

Aan:  
De gemeenteraad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude  
Postbus 83  
1160 AB Zwanenburg

Van:  
JPG van den Hoogen & GJE Gerrits  
Spaarndammerdijk 32  
2064KM Spaarndam

Betreft: Ontwerpbestemmingsplan Spaarnebuiten & Coördinatiebesluit 82 woningen

Spaarndam, 11 januari 2013

Geachte leden van de Gemeenteraad

Met deze brief reageren wij op het door u ter inzage gelegde ontwerp bestemmingsplan "Woongebied Spaarnebuiten 2012" en het hiermee samenhangende Coördinatiebesluit ten aanzien van 82 woningen in Spaarnebuiten.

**De invulling van het ontwerpbestemmingsplan Spaarnebuiten:**

Een eerdere versie van dit bestemmingsplan is door de Raad van State in november 2011 vernietigd, omdat de verkeersafwikkeling voor het woongebied onvoldoende was onderzocht. Wij betreuren het dat de Gemeenteraad deze vernietiging niet heeft aangegrepen om het bestemmingsplan grondig te herzien. De plannen voor Spaarnebuiten zijn gemaakt in de periode vóór de economische crisis van 2008, met relatief veel huizen uit het dure segment en weinig huurwoningen. Inmiddels is de economische situatie grondig veranderd en heeft de overheid de regels voor hypotheekverstrekking en belastingaftrek ingrijpend veranderd. Dit heeft verstrekkende gevolgen voor de huizenmarkt en de toegang daartoe. Het nu ter inzage liggende plan houdt qua invulling op geen enkele manier rekening met deze gewijzigde situatie.

Wij betreuren het dat de Gemeenteraad niet voor een andere invulling heeft gekozen: meer huurwoningen en huizen uit het goedkope en midden segment, waarvoor op dit moment - en naar het zich laat aanzien op (midden)lange termijn - een grote behoefte bestaat. Dit geldt zeker ook voor de bevolking van Spaarndam en de starters op de woningmarkt.

**De ontsluiting van Spaarnebuiten.**

Bij het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan is een rapport van een verkeersonderzoek toegevoegd van Ligtermoet & Partners. Op zich is het positief dat het onderzoek door een ander bureau is uitgevoerd en niet door het bureau Goudappel Coffeng, dat eerder onderzoeken heeft uitgevoerd. Bij het verkeersonderzoek van Ligtermoet – we hebben dit onderzoek naast de onderzoeken van Goudappel Coffeng en dat van de Stichting AB, dat in opdracht van de Raad van State onderzoek heeft gedaan gelegd - en de voorgestelde verkeersoplossingen willen wij een aantal opmerkingen plaatsen:

- Autonome groei van 0% (en maximaal 1%): opmerkelijk is dat in het onderzoek niet of nauwelijks wordt gekeken naar ontwikkelingen binnen en buiten de gemeente, die tot toename van de verkeersdruk kunnen leiden. Binnen de gemeente, kunnen worden genoemd: de

geplande herziening van het bestemmingsplan Spaarndam Zuid (woningen en winkels op het "Polderman terrein", de woningen die op het terrein van de Adelbertusschool worden gebouwd, de geplande ontwikkeling van de "Outlet" in Halfweg en buiten de gemeente de mogelijke ontwikkeling van Fort Noord. De "autonome" groei van het (auto)verkeer zal ons inziens dan ook hoger uitvallen dan wat in het rapport Ligtermoet wordt gesuggereerd.

- Capaciteit wegen: Zeer opmerkelijk is de stelling in het rapport Ligtermoet, dat de huidige en toekomstige verkeersintensiteit op de dijkweg door het oude dorp (Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde) acceptabel is. Ligtermoet hanteert hierbij de richtlijn van 5000 à 6000 mvt/etmaal, gebaseerd op ASVW2004 van de stichting CROW. Dit zou het mogelijk maken om de verwachte verkeersintensiteit van 4500 mvt/etmaal in het oude dorp en van 4800 mvt/etmaal bij het Rijnlandshuis te verwerken. In eerdere studies (Goudappel Coffeng, StAB) werd steeds gesteld dat de verkeersdruk door Spaarndam-West drukker zou worden dan wenselijk, terwijl ook bij Goudappel Coffeng (2007 en 2009), bij StAB (2010) en bij de Raad van State was de ASVW "norm" van 2004 bekend. De Raad van State heeft zelfs de CROW richtlijnen als uitgangspunt genomen bij de nietig verklaring van bestemmingsplan Spaarnebuiten.

Wat blijkt? Het rapport Ligtermoet hanteert een nogal vrije interpretatie van de ASVW2004. Deze richtlijn van 5000 à 6000 mvt/etmaal is bedoeld voor wegen binnen de bebouwde kom met een "ruim" profiel. Bij de dijkweg door het dorp is geen sprake van een "ruim" profiel, zijn auto en langzaam verkeer niet gescheiden en wordt een deel van het wegdek (IJdijk-Visserseinde) gebruikt voor het parkeren van auto's. Bovendien, zo blijkt uit navraag bij de stichting CROW, was deze richtlijn zeer ruim genomen en wordt de maximum intensiteit voornamelijk bepaald door de toevoerwegen. Derhalve heeft de stichting CROW de richtlijnen voor maximum verkeersintensiteit niet meer opgenomen in de ASVW2012, die per 1 oktober 2012 van kracht is.

Kortom, de ASVW2004 richtlijn wordt niet juist gepresenteerd en wordt in de ASVW2012 ook niet meer gehanteerd. Wij constateren dat door Spaarnebuiten de belasting van de dijkweg door het "oude" dorp groter wordt en er geen duidelijke oplossing wordt geboden. Er wordt aangegeven dat "mogelijk" de flitspaal bij de sluis ook in de avondspits wordt aangezet, maar dat is wel erg vrijblijvend.

#### **Het coördinatiebesluit:**

De Gemeenteraad heeft tegelijk met het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan Spaarnebuiten, een coördinatiebesluit genomen voor de bouw van 46 appartementen, commerciële ruimtes en 36 woningen op het terrein van Spaarnebuiten. Wij dringen er bij de Gemeenteraad op aan om eerst zorgvuldig de procedure rond de inspraak van het bestemmingsplan Spaarnebuiten af te ronden, verkeers- en ontsluitingsmaatregelen te nemen en pas daarna besluiten te nemen over het afgeven van bouwvergunningen. Het risico bestaat, dat er wederom huizen gebouwd gaan worden voordat een eventuele bezwaarprocedure bij de Raad van State is afgerond.

Immers, bij de vaststelling van het vorige bestemmingsplan Spaarnebuiten door de gemeenteraad op 26 januari 2010, werd door het gemeentebestuur toegezegd, dat er geen sleutel overhandigd zou worden voordat er verkeersmaatregelen zouden worden genomen. Inmiddels zijn er 76 woningen gebouwd, het merendeel van de sleutels overhandigd zonder dat er ook maar één van toen op tafel liggende verkeersmaatregelen is ingevoerd. Noch de gemeenteraad die in maart 2010 in een nieuwe samenstelling aantrad, noch het gemeentebestuur hebben de noodzaak gevoeld om de toezeggingen na te komen.

Ondergetekenden hebben in 2010 bij de Raad van State bezwaar gemaakt tegen Spaarnebuiten. Op basis van de toezeggingen van het gemeentebestuur en de gemeenteraad met betrekking tot te nemen verkeersmaatregelen, hebben wij toen geen opschortende werking aangevraagd. Wij wachten de reacties van de gemeenteraad op de ingebrachte zienswijzen ten aanzien van het bestemmingsplan, de

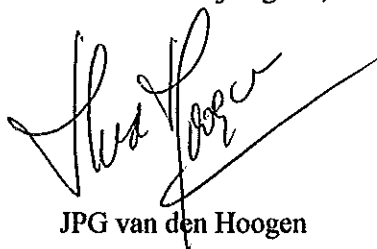
ontsluiting en het coördinatiebesluit af. Op basis daarvan zullen we ons beraden of we wederom bij de Raad van State in beroep zullen gaan en dit maal tegelijk opschortende werking moeten aanvragen.

**Tot slot:**

Tenslotte het volgende: de afdeling bestuursrechtsspraak van Raad van State heeft in naam van de koningin het gemeenteraadsbesluit van 26 januari 2010 met betrekking tot Spaarnebuiten nietig verklaard en de raad van de gemeente Haarlemmerliede gelast de griffierechten te vergoeden van appellanten. Tot op heden heeft de gemeenteraad van Haarlemmerliede nagelaten de griffierechten aan ondergetekende te vergoeden.

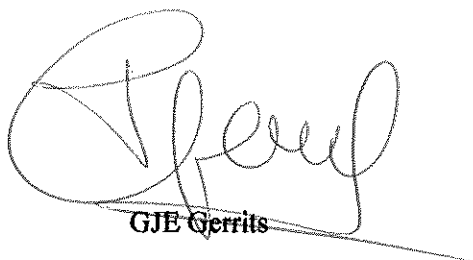
Wij wensen u veel sterkte en wijsheid in de complexe besluitvorming waarbij vele – vaak tegengestelde belangen- moeten worden afgewogen. Wij zien uw reactie op de ingediende zienswijzen met spanning tegemoet.

Met vriendelijke groet,



JPG van den Hoogen

&



GJE Gerrits