplan-technisch kan worden opgelost. Financieel mag dit geen probleem zijn wellicht kan in dit verband een bijdrage van de ontwikkelaar en de buurgemeente (Haarlem) worden verkregen. De financiële problematiek wordt dan ook veroorzaakt naar de op dat punt volstrekt ondeugdelijke exploitatieovereenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar. De inwoners van Spaarndam mogen daar uiteraard niet de dupe van zijn.

Mocht het echter juist zijn dat deze fundamentele oplossing niet kan worden gerealiseerd dan dient daarmee het doek voor Spaarnebuiten 2012 te vallen.

Modern bouwen naar de eisen van goede ruimtelijke ordening, ook in gebied als het onderhavige, vereist een structureel goede veilige en adequate ontsluiting (dwz in de door de bewoners gewenste richting en dat is i.c. de gemeente Haarlem) en bepaald niet een halfslachtige aanpassing van de verkeersstromen, die op andere punten voor extra overlast en toename van vervuiling (CO2 uitstoot) zullen gaan zorgdragen. Nog daargelaten de mogelijkheid dat als gevolg van (te verwachten) beroep en bezwaar dan wel als gevolg van voortschrijdend inzicht verkeersmaatregelen geen doorgang zullen vinden of later weer zullen worden gewijzigd.

De eerder besproken rondweg "om de Noord" aansluitend op de zijkanaal-c weg biedt geen soelaas omdat die ontsluiting voor verkeer richting Haarlem in de praktijk niet gebruikt zal gaan worden.

Uit de conclusie van Ligtermoet cs. mbt de gewenste fundamentele oplossing blijkt impliciet de feitelijke onmogelijkheid om met behulp van het bestaande wegennet tot een zodanige ontsluiting te komen dat het plan wel zal gaan voldoen aan de vereisten van goede ruimtelijke ordening. Dit onderschrijft de visie van de Raad van State in de eerder genoemde uitspraak..

Het thans voorliggende plan om het verkeer af te wikkelen via het bestaande wegennet onder invoering van eenrichtingsverkeer maakt die conclusie derhalve niet anders. Daarenboven is onvoldoende aandacht besteed aan de gevolgen van het eenrichtingsverkeer en te verwachten stremmingen elders (Penningsveer) voor de bereikbaarheid van Spaarndam heeft en met name ook t.a.v. de routing die als alternatief door de weggebruikers zal worden aangewend.

Slechts als voorbeeld bedoeld en derhalve niet als enig gesignaleerd bezwaar, geeft ondergetekende hierbij aan dat te verwachten is dat verkeer vanuit Haarlem en de Waarderpolder met name in de avondspits zal gaan kiezen voor gebruik van het tracé: Schoterbrug/Vondelweg/Vergierdeweg/Slaperdijk/Visserseinde/IJdijk/Spaarndam-Oost in plaats van om te rijden over de Kerklaan in Haarlemmerliede via de te verwachten stremming in Penningsveer.

Hierdoor zal naar verwachting het verkeer op de IJdijk, dat in die spits van twee kanten komt, volledig vastlopen met alle gevaar en overlast voor de omwonenden daarin besloten.

Het onderzoek van Ligtermoet cs. lijkt voornamelijk te zijn ingegeven als weerlegging van de visie en overwegingen die de Raad van State in haar uitspraak van 9 november 2011 heeft vastgelegd in plaats van een onderzoek te zijn naar een planologisch aanvaardbare veilige oplossing voor de verkeersontsluiting in dit kwetsbare gebied.

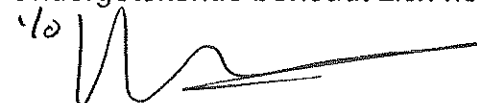
Daarbij valt op dat de beslissing van de Raad van State in de visie van genoemd bureau, maar in het verlengde daarvan ook van uw gemeente, gelezen moet worden in het licht van het voorkomen van bermschade terwijl het juist voornamelijk gaat om een veilige en voldoende doorstromende verkeersafwikkeling, die naar het oordeel van de afdeling met het bestaande wegennet niet voldoende kan worden gewaarborgd. (RdvSt 9/11/11;2.7.7 ev)

Ter zitting voorafgaand aan genoemde uitspraak heeft de Staatsraad nog eens duidelijk onderstreept dat de toepassing van grasbetontegels om het wegdek te verbreden een volstrekt onaanvaardbare (ook onveilige) oplossing is. Uw gemeente borduurt toch weer op die oplossing voort.

Het is ondergetekende voorts inmiddels gebleken dat de gemeente Haarlem niet wil bijdragen in zelfs de door uw gemeente noodzakelijk geachte aanvullende verkeersoplossingen in haar gebied (zoals fietsstroken). Het valt dan ook te voorzien dat zelfs de in het plan, ook nog eens als niet voorwaardelijk, opgenomen maatregelen een dode letter zullen blijken te zijn.

Het nieuwe plan "Woongebied Spaarnebuiten 2012" blijft in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Ondergetekende behoudt zich het recht voor deze zienswijzen later aan te vullen.



K. van der Leij

Betreft : Aannemingsbedrijf Van Geldorp BV en P.H.M. van
Geldorp en K. van der Leij

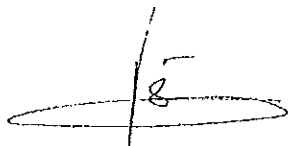
mr. K. van der Leij
KRUISWEG 1025 -1029
2131 CR HOOFDDORP

Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
9 november 2011	201002780/1/R1	
Onderwerp	Behandelend ambtenaar	
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	C.J.M. van der Knaap-Bom	
Bp. 'Woongebied SpaarneBuiten'	070-4264370	

In de bovenvermelde zaak is uitspraak gedaan. Een afschrift van deze uitspraak treft u hierbij aan.

Hoogachtend,

de secretaris van de Raad van State,



mr. H.H.C. Visser

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. K. van der Leij, wonend te Spaarndam, gemeente Haarlem,
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Aannemingsbedrijf van Geldorp B.V. en P.H.M. van Geldorp, onderscheidenlijk gevestigd en wonend te Spaarndam, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (hierna in enkelvoud: Van Geldorp),
3. de vereniging Vereniging De Hollandsche Molen, gevestigd te Amsterdam,
4. J. van Run, wonend te Spaarndam, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
5. J.P.G. van den Hoogen, wonend te Spaarndam, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
6. W.N.M. van Warmerdam, wonend te Spaarndam, gemeente Haarlem, appellanten,

en

de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 26 januari 2010, kenmerk RUI 10/002, heeft de raad het bestemmingsplan "Woongebied SpaarneBuiten" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Van der Leij bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 22 maart 2010, Van Geldorp bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 22 maart 2010, De Hollandsche Molen bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 23 maart 2010, Van Run bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 23 maart 2010, Van den Hoogen bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 24 maart 2010, en Van Warmerdam bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 24 maart 2010, beroep ingesteld. Van der Leij heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 14 april 2010. Van Geldorp heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 14 april 2010. Van Run heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 19 april 2010.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De vennootschap onder firma SpaarneBuiten v.o.f. heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht. Van der Leij, Van Geldorp, Van Warmerdam, de raad en SpaarneBuiten v.o.f. hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

De raad en het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 4 augustus 2011, waar Van der Leij, in persoon, Van Geldorp, vertegenwoordigd door mr. K. van der Leij, advocaat te Hoofddorp, De Hollandsche Molen, vertegenwoordigd door M. Ravesloot, Van Run, bijgestaan door mr. C.H. Norde, advocaat te Leiden, Van den Hoogen, vertegenwoordigd door F. Pentenga en J.T. van Lieshout en M.C. van Lieshout-Vink, Van Warmerdam, in persoon en de raad, vertegenwoordigd door mr. W.D. de Vos, advocaat te Amsterdam, H.B. de Bruijn, burgemeester van de gemeente, M.E. Driessen, werkzaam bij de gemeente en H.C. Andriessen, werkzaam bij Goudappel Coffeng, zijn verschenen. Ter zitting zijn het college van gedeputeerde staten, vertegenwoordigd door mr. M.C. Jonkman, advocaat te Zaandam, drs. M.K. van der Klugt-van Asperen en J.A. Oortman Gerlings, beiden werkzaam bij de provincie, en SpaarneBuiten v.o.f., vertegenwoordigd door mr. J.H.A. van der Grinten, advocaat te Amsterdam, ir. M.G. Otten en R.H.K. Elbers, gehoord.

2. Overwegingen

2.1. Het plan heeft betrekking op het voormalig bedrijventerrein van Koninklijke Volker Wessels Stevin dat ten zuiden van het dorp Spaarndam ligt. Het plan heeft tot doel om dit terrein te herontwikkelen tot een nieuw

woongebied met ongeveer 320 woningen, enkele commerciële voorzieningen, een jachthaven en een groengebied.

Formele bezwaren

2.2. Van der Leij en Geldorp stellen dat het plan door het opnemen van een uiteenzetting van het aanvullende rapport in de plantoelichting dusdanig is veranderd, dat het plan opnieuw ter inzage had moeten worden gelegd.

2.2.1. De raad kan bij de vaststelling van het plan daarin wijzigingen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Slechts indien de afwijkingen van het ontwerp naar aard en omvang zodanig groot zijn dat een wezenlijk ander plan is vastgesteld, dient de wettelijke procedure opnieuw te worden doorlopen.

De door Van der Leij en Van Geldorp bedoelde wijziging betreft uitsluitend de plantoelichting. Deze maakt geen deel uit van het plan. Het plan is derhalve ongewijzigd door de raad vastgesteld, zodat de aard en de omvang van het plan niet zijn veranderd.

Het betoog van Van der Leij en Van Geldorp faalt.

2.3. Van der Leij en Van Geldorp betogen dat ten onrechte geen dan wel geen adequaat overleg is gevoerd met de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland. Zij stellen wat betreft de gemeente Haarlem dat het geven van een enkele reactie en wat betreft de provincie Noord-Holland dat het uitblijven van een reactie niet als overleg aangemerkt kan worden.

2.3.1. Ingevolge artikel 3.1.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro), voor zover thans van belang, pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg met de besturen van de betrokken gemeenten. Zoals de Afdeling met betrekking tot de verplichting tot het voeren van dit overleg heeft overwogen in haar uitspraak van 11 augustus 2010, in zaak nr. 200909488/1/R1 (www.raadvanstate.nl), volgt uit dit artikel niet op welke wijze dit overleg vormgegeven dient te worden. Blijkens de artikelsgewijze toelichting uit de nota van toelichting (nota van toelichting, blz. 54; Stb. 2008, 145) wordt aan de praktijk overgelaten hoe het overleg wordt gevoerd.

In de plantoelichting staat dat het voorontwerpbestemmingsplan aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem en aan de provincie Noord-Holland is verzonden. Zij zijn derhalve in de gelegenheid gesteld tot het voeren van overleg. Voorts staat in bijlage 14 bij het plan dat de gemeente Haarlem een reactie heeft gegeven en dat de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude hierop heeft gereageerd. De raad heeft toegelicht dat van de provincie Noord-Holland, ook na herhaald verzoek, geen reactie is ontvangen. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het plan is vastgesteld in strijd met artikel 3.1.1, eerste lid, van het Bro.

2.4. Volgens Van der Leij en Van Geldorp is het aanvullende rapport van Goudappel Coffeng "Beoordeling verkeersmaatregelen SpaarneBuiten" van 22 december 2009 (hierna: de Beoordeling verkeersmaatregelen), dat na

afloop van de zienswijzentermijn beschikbaar is gekomen, ten onrechte alleen op de website van de gemeente gepubliceerd.

2.4.1. De beoordeling verkeersmaatregelen is tot stand gekomen na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, die eindigde op 22 november 2009.

Uit de Wet ruimtelijke ordening noch enige andere wettelijke bepaling volgt dat de raad gehouden is indieners van zienswijzen door toezending dan wel terinzagelegging in kennis te stellen van stukken met betrekking tot het plan die na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan aan hem bekend worden. Onder omstandigheden kan echter uit het oogpunt van een zorgvuldige voorbereiding van het plan aanleiding bestaan betrokkenen in kennis te stellen van dergelijke nadere stukken en aan hen gelegenheid te bieden daarop te reageren.

In de plantoelichting staat dat mede naar aanleiding van de zienswijzen door Goudappel Coffeng is onderzocht of met toepassing van de oplossingen die door de ambtelijke Verkeerswerkgroep SpaarneBuiten van de gemeente Haarlem, de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en de dorpsraad Spaarndam naar voren zijn gebracht een acceptabele verkeerssituatie kan ontstaan. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in de Beoordeling verkeersmaatregelen en opgenomen in de plantoelichting. In de plantoelichting is de conclusie opgenomen dat met het weren van doorgaand verkeer in de spitsuren de betrokken gemeenten het maximaal mogelijke doen om de verkeerssituatie in Spaarndam, Haarlemmerliede en Penningsveer te reguleren zonder het bestemmingsverkeer onmogelijk te maken. De Beoordeling verkeersmaatregelen is derhalve dragend voor de motivering van het bestreden besluit. Hierbij komt dat in het verweerschrift staat dat de raad gelet op de Beoordeling verkeersmaatregelen meent dat met de door de werkgroep voorgestelde maatregelen de toename van de verkeersintensiteit aanvaardbaar is.

Gelet op het voorgaande lag het naar het oordeel van de Afdeling in de rede de Beoordeling verkeersmaatregelen ter inzage te leggen dan wel deze aan betrokkenen toe te zenden en hen in de gelegenheid te stellen hierop te reageren. Nu de raad dit heeft nagelaten, is het bestreden besluit in zoverre niet genomen met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. Het besluit kan om die reden niet in stand blijven. De Afdeling ziet evenwel aanleiding om te bezien of er termen bestaan om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) de rechtsgevolgen van het besluit in stand te laten. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat Van der Leij en Van Geldorp alsnog in de gelegenheid zijn gesteld de Beoordeling verkeersmaatregelen in te zien en dat zij hun bezwaren met betrekking hiertoe in het kader van deze procedure kenbaar hebben kunnen maken.

2.5. De Hollandsche Molen heeft aangevoerd dat de raad het vastgestelde plan ten onrechte niet binnen veertien dagen ter inzage heeft gelegd. Deze beroepsgrond heeft betrekking op een gestelde onregelmatigheid van na de datum van het bestreden besluit en kan reeds om die reden de rechtmatigheid van het besluit niet aantasten. Deze gestelde

onregelmatigheid kan dan ook geen grond vormen voor de vernietiging van het bestreden besluit.

Milieueffectrapport

2.6. Van der Leij en Van Geldorp betogen dat ten onrechte geen milieueffectrapport (hierna: MER) is opgesteld, terwijl de woningbouw en de jachthaven die het plan mogelijk maakt daartoe verplichten. Wat betreft de woningbouw voeren zij daartoe aan dat het plan een toename van het aantal woningen in Spaarndam met 30% toestaat, deze woningbouw direct naast een industrieterrein wordt toegestaan en dat de omliggende infrastructuur ontoereikend is. Wat betreft de jachthaven wijzen zij erop dat deze gelet op de oppervlakte de drempelwaarde overschrijdt, dat de jachthaven een kernfunctie in het plan heeft en ook vanwege de ligging en de gevolgen voor de waterkwaliteit aanleiding hadden moeten vormen een MER op te stellen. Zij verwijzen naar het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 15 oktober 2009, Commissie tegen Nederland, C-255/08 (www.curia.europa.eu).

2.6.1. De raad stelt dat het plan de drempelwaarden voor een jachthaven en woningbouw niet overschrijdt, zodat er geen sprake is van een verplichting een MER op te stellen. Volgens hem behoefde ook op grond van andere factoren geen MER te worden opgesteld, omdat het plan per saldo een gunstig effect op het milieu zal hebben: een gebied dat thans voor zware industrie is bestemd krijgt immers een woonbestemming met kleinschalige recreatiemogelijkheden en groenvoorzieningen.

2.6.2. Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, onder a, van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) in samenhang gezien met artikel 2, eerste lid, van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (hierna: Besluit m.e.r. 1994) worden als activiteiten bij de voorbereiding waarvan een MER moet worden gemaakt, aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel C van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. 1994 is omschreven.

Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de Wm in samenhang gezien met artikel 2, tweede lid, van het Besluit m.e.r. 1994 worden als activiteiten ten aanzien waarvan het bevoegde gezag moet beoordelen of een MER moet worden gemaakt, aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994 is omschreven.

In de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994 wordt in beide gevallen in categorie 10.3, voor zover van belang, bepaald dat een MER dient te worden gemaakt dan wel beoordeeld dient te worden of een MER dient te worden gemaakt in het kader van het bestemmingsplan dat voorziet in de aanleg van een jachthaven met 500 ligplaatsen of meer, dan wel betrekking heeft op 250 ligplaatsen in een gevoelig gebied, onderscheidenlijk betrekking heeft op 100 ligplaatsen of meer.

In de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994 wordt in beide gevallen in categorie 11.1, voor zover van belang, bepaald dat een MER dient te worden gemaakt dan wel beoordeeld dient te worden of een MER dient te worden gemaakt in het kader van het bestemmingsplan dat voorziet in de bouw van 2.000 woningen of meer buiten de bebouwde

kom dan wel 4.000 woningen of meer binnen de bebouwde kom, onderscheidenlijk voorziet in 2.000 woningen of meer binnen de bebouwde kom.

2.6.3. Niet in geding is dat wat betreft de woningbouw waarin het plan voorziet de drempelwaarden niet worden overschreden, zodat op grond daarvan geen MER dient te worden gemaakt dan wel beoordeeld dient te worden of een MER dient te worden gemaakt.

Volgens het deskundigenbericht zal gelet op de afmetingen van het plandeel met de bestemming "Recreatie" waar de jachthaven is voorzien deze jachthaven ruimte bieden aan maximaal 70 ligplaatsen. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de drempelwaarde voor de jachthaven wordt overschreden.

Van Leij en Van Geldorp hebben niet aannemelijk gemaakt dat sprake is van andere factoren als bedoeld in bijlage III van richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (zoals gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG van de Raad van 3 maart 1997 en bij richtlijn 2003/35/EG van het Europese Parlement en de Raad van 26 mei 2003) in verband waarmee -- gelet op het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 15 oktober 2009, Commissie tegen Nederland, C-255/08 (www.curia.europa.eu) -- ondanks het feit dat de omvang van het project aanzienlijk onder de drempelwaarde blijft ook bij het niet overschrijden van een drempelwaarde een mer-beoordeling had moeten worden gemaakt.

Verkeer

2.7. Volgens Van der Leij, Van Geldorp en Van den Hoogen is de raad van onjuiste verkeersintensiteiten uitgegaan. Volgens Van der Leij vergelijkt de raad ten onrechte de verkeersintensiteiten als gevolg van het plan met de situatie dat het plangebied als industriegebied in gebruik zou zijn. Van Run stelt dat de omliggende wegen niet geschikt zijn voor de ontsluiting van het plangebied. Volgens Van der Leij en Van Geldorp zijn de door de raad voorgestelde maatregelen wat betreft de ontsluiting van het plangebied niet uitvoerbaar en zullen hun woningen en bedrijven op bepaalde tijdstippen onbereikbaar worden. Van der Leij meent dat de ontsluiting niet verzekerd is omdat de gemeente Haarlem niet met het plan heeft ingestemd. Van der Leij, Van Geldorp, Van Run, Van den Hoogen en Van Warmerdam vrezen dat het plan zal leiden tot verkeersoverlast en vermindering van de verkeersveiligheid. Tevens vrezen zij geluidsoverlast en een toename van de uitstoot van fijn stof als gevolg van het plan.

2.7.1. De raad stelt dat het plan geen verslechtering van de verkeerssituatie tot gevolg heeft, omdat de planologische mogelijkheden die het voorgaande plan bood een slechtere verkeerssituatie met zich zouden brengen dan het nu voorliggende plan. Voorts stelt hij geen reden te hebben te twifelen aan de verkeersonderzoeken op grond waarvan de verkeersintensiteiten zijn bepaald. De raad acht de voorgestelde verkeersmaatregelen uitvoerbaar, nu een systeem zoals beoogd reeds wordt gebruikt op een ander traject. Omdat de verkeersmaatregelen niet zullen

worden toegepast op de weg Zijkanaal C en de Spaarndammerdijk zullen bezoekers en klanten Spaarndam zonder risico op een bekeuring kunnen verlaten, aldus de raad.

2.7.2. Spaarndam ligt in twee gemeenten. Het deel van het dorp ten westen van de sluis tussen het water van de Mooie Nel en het IJ wordt Spaarndam-West genoemd en ligt in de gemeente Haarlem. Het deel van het dorp aan de oostzijde van de sluis wordt Spaarndam-Oost genoemd en ligt in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarwoude. Het plangebied ligt in het deel Spaarndam-Oost.

Ingevolge het vorige bestemmingsplan "Spaarndam Zuid 1970" hadden de gronden overwegend de bestemming "Handel en Nijverheid I" en "Handel en Nijverheid II", ingevolge waarvan bedrijven voor handel en nijverheid waren toegestaan.

Spaarndam-Oost heeft vier ontsluitingsroutes. Dit zijn de route over de Slaperdijk richting Haarlem, die via de route Spaarndammerdijk-Ijdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg dwars door de oude kern van Spaarndam-Oost en Spaarndam-West leidt, de route over de weg Zijkanaal C die richting het westelijke havengebied van Amsterdam leidt, de route over de Spaarndammerdijk die richting Amsterdam leidt en de route over de Lageweg en de Lagedijk die via Penningsveer naar Haarlem leidt.

2.7.3. De raad heeft ten behoeve van de planvorming een viertal onderzoeken naar de verkeersafwikkeling laten uitvoeren.

In 2002 is door Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar de bestaande verkeerssituatie in Spaarndam. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het onderzoek "'De Mooie Nel' te Spaarndam" van 29 januari 2002 (hierna: het verkeersonderzoek van 2002). Op basis van mechanische telling, visuele telling en kentekenonderzoek is toen de verkeerssituatie in en rond Spaarndam in kaart gebracht. Voorts is een prognose gegeven van de toekomstige verkeersdruk indien de plannen voor de ontwikkeling van het plangebied tot woonwijk al dan niet gerealiseerd worden. Daarbij is uitgegaan van een afname van 259 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etmaal) als gevolg van het verdwijnen van bedrijven uit het plangebied.

Vervolgens is het verkeersonderzoek van 2002 geactualiseerd met een onderzoek door Goudappel Coffeng. Bij dit onderzoek is tevens het bestaande wegennet beoordeeld op zijn geschiktheid voor de afwikkeling van het extra verkeer van en naar het plangebied. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Verkeersonderzoek SpaarneBuiten" van 22 oktober 2007 (hierna: het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten). In het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten is op basis van mechanische tellingen buiten de bebouwde kom op de vier ontsluitingsroutes van Spaarndam geconcludeerd dat de verkeersintensiteiten vergeleken met 2001 zijn afgenomen. Voorts is geconcludeerd dat de weg Zijkanaal C de verwachte verkeersintensiteiten goed kan verwerken. De Spaarndammerdijk zal de verwachte verkeersintensiteit kunnen verwerken, maar in verband met de slechte berm vraagt de weg aandacht, aldus het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten. Voorts is geconcludeerd dat het noordelijke deel van de Lageweg, tussen de Spaarndammerdijk en de Kerklaan, de verwachte

verkeersintensiteit goed zal kunnen verwerken, maar dat het zuidelijke deel van de Lageweg, tussen de Kerklaan en de molen De Slokop, opgewaarderd moet worden tot een weg met een vergelijkbaar profiel als het noordelijke deel van de Lageweg. De Lagedijk is volgens het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten niet geschikt om de verwachte verkeersintensiteit te verwerken, zodat deze opgewaarderd dient te worden tot een weg van 5,5 m breed. De wegen binnen de bebouwde kom op de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg zijn volgens het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten evenmin geschikt om de huidige en verwachte verkeersintensiteit, die 1.000 à 1.500 mvt/etmaal hoger is dan buiten de bebouwde kom, te verwerken. Voorts wordt geconcludeerd dat door aanpassingen aan de Spaarndammerdijk, het zuidelijke deel van de Lageweg en de Lagedijk op de verwachte toename van de verkeersintensiteit kan worden geanticipeerd. Tevens wordt geconcludeerd dat de verkeersintensiteit op de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg hoger is dan daar gewenst is, maar dat sprake is van een afname ten opzichte van de situatie dat het bestemmingsplan "Spaarndam Zuid 1970" wordt uitgevoerd.

In opdracht van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is door Goudappel Coffeng voorts onderzoek gedaan naar de mogelijkheid een nieuwe noordelijke ontsluitingsroute voor het plangebied te creëren. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Extra ontsluiting SpaarneBuiten" van 19 mei 2008 (hierna: het Extra ontsluitingonderzoek). In het Extra ontsluitingonderzoek staat dat niet verwacht wordt dat een noordelijke ontsluiting van het plangebied effect zal hebben op de verdeling van het verkeer over de Slaperdijkweg, de Spaarndammerdijk, de Lagedijk en de weg Zijkanaal C. Voorts is geconcludeerd dat als er dwingende redenen zijn om het noordelijke deel van de Lageweg te ontlasten van autoverkeer, overwogen kan worden om een extra noordelijke ontsluiting aan te leggen en dat in alle andere gevallen wordt aanbevolen om de oorspronkelijke structuur te handhaven.

Goudappel Coffeng heeft ten slotte in opdracht van onder meer de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie indien zowel het bestemmingsplan SpaarneBuiten als de door de ambtelijke Verkeerswerkgroep SpaarneBuiten voorgestelde verkeersmaatregelen zullen worden uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn neergelegd in de Beoordeling verkeersmaatregelen. In de Beoordeling verkeersmaatregelen staat dat door het nemen van verkeersmaatregelen de verkeersintensiteit op een aantal ontsluitingsroutes zal verminderen, maar dat de verkeersmaatregelen geen effect zullen hebben op de verkeersintensiteit op de weg Zijkanaal C en de Spaarndammerdijk. Om de verkeersintensiteit goed kunnen verwerken, zullen volgens de Beoordeling verkeersmaatregelen, gelet op het CROW Handboek Wegontwerp erftoegangswegen (hierna: de CROW-richtlijnen), het zuidelijke deel van de Lageweg en de Lagedijk moeten worden aangepast. Wat betreft de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg staat in de Beoordeling verkeersmaatregelen dat ondanks afname van de verkeersintensiteit als gevolg van verkeersmaatregelen deze route door Spaarndam-West drukker is dan op een weg met een krap profiel zonder voetgangersvoorzieningen wenselijk is.

2.7.4. De Afdeling stelt voorop dat zij het door de raad ingenomen standpunt dat het voorliggende plan wat betreft de verkeersafwikkeling reeds aanvaardbaar is te achten omdat het vorige plan voorzag in bestemmingen die grotere verkeersstromen hadden kunnen genereren dan de bestemmingen waarin het nu voorliggende plan voorziet, niet deelt. De raad miskent aldus dat hij in het kader van de beoordeling van het voorliggende plan alle betrokken belangen dient af te wegen, waarbij moet worden bezien in hoeverre dat plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

2.7.5. Wat betreft het betoog dat de raad bij de vaststelling van het plan van onjuiste verkeersintensiteiten is uitgegaan, stelt de Afdeling vast dat de verkeersintensiteiten waarvan de raad is uitgegaan zijn gebaseerd op metingen in het kader van het verkeersonderzoek van 2002 en op metingen in het kader van het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten. Uit dit laatste onderzoek volgt dat de verwachte verkeersintensiteit op de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg door de oude kern van Spaarndam tussen 1.000 en 1.500 mvt/etmaal meer zal bedragen dan op de Slaperdijkweg buiten de bebouwde kom. Gelet op de totale afname van de verkeersintensiteiten, de invloed van reeds genomen verkeersmaatregelen, de onrechtstreekse relatie tussen de verkeersintensiteiten in de oude kern en op de Slaperdijk en omstandigheden als verplaatsing van voorzieningen van Spaarndam-West naar Spaarndam-Oost zal de verkeersintensiteit volgens dit onderzoek lager uitvallen dan op basis van het verkeersonderzoek van 2002 werd verwacht. Van der Leij, Van Geldorp en Van den Hoogen hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze metingen gebreken vertonen of dat de raad anderszins hier niet van uit heeft mogen gaan. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet van de op die metingen gebaseerde verkeersintensiteiten heeft mogen uitgaan.

2.7.6. Ten aanzien van het betoog van Van der Leij en Van Geldorp dat de raad het aantal verkeersbewegingen per woning heeft onderschat, overweegt de Afdeling dat in het deskundigenbericht staat dat de normen waar Van der Leij en Van Geldorp zich op beroepen ten tijde van het opstellen van het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten nog niet gepubliceerd waren. Bovendien vermeldt het deskundigenbericht dat ook indien van deze normen was uitgegaan, gelet op de woningdichtheid en de voorzieningen in het plangebied, met hetzelfde aantal van zes ritten per woning per etmaal gerekend kan worden. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid heeft mogen uitgaan van het aantal van zes verkeersbewegingen per woning per etmaal.

2.7.7. Met betrekking tot de betwiste geschiktheid van de onderscheiden wegen voor de verwerking van de verwachte verkeersintensiteit overweegt de Afdeling het volgende.

2.7.7.1. In het deskundigenbericht staat dat de conclusies in het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten worden onderschreven wat betreft de vraag of de weg Zijkanaal C en het noordelijke deel van de Lageweg aan de CROW-richtlijnen voldoen en dat het zuidelijke deel van de Lageweg verbreed kan worden tot 5,5 m, zodat deze wegen – al dan niet na

verbreding – het verwachte verkeersaanbod zullen kunnen verwerken. Voorts staat in het deskundigenbericht dat ook de Slaperdijkweg het verwachte verkeersaanbod zal kunnen verwerken. Niet aannemelijk is gemaakt dat deze in het deskundigenbericht neergelegde bevindingen onjuist zijn. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid van de geschiktheid van evenbedoelde wegen heeft mogen uitgaan.

2.7.7.2. Ten aanzien van de Lagedijk wordt in het deskundigenbericht de constatering in het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten en de Beoordeling verkeersmaatregelen onderschreven dat de Lagedijk niet geschikt is om de verwachte verkeersintensiteit na het treffen van de verkeersmaatregelen te verwerken. In het deskundigenbericht staat dat bij nameting is gebleken dat de Lagedijk een breedte heeft die varieert van 3,8 m tot 4 m en ligt op een regionale waterkering met een kruinbreedte van 5,1 m tot 6,2 m. De Lagedijk is in beheer bij het Hoogheemraadschap van Rijnland (hierna: het Hoogheemraadschap) en voor verbreding van de weg is een keurvergunning nodig. Gelet op het beleid van het Hoogheemraadschap is het volgens het deskundigenbericht niet waarschijnlijk dat een keurvergunning voor de verbreding van de Lagedijk zal worden afgegeven.

Met verwijzing naar het nader in geding gebrachte rapport "Verkeersmaatregelen Spaarndam" van 21 januari 2011 (hierna: het rapport Verkeersmaatregelen Spaarndam) en het door het Hoogheemraadschap opgestelde memo "Voorwaarden bij wegverbredingen op keringen" van 30 juni 2011 (hierna: het Memo Hoogheemraadschap) stelt de raad dat de Lageweg verbreed kan worden door het aanbrengen van grasbetontegels of door weggezakte grasbetontegels te herstellen. In het Memo Hoogheemraadschap staat dat bij het verbreden van de Lagedijk met grasbetonstenen kan worden volstaan met het realiseren van een 1 m brede waterkerende kleilaag in de vorm van een kleikist, waarbij het kleipakket tot aan de bestaande slecht doorlatende laag dient te komen. In die situatie is het volgens dit memo mogelijk een vergunning te verkrijgen, mits wordt aangetoond dat met het aanbrengen van de constructie de stabiliteit voldoende blijft. Voor de plaatsen op de Lagedijk waar al grasbetonstenen liggen, is sprake van een reeds bestaande situatie, zodat een vergunning voor de onderhoudswerkzaamheden nodig is, aldus het Memo Hoogheemraadschap.

Uit de CROW-richtlijnen volgt dat de verhardingsbreedte van een erftoegangsweg de rijloper omvat, de wegmarkering en eventuele uitwijk- of suggestiestroken. De verwachte verkeersintensiteit op de Lagedijk na het nemen van verkeersmaatregelen bedraagt volgens de Beoordeling verkeersmaatregelen 1.991 mvt/etmaal. Om aan de CROW-richtlijnen te voldoen dient de Lagedijk bij een dergelijke verkeersintensiteit een verhardingsbreedte te hebben van 5,5 m. In het deskundigenbericht staat dat de rijloper van de Lagedijk thans 3,8 m tot 4,0 m breed is en dat de breedte inclusief grasbetonstenen op sommige plaatsen 5,1 m is. De resultaten van de nameting van de Lagedijk in het deskundigenbericht zijn niet weersproken. De Afdeling ziet geen aanleiding niet van deze resultaten uit te gaan.

In aanmerking genomen dat het Hoogheemraadschap blijktens zijn

memo voor het verbreden van de weg met grasbetonstenen slechts onder voorwaarden vergunning zal verlenen, staat voor de Afdeling vast dat verbreding van de verhardingsbreedte door middel van asphalt- of klinkerverharding niet tot de mogelijkheden behoort. Anders dan waarvan de raad uitgaat, kunnen grasbetonstenen niet gebruikt worden voor de noodzakelijke verbreding van de rijloper voor de Lagedijk. In de CROW-richtlijnen staat immers dat een uitwijkstrook aan weerszijden van de weg maximaal 0,5 m breed kan zijn omdat bredere uitwijkstroken door weggebruikers als een fietsvoorziening kunnen worden gezien. De weg op de Lagedijk kan derhalve door middel van grasbetonstenen tot maximaal 4,8 m tot 5 m worden verbreed. Hierbij komt dat in het Memo Hoogheemraadschap staat dat automobilisten de grasbetonstenen alleen als uitwijkmogelijkheid kunnen gebruiken en dat grasbetonstenen door het Hoogheemraadschap als bermverharding worden gezien. Een en ander leidt de Afdeling tot de conclusie dat ook met de toepassing van grasbetonstenen de benodigde verhardingsbreedte van 5,5 m voor de Lagedijk niet kan worden bereikt. Reeds op grond van het voorgaande heeft de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de Lagedijk voorziet in een adequate, verkeersveilige ontsluiting van het plangebied. De Afdeling laat in dit verband nog daar dat er langs de Lagedijk geen vrijliggend fietspad ligt overeenkomstig de CROW-richtlijnen, dat bij de vaststelling van het plan geen rekening is gehouden met de kosten die gemoeid zijn met het aanleggen van een kleipakket langs de Lagedijk, dat voor de beoogde wachtplaatsen bij de versmallingen die met asphalt- of klinkerverharding moeten worden aangelegd geen plaats is dan wel geen vergunning door het Hoogheemraadschap zal worden verleend, en – ten slotte – dat geenszins aannemelijk is gemaakt dat kan worden voldaan aan de voorwaarden van het Hoogheemraadschap met betrekking tot de stabiliteit van de dijken.

2.7.7.3. Met betrekking tot de Spaarndammerdijk staat in het deskundigenbericht dat bij nameting is gebleken dat deze weg een breedte heeft die varieert van 4 m tot 4,3 m. De verwachte verkeersintensiteit op de Spaarndammerdijk bedraagt volgens het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten 999 mvt/etmaal. Volgens de Beoordeling verkeersmaatregelen zullen verkeersmaatregelen geen effect op deze verkeersintensiteit hebben. Gelet op de CROW-richtlijnen dient de Spaarndammerdijk een verhardingsbreedte van 5 m te hebben om de verwachte verkeersintensiteit te kunnen verwerken. Gelet op de CROW-richtlijnen met het oog op de verkeersveiligheid wordt deze weg als krap beoordeeld. Wat betreft de mogelijkheid tot verbreding van de Spaarndammerdijk staat in het deskundigenbericht dat deze weg op een primaire waterkering ligt en dat voor verbreding van de weg een keurvergunning benodigd is van het Hoogheemraadschap. Voorts staat in het deskundigenbericht dat bij nameting de kruin van de Spaarndammerdijk varieert in breedte tussen 5,2 m tot 5,7 m, zodat niet waarschijnlijk is dat een keurvergunning voor verbreding van deze weg zal worden verleend. De resultaten van de nameting in het deskundigenbericht zijn niet weersproken. De Afdeling ziet geen aanleiding niet van deze resultaten uit te gaan. Ook voor de Spaarndammerdijk geldt dat verbreding van de verhardingsbreedte door middel van asphalt- of klinkerverharding niet tot de mogelijkheden behoort nu

in het deskundigenbericht staat dat voor verbreding van de weg op de Spaarndammerdijk geen vergunning van het Hoogheemraadschap kan worden verkregen en in het Memo Hoogheemraadschap staat dat het verbreden van de weg niet aan de beleidsregels voldoet.

De Afdeling overweegt dat voor de Spaarndammerdijk de gewenste verhardingsbreedte van 5 m kan worden gerealiseerd, omdat de rijloper van asfalt minimaal 4 m breed is en de uitwijkstrook van grasbetonstenen aan weerszijden maximaal 0,5 m breed mag zijn. De raad heeft inmiddels ook tot deze verbreding door middel van grasbetonstenen besloten.

Ingevolge de CROW-richtlijnen dient voorts in verband met onder meer de verkeersveiligheid naast de rijloper van een weg een obstakelvrije zone aanwezig te zijn met een breedte van ten minste 1,5 m, die breder dient te zijn bij een sterk aflopend talud. Op de Spaarndammerdijk dient derhalve aan weerszijden van de rijloper, naast een uitwijkstrook van 0,5 m, een obstakelvrije zone van ten minste 1 m breed aanwezig te zijn. In het deskundigenbericht staat dat de kruinbreedte van de Spaarndammerdijk van 5,2 m tot 5,7 m bedraagt. In het Memo Hoogheemraadschap staat dat geen plannen bestaan de Spaarndammerdijk te verbeteren. Nu voor een voldoende brede obstakelvrije zone een kruinbreedte van ten minste 7 m nodig is, moet worden vastgesteld dat op de Spaarndammerdijk niet in een voldoende brede obstakelvrije zone kan worden voorzien.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de Spaarndammerdijk in een adequate, verkeersveilige ontsluiting van het plangebied voorziet.

2.7.7.4. De Afdeling acht van belang dat in het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten en in de Beoordeling verkeersmaatregelen staat dat de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg binnen de bebouwde kom drukker is dan op een weg met een krap profiel zonder voetgangersvoorzieningen wenselijk is. Het deskundigenbericht onderschrijft de conclusie in het Verkeersonderzoek SpaarneBuiten en de Beoordeling verkeersmaatregelen dat deze wegen niet geschikt zijn om de huidige en de verwachte verkeersintensiteit na het treffen van maatregelen te verwerken. Hoewel de verkeersintensiteit als gevolg van de verkeersmaatregelen op deze route afneemt ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit blijft als gevolg daarvan op deze route een overbelaste situatie bestaan.

2.7.7.5. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de Lagedijk, de Spaarndammerdijk en de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg als adequate, verkeersveilige ontsluitingsroute voor het plangebied kunnen dienen. De ontsluiting van het plangebied is hiermee onvoldoende gewaarborgd. Hierbij betreft de Afdeling dat de ontsluiting van het plangebied met name in de richting van Haarlem onvoldoende is en dat ter zitting door de raad is toegelicht dat Spaarndam voornamelijk op Haarlem is gericht. Voorts betreft de Afdeling bij haar oordeel dat de mogelijkheid van een extra ontsluiting reeds is onderzocht en dat in het Extra ontsluitingonderzoek is geconcludeerd dat verwacht wordt dat een noordelijke ontsluiting van het plangebied slechts effect zal hebben

op het noordelijke deel van de Lageweg, die de verwachte verkeersintensiteit reeds kan verwerken.

2.7.8. Gelet op hetgeen is overwogen in 2.7.7.5, in samenhang met hetgeen is overwogen in 2.4.1, ziet de Afdeling geen termen aanwezig om de rechtsgevolgen van het besluit van de raad tot vaststelling van het plan in stand te laten. De beroepen zijn gegrond. Het bestreden besluit dient wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb te worden vernietigd.

2.7.9. Gelet op hetgeen in 2.8.7 is overwogen behoeven de overige beroepsgronden geen bespreking.

Proceskostenveroordeling

2.8. De raad dient ten aanzien van Van Geldorp en De Hollandsche Molen op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. Van proceskosten van der Leij, Van Run, Van den Hoogen en Van Warmerdam die voor vergoeding in aanmerking komen is niet gebleken.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

- I. verklaart de beroepen gegrond;
- II. vernietigt het besluit van de raad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude van 26 januari 2010, kenmerk RUI 10/002, waarbij het bestemmingsplan "Woongebied SpaarneBuiten" is vastgesteld;
- III. veroordeelt de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude tot vergoeding van bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Aannemingsbedrijf Van Geldorp B.V. en P.H.M. van Geldorp in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1092,50 (zegge: duizendtweeënnegentig euro en vijftig cent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;
veroordeelt de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude tot vergoeding van bij de vereniging Vereniging De Hollandsche Molen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 24,51 (zegge: vierentwintig euro en eenenvijftig cent);
- IV. gelast dat de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude aan appellanten vergoedt het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van:
 - € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor K. van der Leij;
 - € 298,00 (zegge: tweehonderdachtennegentig euro) voor de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Aannemingsbedrijf Van Geldorp B.V. en P.H.M. van Geldorp, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;
 - € 298,00 (zegge: tweehonderdachtennegentig euro) voor de vereniging Vereniging De Hollandsche Molen;
 - € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor J. van Run;
 - € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor J.P.G. van den Hoogen, en;
 - € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor W.N.M. van Warmerdam.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. M.W.L. Simons-Vinckx en mr. G. van der Wiel, leden, in tegenwoordigheid van mr. A.J. Soede, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek

w.g. Soede

voorzitter

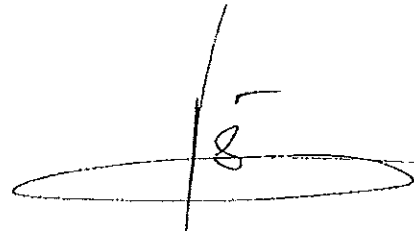
ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 9 november 2011

270-655.

Verzonden: 9 november 2011

Voor eensluidend afschrift,
de secretaris van de Raad van State,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' shape with a horizontal line across the middle and a small '8' or similar character to the right.

mr. H.H.C. Visser