1154-92

Goudappel Coffeng
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

MAB BV

MER Raaksgebied Haarlem
Aanvulling ontwerp

Postbus 161
7400 AD Deventer
Telefoon 0570 666 222
Fax 0570 666 888

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer

Postbus 16770
2500 BT Den Haag
Telefoon 070 305 30 53
Fax 070 389 66 32

Hofwijckstraat 55
2515 RN Den Haag

goudappel@goudappel.nl
www.goudappel.nl

Goudappel Coffeng
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

MAB BV

MER Raaksgebied Haarlem
Aanvulling ontwerp

Datum 25 maart 2002
Kenmerk MAB019/Abf/0291
Eerste versie

Goudappel Coffeng BV
KvK 38017479
Lid ONRI
ISO 9001/BRL 9990

Goudappel Coffeng BV heeft als leveringsvoorwaarden de RVOI tenzij anders met de opdrachtgever is overeengekomen.

Goudappel Coffeng
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

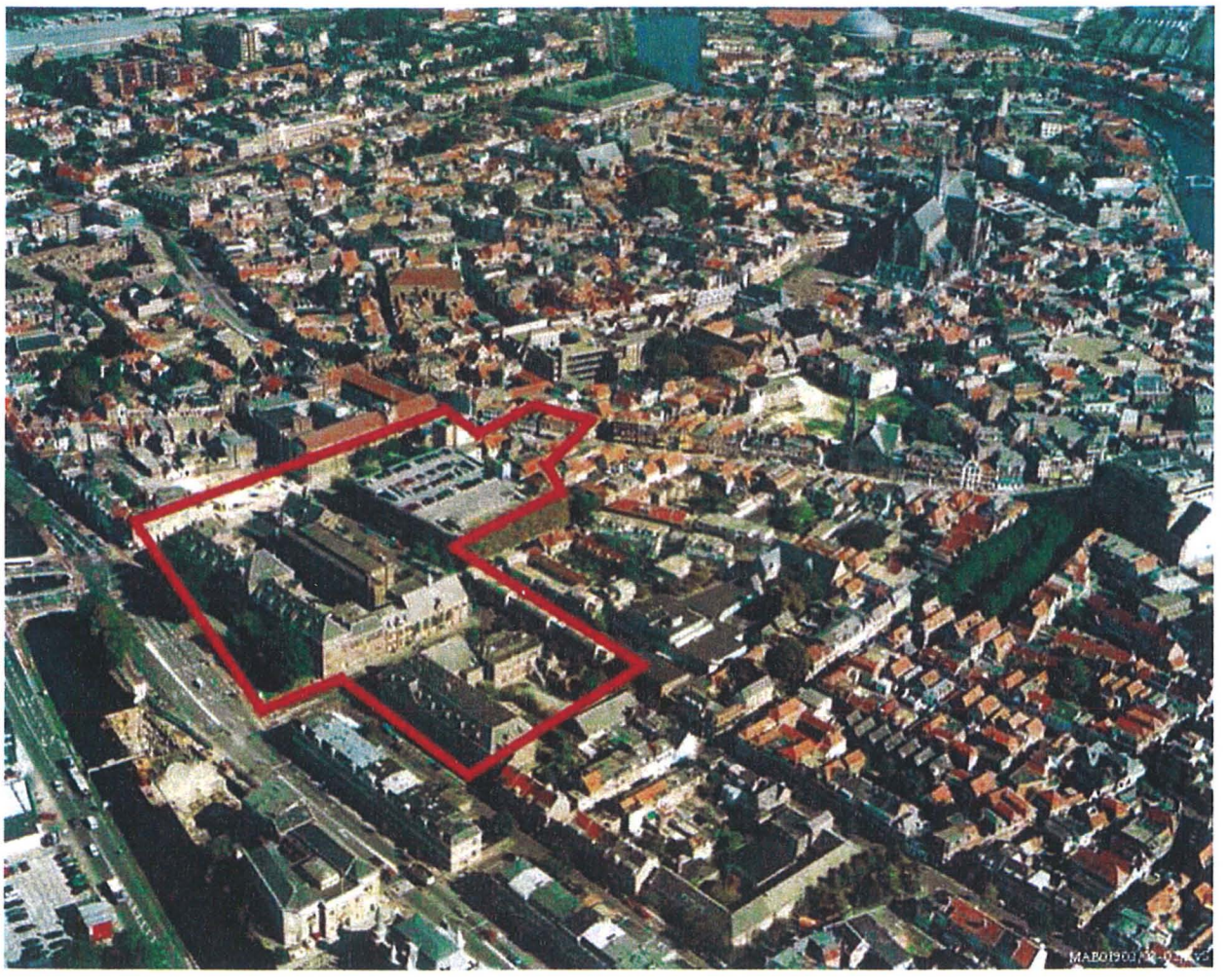
Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	MAB BV
Titel rapport	MER Raaksgebied Haarlem Aanvulling ontwerp
Kenmerk	MAB019/Abf/0291
Datum publicatie	25 maart 2002
Projectteam opdrachtgever(s)	mevrouw ir. S.H. Uiterwaal
Projectteam gemeente Haarlem	drs. P. Onel
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren ing. F.A. Aalbers (projectleider), ir. M.J. Fabery de Jonge en ing. D.P. Velt
Projectomschrijving	Mede naar aanleiding van de reactie van de Commissie m.e.r. op het ontwerp MER (milieu-effectrapport) is door MAB, in samenspraak met de gemeente Haarlem, besloten om deze op bepaalde onderdelen van een aanvulling te voorzien.
Trefwoorden	Raaksgebied, Haarlem, stedelijke herontwikkeling, MER

	Inhoud	Pagina
1	**Inleiding**	1
1.1	Waarom deze aanvulling?	1
1.2	Structuur van de aanvulling	2
2	**Toelichting verkeer**	3
2.1	Fietsverkeer	3
2.2	Ontsluiting openbare parkeergarage	6
2.3	Effecten nieuwe ontsluitingsvariant (4)	7
2.4	Ontsluiting parkeergarage bewoners	9
2.5	Zoekverkeer	10
2.6	Bevoorradend verkeer	11
2.7	Aanvulling verwijzingen ontwerp-MER	12
3	**Toelichting geluid**	14
3.1	Wegverkeerslawaai	14
3.2	Geluid van inrichtingen ingevolge de Wet milieubeheer	15
3.3	Nadere onderzoeken tijdens DO-fase	16
3.4	Geluidshinder door bevoorradend verkeer	16
3.5	Aanvulling verwijzingen ontwerp-MER	17
4	**Toelichting lucht**	18
4.1	Luchtverontreiniging algemeen	18
4.2	Stikstofdioxide en benzeen	18
4.3	Fijn stof (PM10)	19
4.4	Aanvulling verwijzingen ontwerp-MER	19
5	**Toelichting ventilatiesysteem parkeergarage**	21
5.1	Doorrekening geluidsaspecten ventilatiesysteem	21
5.2	Regelgeving en normering	21
6	**Toelichting LPG-vulpunt en risicocontour**	22
6.1	Ligging LPG-vulpunt en risicocontour	22
6.2	Overige aspecten	22
6.3	Aanvulling verwijzingen ontwerp-MER	22
7	**Toelichting MMA**	24
7.1	Keuze voorkeursalternatief algemeen	24
7.2	Een ander MMA?	24

Inhoud (vervolg) Pagina

7.3	Milieuaspecten	26
7.4	Overige aspecten	27
8	**Toelichting planning**	**28**
8.1	Samenvatting planning	28
8.2	Belangrijke effecten belanghebbenden	30
9	**Herschreven samenvatting**	**32**
10	**Geraadpleegde literatuur**	**46**



Figuur 1.1: Ligging plangebied

1 Inleiding

MAB heeft het voornemen om in het Raaksgebied, in de binnenstad van Haarlem, een bouwprogramma te ontwikkelen. Dit programma is multifunctioneel en omvat naast woningen, winkels en horecavoorzieningen ook culturele en recreatieve (leisure)voorzieningen. De gevolgen voor de leefomgeving van deze voorgenomen activiteit zijn in een ontwerp-MER (milieu-effectrapport) in beeld gebracht [63]. In dit rapport wordt het ontwerp-MER op bepaalde onderdelen van een aanvulling voorzien, mede ter ondersteuning van het lopende communicatietraject met bewoners en belanghebbenden. Tevens maakt een herschreven en aangevulde samenvatting van het ontwerp-MER deel uit van dit rapport.

1.1 Waarom deze aanvulling?

Bij de beschrijving van effecten in het ontwerp-MER is verwezen naar diverse studies die verricht zijn gedurende het planvormingsproces. Hoewel geprobeerd is de belangrijkste conclusies uit deze studies weer te geven en van het gehele project een duidelijk totaalbeeld te geven, zijn er in het ontwerp-MER een aantal tekortkomingen en onduidelijkheden geconstateerd. Mede naar aanleiding van de reactie van de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) op het ontwerp-MER [62], is door MAB, zijnde de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit, in samenspraak met de gemeente Haarlem besloten om het ontwerp-MER van een aanvulling te voorzien.

Participanten in de m.e.r.-studie
Net zoals de m.e.r.-studie, is voorliggende aanvulling verzorgd door Goudappel Coffeng BV, in opdracht van MAB. MAB is bij de Kamer van Koophandel en fabrieken in Den Haag ingeschreven onder nummer 27104024. Het adres is:

MAB BV
Postbus 19412
2500 CK DEN HAAG

Het bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure is het gemeentebestuur van de gemeente Haarlem. Het adres is:
Gemeente Haarlem
Postbus 562
2003 RN HAARLEM

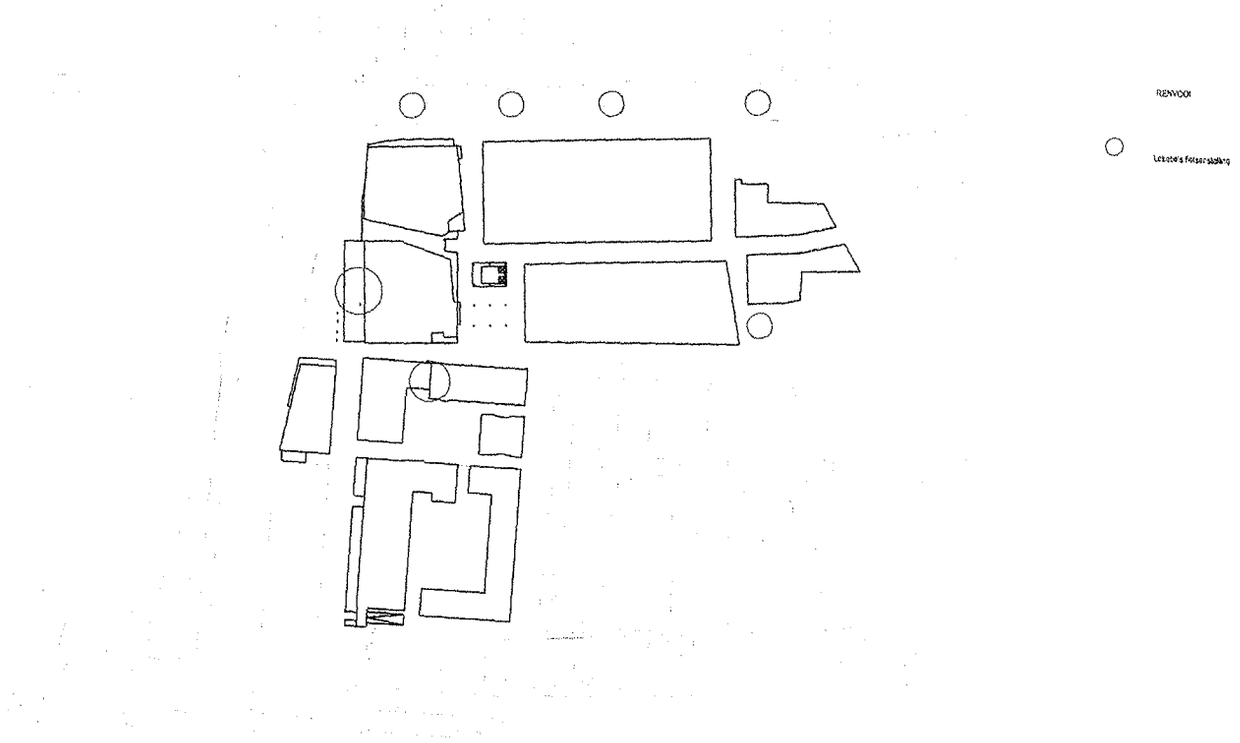
Informatie en literatuurverwijzing
De aan deze aanvulling (en het ontwerp-MER) ten grondslag liggende informatie is uit diverse bronnen afkomstig. Achter in het rapport is als bijlage een (herijkt en aangevuld) overzicht opgenomen van de geraadpleegde achtergrondrapporten, studies en

Figuur 1.2: Artist impression voorgenomen activiteit

overige literatuur. Bij elke bron is een nummer opgenomen. Dit nummer komt overeen met de bronvermelding in de tekst (bijvoorbeeld [1]).

1.2 Structuur van de aanvulling

Voorliggende aanvulling op het ontwerp-MER kent een opbouw in twee delen. Het eerste deel (dat de hoofdstukken 2 tot en met 8 beslaat), betreft de nadere toelichting op specifieke onderdelen uit het ontwerp-MER. In deze hoofdstukken wordt inhoudelijk ingegaan op diverse onderdelen, waarmee de geconstateerde onduidelijkheden uit het ontwerp-MER worden weggenomen. Tevens wordt in deze hoofdstukken een aantal verwijzingen, zoals deze in het ontwerp-MER zijn opgenomen, nader onderbouwd met cijfers uit achtergrondrapporten. Deel 2 (hoofdstuk 9) betreft een herschreven, en aangevulde, samenvatting van het ontwerp-MER. Tevens zijn hierin diverse toelichtende afbeeldingen opgenomen.



Figuur 2.1: Locaties stallingsplaatsen in plangebied

2 Toelichting verkeer

Met betrekking tot bezoekersaantallen is door de Cmer in haar advies [62] aangegeven dat deze in het ontwerp-MER op redelijk plausibele wijze zijn onderbouwd. Wel zijn diverse opmerkingen gemaakt op het ontbreken van gegevens met betrekking tot de vervoerswijzekeuze, en de onderbouwing van de omvang van de fietsenstallingen. Aan deze punten wordt, naast ontsluitingsstructuren en andere verkeersgegevens, aandacht besteed.

2.1 Fietsverkeer

Met betrekking tot de stalling van fietsen is door de Cmer in haar reactie [62] aangegeven dat het aantal te realiseren plaatsen onduidelijk is en dat eveneens niet duidelijk is op welke uitgangspunten deze omvang is gebaseerd. Er ontbreekt een raming van het gebruik en de benodigde capaciteit.

Aantal stallingsplaatsen
In het ontwerp-MER wordt een drietal cijfers genoemd met betrekking tot het aantal stallingsplaatsen voor fietsers (300, 446 en 466). Het juiste aantal is 466. In het plangebied wordt een inpandige, openbare, fietsenstalling gerealiseerd met een capaciteit van 300 stallingsplaatsen. In de openbare ruimte worden op maaiveld 166 additionele stallingsplaatsen gerealiseerd (onder andere bij de firma Schous en langs de Raaks). Figuur 2.1 geeft aan waar deze locaties zich in het plangebied bevinden. Deze figuur is tevens opgenomen in hoofdstuk 9, de herschreven samenvatting.

Raming gebruik en capaciteit
In het ontwerp-MER is aangegeven dat het totale aantal bezoekers van de aangegeven activiteiten niet wordt bepaald door de som van de aantallen per functie. Een deel van de bezoekers aan de bioscoop zal bijvoorbeeld ook de horecavoorzieningen, de winkels of het entertainment centre bezoeken. Ook kennen de verschillende voorzieningen elk hun eigen piekmoment: het moment waarop het grootste aantal bezoekers gelijktijdig aanwezig is. In tabel 2.1 (tabel 5.3. uit het ontwerp-MER) is voor de onderscheiden voorzieningen en functies het aantal gelijktijdig aanwezige bezoekers voor een aantal meetmomenten weergegeven.

functie	werkdag	koopavond	zaterdagmiddag	zaterdagavond
bioscoop	180	450	270	990
fitnesscentrum	50	300	50	-
entertainment centre	160	240	80	240
detailhandel	300	600	600	-
horeca	75	250	125	250
baliefuncties, diensten en kinderopvang	75	-	-	-
totale aantal bezoekers	840	1.840	1.125	1.480

Tabel 2.1: Aantal gelijktijdig aanwezige bezoekers per maatgevend moment

Vervolgens is in het ontwerp-MER per functie aangegeven wat het te verwachten gebruik van de auto is, binnen de totale verdeling over de vervoerswijzen (inclusief de te verwachten bezettingsgraad van auto's - hoeveel personen maken gebruik van één auto). Op basis van deze gegevens is vervolgens de parkeervraag van bezoekers van het Raaksgebied bepaald. In tabel 2.2 (tabel 5.4. uit het ontwerp-MER) is voor de onderscheiden voorzieningen en functies en voor het aantal gelijktijdig aanwezige bezoekers de parkeervraag aangegeven.

	bezoekers				geparkeerde auto's	
functie	donderdag-avond	zaterdag-avond	aandeel per auto (%)	personen per auto (aantal)	donderdag-avond	zaterdag-avond
bioscoop	450	990	60	2,5	110	240
fitnesscentrum	300	-	50	1,1	135	-
entertainment centre	240	240	50	3	40	40
detailhandel	600	-	60	2	180	-
horeca	250	250	60	2	75	75
totaal	1.840	1.480			540	355

Tabel 2.2: Parkeervraag nieuwe voorzieningen in het Raaksgebied

Binnen deze tabel is impliciet aangegeven welk percentage van de bezoekers op andere wijze naar het Raaksgebied komt dan per auto. Hieruit is af te leiden welk deel van de bezoekers per fiets komt. Hierbij wordt uitgegaan van een percentage bezoekers dat de binnenstad van Haarlem per openbaar vervoer en/of te voet benadert, variërend tussen de 5 en 10% (mensen die met de trein naar Haarlem komen en personen die de auto buiten de binnenstad en buiten de belanghebbendenzone parkeren zijn hierbij als voetgangers opgenomen). De overige bezoekers komen per (brom)fiets.

functie	donderdagavond (aantal)	zaterdagavond (aantal)	per auto (%)	per openbaar vervoer (%)	te voet (%)	per (brom)fiets (%)
bioscoop	450	990	60	5	10	25
fitnesscentrum	300	-	50	5	5	40
entertainment centre	240	240	50	5	10	35
detailhandel	600	-	60	5	5	30
horeca	250	250	60	5	5	30
totaal	1.840	1.480				

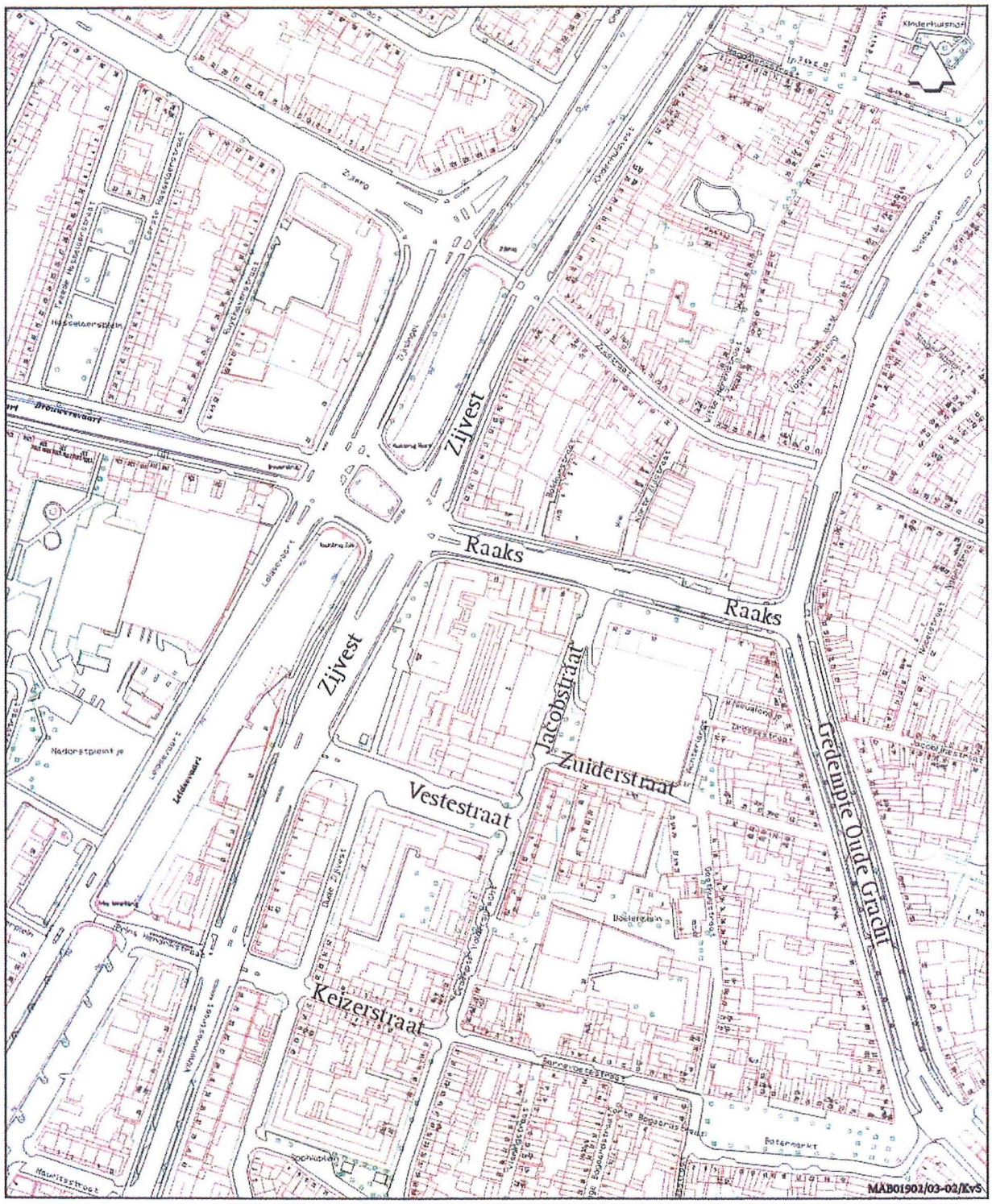
Tabel 2.3: Modal split bezoekers voorzieningen in het Raaksgebied

Uit onderzoek naar autogebruik voor bezoek aan megabioscopen op *perifere* locaties met beperkte openbaar-vervoervoorzieningen is gebleken dat (afhankelijk van de aanvangstijd, 20.00 uur of 22.30 uur) tussen de 80 en 95% van de bezoekers per auto komt (zie ook paragraaf 2.7). Omdat het in Haarlem niet alleen om een bioscoop gaat en omdat het gaat om een locatie in de binnenstad met een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, is het aandeel per auto met 20-35% naar beneden bijgesteld tot 60% (zie ook tabel 2.8 – MER Megabioscoop Diemen). Op basis van deze gegevens is een inschatting gemaakt van het aantal benodigde stallingsplaatsen op piekmomenten voor bezoekers van het Raaksgebied. Het gaat hier om het zogenaamde 'goed weer gebruik' (het maximale gebruik). Bij slechte weersomstandigheden zal het gebruik van de fietsenstallingen lager zijn. De gemeente Haarlem heeft aangegeven de toepassing van de verdeling, zoals gebruikt in het ontwerp-MER en deze aanvulling, te onderschrijven.

functie	donderdagavond (aantal bezoekers)	per (brom)fiets (%)	benodigde stallingsplaatsen (aantal)
bioscoop	450	25	113
fitnesscentrum	300	40	120
entertainment centre	240	35	84
detailhandel	600	30	180
horeca	250	30	75
totaal	1.840		572

Tabel 2.4: Benodigde stallingsplaatsen op piekmomenten

Op piekmomenten zouden er circa 570 stallingsplaatsen voor bezoekers van het Raaksgebied aanwezig moeten zijn. Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat niet alle bezoekers van de nieuwe functies 'nieuwe' bezoekers zijn. Een deel was immers al bezoeker van voorzieningen in het centrum van Haarlem, maar doet nu ook het Raaksgebied aan. Het is aannemelijk dat niet iedereen specifiek in het Raaksgebied zal stallen. Het aantal te realiseren stallingsplaatsen dat tot op heden in de planvorming is opgenomen (466), is gebaseerd op de veronderstelling dat 80% van de bezoekers de (brom)fiets daadwerkelijk in het Raaksgebied zal stallen. Hoewel gepoogd is om een zo reëel mogelijke inschatting te maken, zal er in de gebruiksfase bepaald moeten worden



Figuur 2.2: Straten in plangebied

in welke mate het aantal stallingsplaatsen in het gebied voldoet aan de vraag. Indien een structureel tekort optreedt, zal het aantal plaatsen uitgebreid moeten worden.

Overige aspecten
Het Bouwbesluit artikel 218, stelt dat 2% van het bruto vloeroppervlak (bvo) dient te worden aangewend voor fietsparkeren. Uitgaande van een bvo van 17.350 m² is 347 m² fietsparkeren als minimum verplicht. De gemeente Haarlem heeft aangegeven dat, met de realisatie van de geplande openbare fietsenstalling, aan deze eis wordt voldaan.

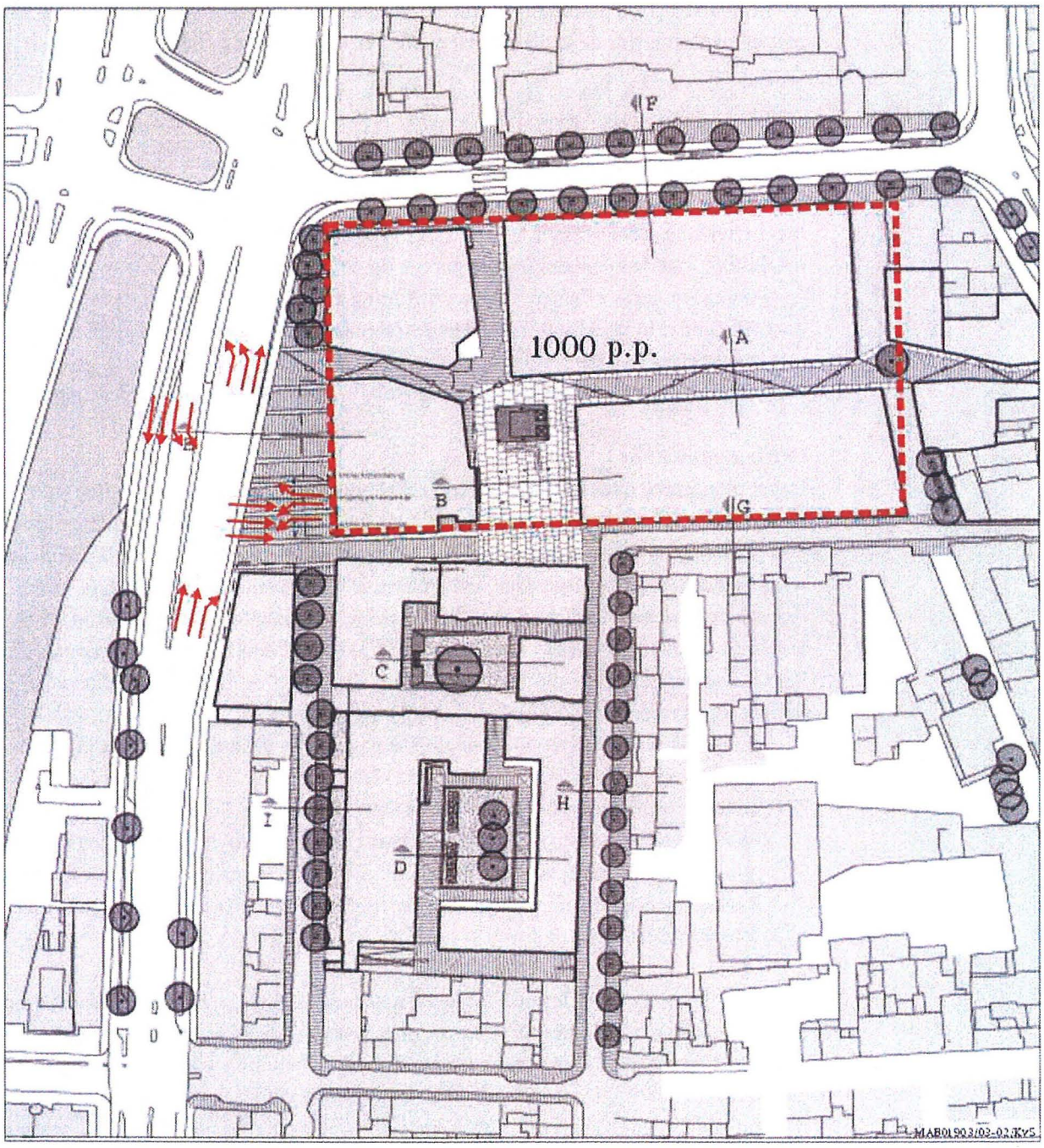
2.2 Ontsluiting openbare parkeergarage

Met betrekking tot de vragen van de Cmer wordt in het navolgende ingegaan op de ontsluiting van de openbare parkeergarage (in de paragrafen 2.3 en 2.4 wordt vervolgens ingegaan op de effecten van de ontsluiting en de ontsluiting van de bewonersgarage). Omdat in de tekst verschillende straatnamen worden gebruikt geeft figuur 2.2 een overzicht van de verschillende straatnamen die zich in het plangebied bevinden. Deze figuur is tevens opgenomen in hoofdstuk 9, de herschreven samenvatting.

Ontsluitingsrichting
In het plan is een ondergrondse parkeergarage opgenomen met een capaciteit van circa 1.000 parkeerplaatsen. Deze garage vervangt enerzijds de huidige garage (circa 650 plaatsen) en vormt daarnaast een uitbreiding van de parkeercapaciteit. De plaats waar de garage in- en uitgereden kan worden is bij de planontwikkeling onderwerp van studie geweest. Aangezien voor het Raaksgebied als uitgangspunt geldt dat het autoluuw moet zijn, is alleen een in- en uitrit mogelijk vanaf de Zijlvest en vanaf de Raaks. De eventuele ontsluiting vanaf de Raaks is in een eerder stadium afgevallen om de volgende redenen:

- ruimtelijk is een in- en uitrit moeilijk inpasbaar en deze sluit niet aan bij de stedenbouwkundige visie voor de Raaks [12];
- de Raaks wordt eenrichtingverkeer de stad uit; richting Gedempte Oude Gracht is de Raaks alleen te berijden voor lijnbussen en langzaam verkeer. Dit verkeersregime wordt ingesteld om een beter verblijfsklimaat te realiseren voor zowel het Raaksgebied als de binnenstad als geheel (een en ander is formeel toegelicht in 'Haarlem Centrum Autoluw' [42].

Hoewel er geen specifiek formeel besluit ten grondslag ligt aan het niet realiseren van een ontsluiting via de Raaks, is de keuze (met voorgaande onderbouwing) impliciet wel vastgelegd binnen andere besluitvorming. Een ontsluiting van de parkeergarage uit zuidelijke richting (Zuiderstraat) is niet nader uitgewerkt. Een ontsluiting uit die richting zou het garageverkeer binnen het woon- en verblijfsgebied brengen, hetgeen om redenen van woon- en verblijfsklimaat en om redenen van verkeersveiligheid niet gewenst is. Ontsluiting uit oostelijke richting (Gedempte Oude Gracht) is niet mogelijk



Figuur 2.3: Ontsluitingsvariant 1

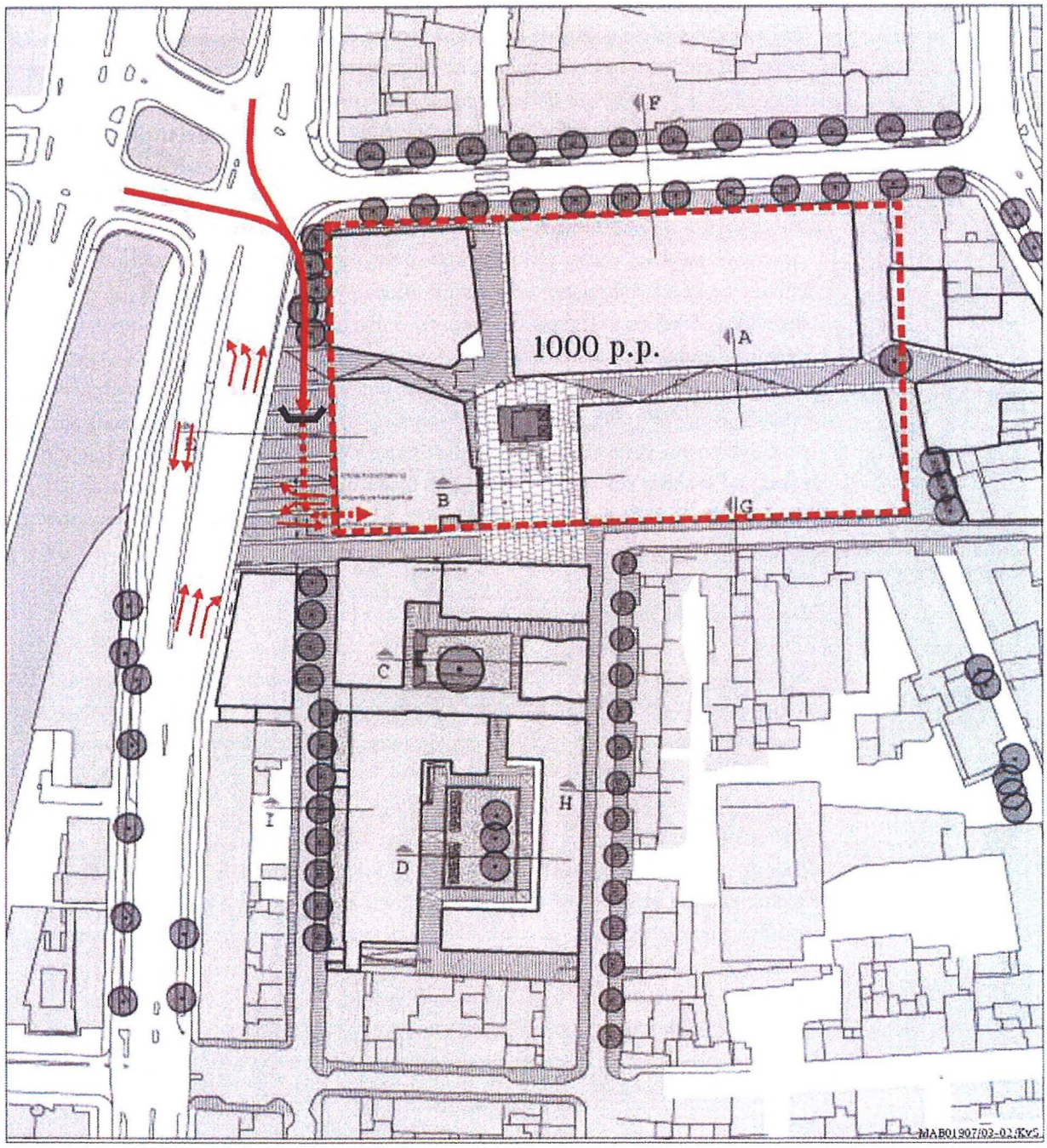
door de aanwezige historische bebouwing en vanwege de mindere bereikbaarheid en de strijdigheid met het autoluw maken van de binnenstad. De directe ontsluiting vanaf de Zijlvest –onderdeel van de Haarlemse hoofdinfrastructuur voor autoverkeer- is de enige wenselijke, haalbare en uitvoerbare optie.

Ontsluitingsvarianten
De in-/uitrit van de garage is bereikbaar vanaf de Zijlvest. De in-/uitrit ligt circa 75 meter ten zuiden van het kruispunt Raaksbruggen. In hoofdstuk 6.1.3. van het ontwerp-MER is aangegeven dat voor het in- en uitrijden van de garage drie varianten zijn onderzocht. Van deze varianten is alleen de variant 1 (de in-/uitrit is met een T-aansluiting op de Zijlvest aangesloten) realiseerbaar. De beide andere varianten zijn om technische en verkeerskundige redenen afgevallen. Ook de overblijvende variant 1 (zie figuren 2.3 en 2.5, die tevens zijn opgenomen in hoofdstuk 9, de herschreven samenvatting) kent echter problemen: de verkeersafwikkeling en doorstroming op de Zijlvest en de Raaksbruggen verslechtert. Hoewel dit probleem inherent is aan het stedelijk verkeer en veelal als een onontkoombaar gevolg wordt beschouwd van de stedelijke mobiliteit, is een nieuwe variant ontwikkeld. Deze zogenaamde variant 4 (zie figuren 2.4 en 2.6, die tevens zijn opgenomen in hoofdstuk 9, de herschreven samenvatting) voorziet in een aparte inrit naar de parkeergarage op de hoek van Raaks en Zijlvest voor verkeer vanaf de Raaksbruggen en de Kinderhuisvest. In navolgende paragraaf worden variant 1 en variant 4 nader beschouwd op verkeersafwikkeling, fietsverkeer, openbaar vervoer en loopafstand en effecten op woon- en leefmilieu.

2.3 Effecten nieuwe ontsluitingsvariant (4)

In de rapportage 'Ontsluiting parkeergarage Raaks: de vierde ontsluitingsvariant' [61] is deze variant verkeerskundig uitgewerkt en onderzocht op technische haalbaarheid. Daarnaast zijn indicaties gegeven van verandering in de effecten op het woon- en leefmilieu.

Verkeersafwikkeling
Voor de ontsluitingsvarianten 1 en 4 zijn de intensiteiten in de maatgevende avondspitsuursituatie aangegeven (zie figuren 2.5 en 2.6, die tevens zijn opgenomen in hoofdstuk 9, de herschreven samenvatting). De aparte toegang naar de garage vanaf de hoek Zijlvest-Raaks geeft bij variant 4 een betere verkeersafwikkeling dan bij variant 1, omdat er 300 linksafslaande voertuigen naar de ingang van de garage verdwijnen. Ten opzichte van de *huidige* situatie zal de afwikkeling van het autoverkeer bij variant 4 slechts in beperkte mate verslechteren, omdat het afsluiten van de Raaksbruggen voor fietsverkeer een positief effect op de doorstroming voor het autoverkeer heeft.



Figuur 2.4: Ontsluitingsvariant 4

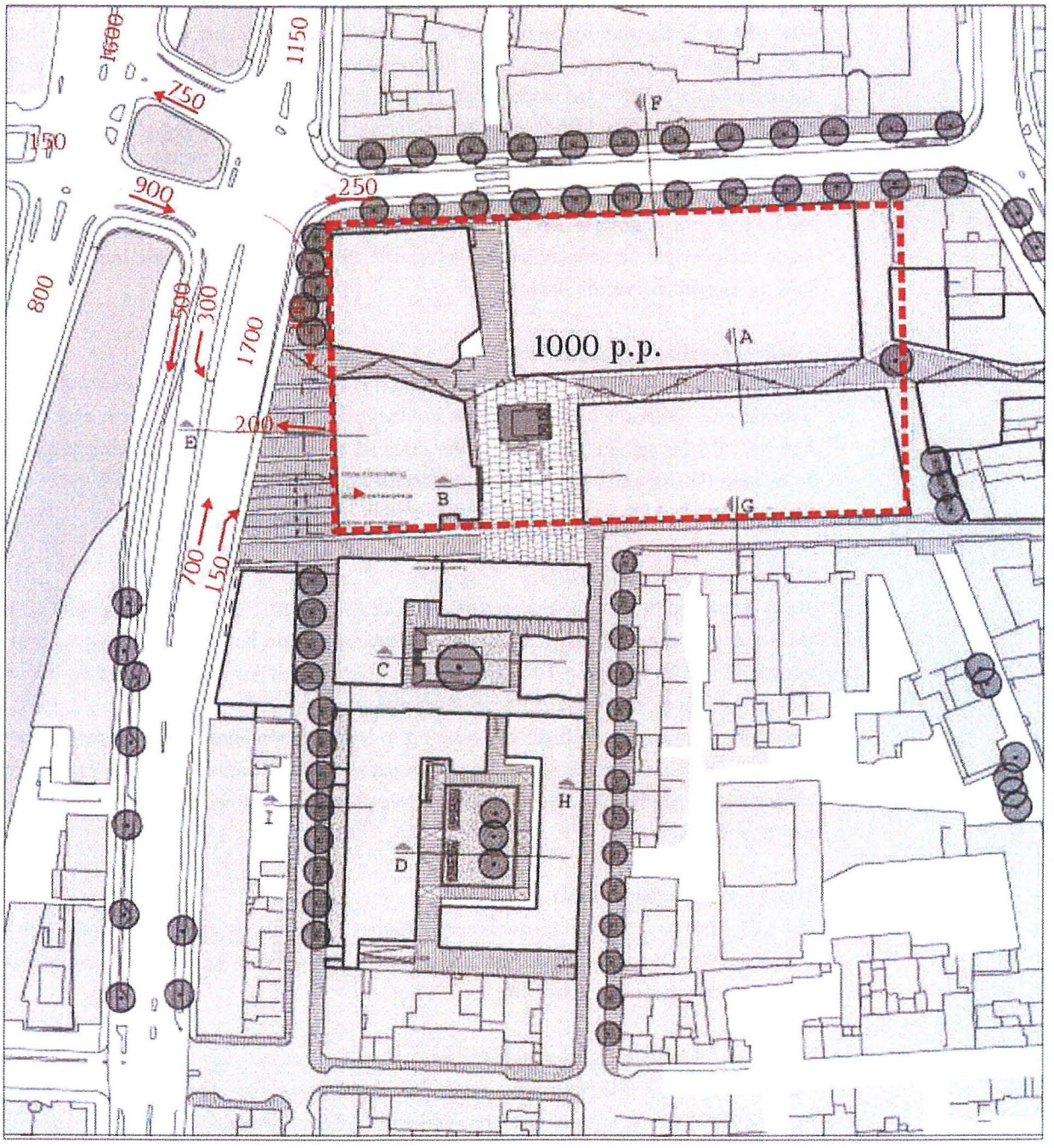
Fietsverkeer
Om de nieuwe toegang bij variant 4 bereikbaar te maken voor verkeer vanaf de Raaksbruggen en vanaf de Kinderhuisvest zijn extra voorsorteerstroken nodig. Dit heeft tot gevolg dat de fietspaden op de Raaksbruggen vervallen. Fietsers gaan gebruikmaken van de 100 meter noordelijker gelegen brug in het verlengde van de Zijlweg/Zijlstraat of van de 200 meter zuidelijker gelegen Prins Hendrikbrug. De afsluiting van de fietspaden op de bruggen heeft nauwelijks gevolgen voor het fietsverkeer van en naar het centrum. Alleen het fietsverkeer tussen direct ter weerszijden van de Raaksbruggen gelegen herkomsten en bestemmingen zal hinder ondervinden van de afsluiting. Per saldo zal bij variant 4 het fietsverkeer met betrekking tot 'directheid' licht gehinderd worden. Bij variant 1 blijft de situatie als in de huidige situatie. De afsluiting van de Raaksbruggen voor fietsverkeer zal aanleiding zijn de oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer bij de Zijlweg en de Prins Hendrikbrug te optimaliseren, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede zal komen (concentratie van fietsverkeer op geoptimaliseerde routes).

Openbaar vervoer en loopafstand
De bestaande bushalte tegenover de in-/uitgang van de parkeergarage dient bij uitvoering van variant 1 te vervallen om voldoende ruimte te hebben voor de opstelstroken naar de garage. De halte dient over circa 60 meter in zuidelijke richting verplaatst te worden. De loopafstand naar het stadscentrum neemt daardoor (beperkt) toe.
Bij variant 4 kan de halte gehandhaafd worden op de huidige plaats.

Woon- en leefmilieu - geluid
De verandering in de verkeersintensiteiten tussen variant 1 en variant 4 beperkt zich tot het deel van de Zijlvest tussen de parkeergarage en de Raaksbruggen. Bij variant 4 verschuiven 300 van de 1.700 auto's (18%) naar de afrit tussen de Zijlvest en het bioscoopgebouw. Het verkeer op de aansluiting van de parkeergarage op de Zijlvest neemt met circa 16% af. Deze verandering in intensiteiten levert een beperkte verbetering in de geluidsbelasting van de woningen ten zuiden van de inrit van de garage. Voor nadere informatie met betrekking tot de geluidssituatie wordt aanvullend verwezen naar hoofdstuk 3.

Woon- en leefmilieu - lucht
De totale uitstoot door het wegverkeer verandert niet door verplaatsing van de inrit van de garage. Voor nadere informatie met betrekking tot de luchtsituatie wordt aanvullend verwezen naar hoofdstuk 4.

Woon- en leefmilieu - verkeersveiligheid
De toename van het verkeer bij variant 1 en de toename van het aantal conflictpunten op de Zijlvest geeft, hoewel voorzien van een conflictvrije regeling, een enigszins verkeersonveiliger situatie. De inrit via de tunnelbak naar de garage bij variant 4 heeft tot gevolg dat de situatie op de aansluiting van de garage op de Zijlvest iets eenvoudiger wordt; er zijn minder conflicterende stromen dan bij variant 1, hetgeen positief



Figuur 2.5: Intensiteiten ontsluitingsvariant 1

beoordeeld wordt. Komende vanaf de Raaksbruggen en de Kinderhuisvest zijn er aparte opstelstroken voor de verkeerslichten die gebruikt moeten worden door voertuigen die de garage willen inrijden. Een dergelijke voorziening is niet getroffen voor het verkeer dat uit de Raaks komt. Dit verkeer moet op het kruispunt een U-turn maken om de inrit te bereiken. Dit is een onlogische beweging die voor gevaarlijke situaties kan zorgen. Er zal voor gezorgd moeten worden dat een dergelijke beweging niet gemaakt zal gaan worden door middel van een verbod. Dit kan ondersteund worden door het parkeerverwijssysteem. Het opheffen van de fietspaden op de Raaksbruggen en daarmee het verdwijnen van de fietsers, zal door minder conflicterende verkeersstromen een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Per saldo is variant 4 iets beter beoordeeld dan variant 1 (ervan uitgaande dat de eerder genoemde U-turn niet kan worden gemaakt.

Samenvatting effecten

In tabel 2.5 is een samenvatting van de genoemde effecten gegeven.

aspect	nulsituatie	variant 1	variant 4
verkeersafwikkeling	0	-	0/-
fietsverkeer	0	0	0/-
openbaar vervoer en loopafstand	0	0/-	0
geluid	0	0	0
lucht	0	0	0
verkeersveiligheid	0	0/-	0

[0= neutraal, 0/- = enigszins negatief, - = negatief]

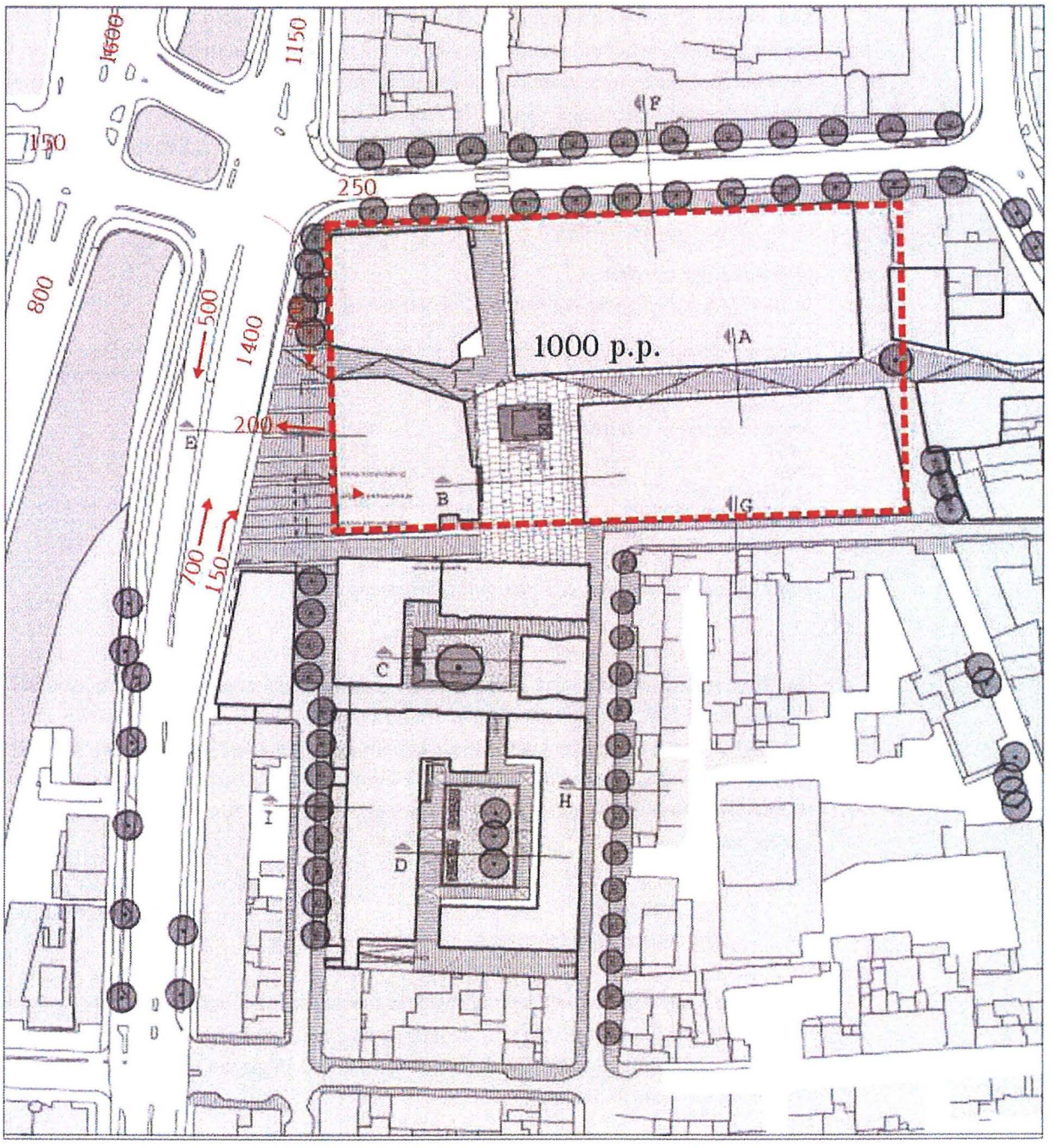
Tabel 2.5: Samenvatting effecten ontsluitingsvarianten

Op grond van de onderzochte effecten scoort ontsluitingsvariant 4 op een aantal verkeersaspecten licht beter dan variant 1. Alleen de bereikbaarheid van het centrum voor het fietsverkeer scoort lager. Bij de bepaling van de effecten zijn alleen de directe effecten voor verkeer, geluid en lucht in de beschouwing betrokken. Aspecten als technische uitvoerbaarheid, kosten en ruimtelijke inpassing zijn nog onderwerp van nadere studie.

2.4 Ontsluiting parkeergarage bewoners

Mede naar aanleiding van de bezorgdheid van bewoners met betrekking tot de nieuwe verkeerssituatie die zal ontstaan bij de aanleg van de bewonersgarage met een in-/uitgang op de Oude Zijlvest, wordt in het navolgende ingegaan op de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling.

Op basis van algemeen gebruikte verkeerskencijfers voor parkeergarages voor bewoners [60] is een inschatting gemaakt van het aantal vertrekkende en aankomende voertuigen tijdens de spitsuren voor de bewonersgarage. Voor de periode van 07.30



Figuur 2.6: Intensiteiten ontsluitingsvariant 4

tot 08.30 uur wordt uitgegaan van een aantal vertrekkende voertuigen van 8 per 100 bewoners. Uitgaande van 200 parkeerplaatsen in de garage en een gemiddeld aantal bewoners van 2,4 per woning, zal er naar verwachting sprake zijn van 480 bewoners, die gemiddeld circa 40 'vertrekkende voertuigen' zullen genereren. In de avondspits (17.00 tot 18.00 uur) zal sprake zijn van 8 aankomsten en 2 vertrekken, tezamen 10 verkeersbewegingen per uur per 100 bewoners.

Voor het gehele spitsuur zullen gemiddeld 48 verkeersbewegingen plaatsvinden. Rekening houdende met een spreiding in het aankomst- en vertrekpatroon, kan er naar verwachting van worden uitgegaan dat het aantal voertuigbewegingen in de ochtend- en de avondspitsperiode, als gevolg van de garage, de kruising Keizerstraat - Wilhelminastraat slechts beperkt extra belast. De huidige verkeersregelinstallatie heeft voldoende restcapaciteit om dit extra verkeersaanbod te kunnen verwerken. Er zal dan ook geen sprake zijn van een slechte verkeersafwikkeling als gevolg van de realisatie van de parkeergarage voor bewoners.

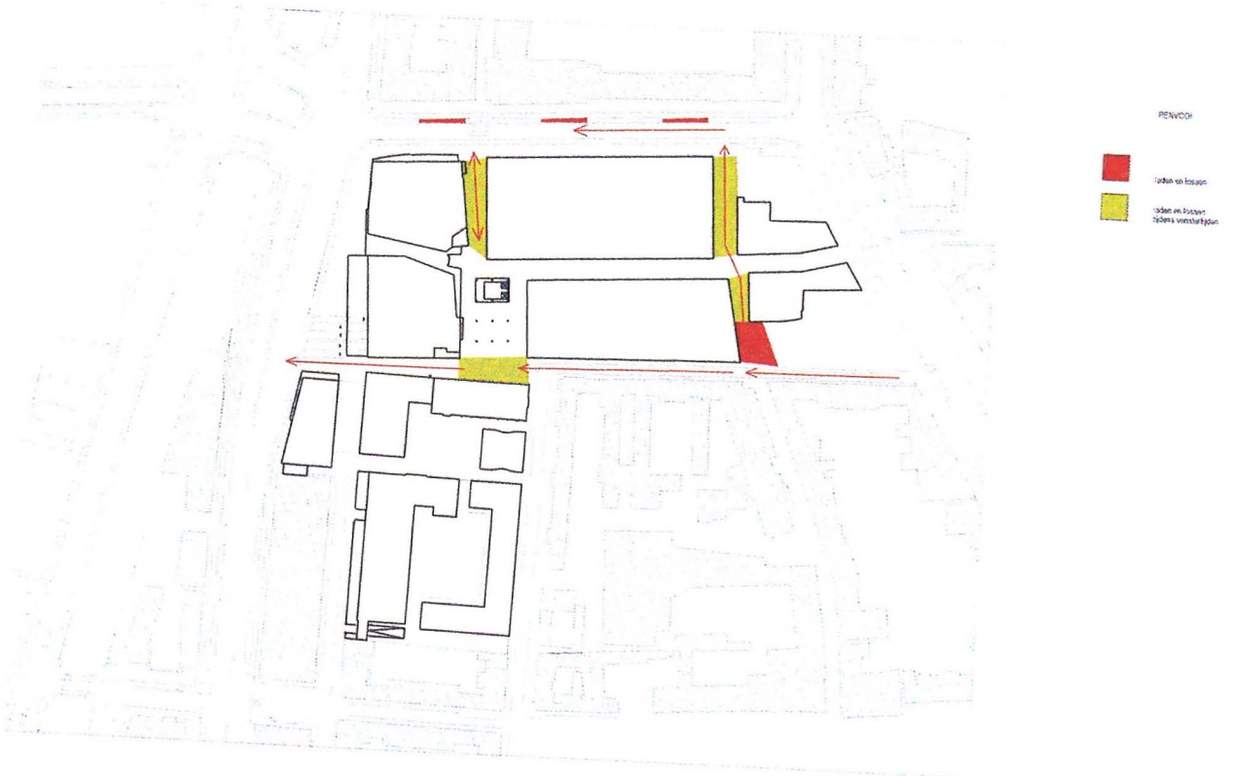
Gelet op de verwachte intensiteiten, zoals hiervoor is beschreven, heeft de gemeente Haarlem aangegeven op voorhand geen problemen te voorzien, indien met behulp van een simpele verkeersregeling het in- en uitrijdende verkeer wordt geregeld.

2.5 Zoekverkeer

Met betrekking tot de totale parkeersituatie in Haarlem en het mogelijk optreden van 'zoekverkeer', heeft de Cmer om enige toelichting gevraagd. In het navolgende wordt ingegaan op de parkeersituatie in en rond de binnenstad van Haarlem en op het aspect 'zoekverkeer'.

Rond de binnenstad liggen vier openbare parkeergarages die 24 uur per dag geopend zijn. Dit zijn de garages Houtplein, de Kamp, Raaks en het Station. Door middel van een parkeerverwijssysteem wordt aan automobilisten getoond langs welke route ze moeten rijden om in een van de parkeergarages te kunnen parkeren. Dit systeem houdt tevens rekening met de drukte en de bezetting in de garages zodat automobilisten, indien mogelijk, naar een garage worden geleid waar beschikbare ruimte is. Op deze wijze wordt zoekverkeer zo veel mogelijk tegengegaan. In de gebieden rond de binnenstad is, ter voorkoming van parkeeroverlast door centrumbezoekers, een parkeervergunningensysteem ingevoerd.

In een periode van grote drukte kan het voorkomen dat er wachtrijen ontstaan voor de parkeergarage. Deze wachtrijen zijn een gevolg van een tekort aan ruimte in het totaal van parkeergarages of van automobilisten die toch gaan staan wachten bij een parkeergarage ondanks de vooraankondiging dat deze vol is (bijvoorbeeld bij een sterke voorkeur voor een bepaalde garage).



Figuur 2.7: Locaties laden en lossen

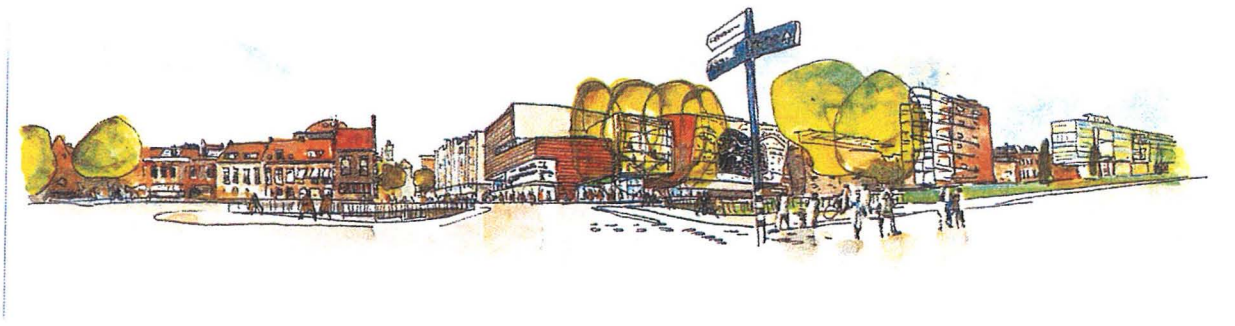
In het ontwerp-MER is geconstateerd dat, gerelateerd aan de huidige situatie, op sommige momenten de parkeercapaciteit voor de overige functies in de binnenstad van Haarlem, door de voorgenomen activiteit toeneemt (op zaterdagmiddag en -avond) en op sommige momenten afneemt (op donderdagavond). Dit betekent dat de verkeersdruk op de totale parkeercapaciteit in en rondom de binnenstad van Haarlem op de donderdagavond toe zal nemen. Met het ontstaan van wachtrijen voor de parkeergarage Raaks is in zoverre rekening gehouden, dat op de helling naar de parkeergarage toe ruimte wordt gecreëerd om een bepaalde mate van wachtende auto's opstelruimte te bieden (twee rijen van circa zeven voertuigen). Eventuele overige voertuigen die naar de garage toe willen, zullen middels signalering worden gewaarschuwd dat het aansluiten in de wachtrij niet meer mogelijk is.

Voordat dergelijke voorzieningen nader uitgewerkt zullen worden is het echter noodzakelijk om over een nadere beschouwing te beschikken die de totale parkeercapaciteit in en rondom de binnenstad van Haarlem afzet tegen de vraag op donderdagavond (en bij voorkeur ook de zaterdag). In een dergelijke beschouwing dienen kansen in beeld te worden gebracht dat overschrijding van de maximaal te verwerken wachtrijen daadwerkelijk plaats zullen vinden en welke maatregelen mogelijk zijn om dit eventueel te voorkomen. Omdat een dergelijke beschouwing echter niet één op één gekoppeld is aan het initiatief (het betreft de parkeersituatie voor de totale binnenstad) wordt mede in relatie tot de planning van het project, voorgesteld om een dergelijke beschouwing nog uit te voeren. Tevens kan vermeld worden dat dit onderdeel specifiek zal worden opgenomen in het evaluatieprogramma (samen met de mogelijkheden voor verdergaand verkeers- en vervoermanagement, zoals in het ontwerp-MER staat aangegeven).

2.6 Bevoorradend verkeer

De Cmer heeft aangegeven de doelstellingen voor laden en lossen ambitieus te vinden. In het navolgende wordt aanvullend op het ontwerp-MER een toelichting gegeven op de toekomstige situatie voor het bevoorradend verkeer.

In het ontwerp-MER is uitgegaan van een laad- en lossituatie zoals is aangegeven in het voorlopig ontwerp Haarlem Raaks [17]. In principe zullen alle laad- en losactiviteiten in het gebied plaatsvinden tussen 07.00 en 19.00 uur. Voor laden en lossen buiten deze uren is geen noodzaak of behoefte aangetroffen. Langs de Raaks (een openbare weg) is in het ontwerp een zone opgenomen die, afwisselend in het langsprofiel, deels wordt gebruikt als laad- en loszone en deels als ruimte voor fietsenstallingen. De Raaks is voor gemotoriseerd verkeer te bereiken via de Gedempte Oude Gracht. De laad- en loszones zijn niet vanaf de richting van de Raaksbruggen te benaderen. Laad- en losgebieden zijn aangegeven in figuur 2.7. Voor een nadere toelichting op de geluidssituatie met betrekking tot het laden en lossen wordt verwezen naar het volgende hoofdstuk.



Figuur 2.8: Artist impression

2.7 Aanvulling verwijzingen ontwerp-MER

Uitgangspunten voor berekeningen voor eventuele toenamen in verkeersintensiteiten op bepaalde dagdelen en parkeerdruk zijn in het ontwerp-MER ontleend uit ervaringsgegevens van Goudappel Coffeng. In het navolgende staan, ter beantwoording van de door de Cmer gestelde vragen, enige gebruikte onderzoeksresultaten vermeld.

Vervoerswijzeverdeling en autobezetting
Onderzoek naar autogebruik voor bezoek aan megabioscopen op perifere locaties met beperkte openbaar-vervoervoorzieningen geeft de in tabel 2.6 vermelde resultaten.

	aanvang voorstelling			
	14.30 uur	17.00 uur	20.00 uur	22.30 uur
aandeel auto	75%	80%	80%	95%
aandeel openbaar vervoer	10%	10%	10%	0%
aandeel fiets	15%	10%	10%	5%

Tabel 2.6: Autogebruik megabioscopen perifere locaties

Voor voertuigverdeling en voertuigbezetting zijn in een analyse van gebruik van de parkeergarage Raaks Haarlem [22] aan de hand van tellingen de in tabel 2.7 vermelde waarden gevonden.

	autogebruik		
locatie Raaks	avond	laat	autobezetting
auto	40%	50%	2,5

Tabel 2.7: Autogebruik en autobezetting parkeergarage Raaks

Voor voertuigverdeling en voertuigbezetting zijn in dezelfde analyse, als basis, de in tabel 2.8 vermelde ervaringsgegevens aangehouden.

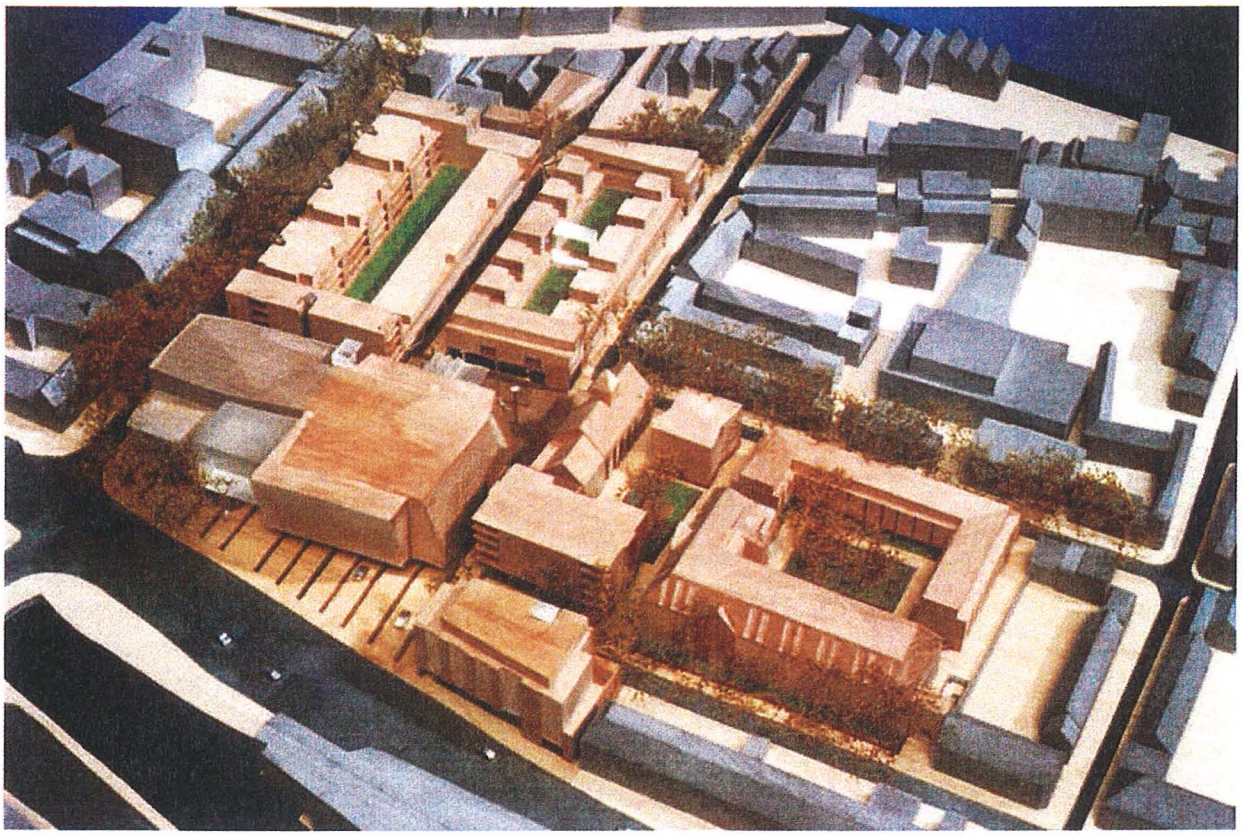
	autogebruik		autobezetting	
studie	avond	laat	avond	laat
MER Megabioscoop Tilburg	80%	95%	3,0	2,5
MER Megabioscoop Diemen	60%	60%	2,5	2,5

Tabel 2.8: Autogebruik en autobezetting vergelijkbare studies

Een internationale bioscoopexploitant met vestigingen in Nederland heeft onderzoek verricht [64] naar de verdeling van bezoekers van megabioscopen over dagen van de week en tijdstippen van de voorstellingen. Tabel 2.9 geeft hiervan het resultaat.

aanvangstijd	dag							
voorstelling	maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	zaterdag	zondag	totaal
14.30	2%	2%	2%	2%	2%	3%	6%	19%
17.00	1%	1%	1%	1%	1%	2%	4%	11%
20.00	4%	4%	5%	5%	7%	11%	10%	46%
22.30	1%	1%	2%	2%	6%	9%	3%	24%
totaal	8%	8%	10%	10%	16%	25%	23%	100%

Tabel 2.9: Procentuele verdeling bezoekers over tijden en dagen van de week



Figuur 3.1: Maquette voorgenomen activiteit

3 Toelichting geluid

De Cmer heeft in haar advies [62] gevraagd om inzicht in het aantal woningen en de ligging waarvoor ontheffing is aangevraagd in verband met overschrijding van de voorkeurswaarde voor geluid (waarbij wordt aangegeven per straatdeel in hoeverre de geluidsbelasting toeneemt). Op deze gegevens wordt in het navolgende ingegaan.

3.1 Wegverkeerslawaai

Op basis van de intensiteiten uit het akoestisch rapport van Dgmr [8] en ligging van de woningen uit het voorlopig ontwerp Raaks [12] zijn de volgende aantallen woningen en geluidsbelastingen (feitelijke geluidsbelastingen, zonder aftrek) van toepassing:
- Oude Zijlvest: 2 woningen 65 dB(A), 6 woningen 64 dB(A) en 1 woning 63 dB(A);
- Raaks: 16 woningen 57 dB(A) en 16 woningen 56 dB(A);
- Gedempte Oude Gracht: 3 woningen 59 dB(A).

Bij de overige woningen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. De Cmer heeft in haar advies aangegeven dat er enige discrepanties bestaan tussen de verkeersgegevens zoals deze in de diverse achterliggende verkeersstudies genoemd worden. Deze constatering is juist. Door het reeds lang lopende proces heeft er begin 2001 een herijking plaatsgevonden van verkeerscijfers. Deze herijking heeft plaatsgevonden door middel van tellingen, en vormt de basis waarop sindsdien is verder gewerkt (onder andere in de rapportages van Witteveen+Bos met betrekking tot de ontsluiting van de parkeergarage [14, 61]). Met betrekking tot de discrepanties wordt door de gemeente Haarlem aangegeven dat de cijfers van Witteveen+Bos als maatgevend voor de situatie in 2010 worden beschouwd. Hierbij is geen autonome groei, boven op deze naar boven bijgestelde cijfers, toegepast omdat enerzijds uit ervaringscijfers van de gemeente Haarlem (kordontellingen) blijkt dat het gemotoriseerde verkeer naar de binnenstad in een reeks van jaren geen toename meer laat zien, anderzijds omdat de capaciteit van het kruispunt Raaksbruggen reeds maximaal benut wordt. Naar de toekomst toe zal er nauwelijks sprake kunnen zijn van een substantiële groei. De relevante cijfers zien er dan uit, zoals in tabel 3.1 is weergegeven.

straatnaam	W+B huidig	Dgmr 2010	W+B 2010	geluidsbelasting
Zijlvest	16.000	18.500	20.600	+1,1 dB(A)
Gedempte Oude Gracht	6.500	4.800	4.800	-1,3 dB(A)
Raaks	9.100	1.900	2.350	-5,8 dB(A)

Tabel 3.1: Intensiteitsgegevens en wijzigingen in geluidsbelastingen

Consequenties
Door een intensiteitstoename van 16.000 naar 20.600 motorvoertuigen op de Zijlvest neemt de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie met 1,1 dB(A) toe (ten opzichte van de Dgmr 2010-situatie met 0,5 dB(A)). Veiligheidshalve wordt uitgegaan van een toename ten opzichte van de eerder gemaakte geluidsberekeningen voor 2010 van 1 dB(A). Door een intensiteitsafname van 6.500 naar 4.800 motorvoertuigen op de Gedempte Oude Gracht neemt de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie met 1,3 dB(A) af (ten opzichte van de Dgmr 2010-situatie blijft deze gelijk. Door een intensiteitsafname van 9.100 naar 2.350 motorvoertuigen op de Raaks neemt de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie met 5,8 dB(A) af (ten opzichte van de Dgmr 2010-situatie neemt deze met 0,9 dB(A) toe). Veiligheidshalve wordt uitgegaan van een toename ten opzichte van de eerder gemaakte geluidsberekeningen voor 2010 van 1 dB(A). Op basis van deze gegevens zijn dan de volgende aantallen woningen en geluidsbelastingen (zonder aftrek) van toepassing:
- Oude Zijlvest: 2 woningen 66 dB(A), 6 woningen 65 dB(A) en 1 woning 64 dB(A);
- Gedempte Oude Gracht: 3 woningen 59 dB(A);
- Raaks: 16 woningen 58 dB(A) en 16 woningen 57 dB(A).

Relatie hogere waarden en toetsing
Voor het in het Stadsvernieuwingsplan Oude Stad opgenomen uit te werken gebied Raaks zijn de volgende hogere waarden verleend bij besluit van 8 september 2000, nummer 2000-33766:
- Oude Zijlvest: 61 dB(A);
- Gedempte Oude Gracht: 61 dB(A);
- Raaks: 61 dB(A).

Worden de hogere waarden afgezet tegen de bijgestelde geluidsbelastingen, dan liggen deze na aftrek conform artikel 103 Wgh (-5dB(A)) gelijk (Oude Zijlvest), of belangrijk onder (Raaks) de hogere waarden.

3.2 Geluid van inrichtingen ingevolge de Wet milieubeheer

Normstellingen voor horecabedrijven, detailhandelsbedrijven en parkeergarage
In de verschillende Algemene Maatregelen van Bestuur die van toepassing zijn, staan normstellingen voor geluid aangegeven afkomstig van inrichtingen ingevolge de Wet milieubeheer. Deze gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Het is bij inrichtingen ingevolge de Wet milieubeheer niet mogelijk om voor overschrijdingen ontheffingen aan te vragen. De voornoemde inrichtingen dienen in principe aan de voorschriften te voldoen.

De geluidsniveaus veroorzaakt door het in werking zijn van de inrichting mogen op de in tabel 3.1 genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden.

	dagperiode (07.00–19.00 uur)	avondperiode (19.00–23.00 uur)	nachtperiode (23.00–07.00 uur)
langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de gevel van woning	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in in- of aanpandige woning	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
piekniveaus op de gevel van woning	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
piekniveaus in in- of aanpandige woning	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

Tabel 3.1: Normen geluidsniveaus inrichtingen

3.3 Nadere onderzoeken tijdens DO-fase

Na de definitieve keuze voor een ontsluitingsstructuur en een verdere uitwerking van de parkeergarage is het raadzaam om alle potentiële relevante geluidsbronnen in kaart te brengen middels akoestisch onderzoek (hierbij gaat het onder andere om de in- en uitritten van de parkeergarages en ventilatiesystemen - zie ook hoofdstuk 5). Hierbij dient dan in beeld te worden gebracht welke gevolgen de potentiële relevante geluidsbronnen kunnen hebben op geluidgevoelige bestemmingen. Deze aanvullende onderzoeken zullen worden uitgevoerd tijdens de DO-fase van het planproces.

3.4 Geluidshinder door bevoorradend verkeer

Maatregelen om het laad- en losproces stiller te maken zijn met name noodzakelijk in de avond- en nachturen. Na 07.00 uur 's morgens zijn geen maatregelen nodig. Voor het Raaksgebied kan uitgegaan worden van het uitgangspunt dat in principe alle laad- en losactiviteiten in het gebied zullen plaatsvinden tussen 07.00 en 19.00 uur. Vooralsnog is voor laden en lossen buiten deze uren namelijk geen noodzaak of behoefte aangetroffen.

De Cmer noemt in haar advies [62] de doelstelling om het laden en lossen buiten de avond- en nachtperiode te laten plaatsvinden, ambitieus. In het ontwerp-MER is aangegeven dat om na te gaan of, na realisatie van het initiatief, de grondslagen van de besluitvorming valide zijn geweest er door het bevoegd gezag een programma opgesteld moet worden om milieugevolgen te evalueren (het evaluatieprogramma). Hierbij is specifiek vermeld dat de tijden waarop geladen en gelost wordt, getoetst moeten worden aan het meerjarenprogramma PIEK, dat is opgesteld in het kader van het Besluit detailhandels- en ambachtsbedrijven milieubeheer. Mocht blijken dat door omstandigheden wel buiten de periode 07.00-19.00 uur geladen en gelost moet worden, dan zullen alle noodzakelijke maatregelen voorgeschreven worden om het geluidsniveau onder het geldende piekniveau op de gevel te houden. Zoals eerder aangegeven zijn de grenswaarden voor de avonduren 65 dB(A) en voor de nachturen 60 dB(A).

3.5 Aanvulling verwijzingen ontwerp-MER

De Cmer heeft gevraagd de verkeersintensiteiten die ten grondslag hebben gelegen aan de in het ontwerp-MER aangegeven geluidsbelastingen, op te nemen in de aanvulling.

In opdracht van de gemeente Haarlem heeft Dgmr een onderzoek naar geluidsbelasting op de gevels van bebouwing langs de Zijlvest, Raaks en Gedempte Oude Gracht uitgevoerd voor de toekomstige situatie in 2010 [8]. De verkeersintensiteiten, en de verdeling tussen de verkeerssoorten, die voor deze studie gehanteerd zijn, staan vermeld in tabel 3.2.

weg	etmaalintensiteit	aantal lichte voertuigen	aantal middelzware voertuigen	aantal zware voertuigen
Zijlvest	18.500	17.385	1020	95
Raaks	1.900	1.580	280	10
Gedempte Oude Gracht	4.800	4.465	325	15

Tabel 3.2: Verkeersintensiteiten geluidsonderzoek Dgmr

Bij deze cijfers wordt specifiek vermeld dat deze in de berekeningen zijn vervangen door de bijgestelde waarden, zoals aangegeven in paragraaf 3.1. Wel is dezelfde verdeling tussen de verkeerssoorten overgenomen.

4 Toelichting lucht

Met betrekking tot het aspect lucht zijn door de Cmer in haar advies [62] een aantal opmerkingen en tekortkomingen aangegeven. Deze betreffen de algemene situatie met betrekking tot luchtverontreiniging, de situatie met betrekking tot stikstofdioxide en benzeen, de situatie met betrekking tot fijn stof en opmerkingen over de verwijzingen naar achtergrondrapporten. In het navolgende worden deze onderdelen achtereenvolgens behandeld.

Bij de behandeling van de gegevens in dit hoofdstuk wordt vooraf de opmerking gemaakt dat deze gebaseerd zijn op de verkeersintensiteiten uit de Dgmr-rapportages. De herijking van de verkeersintensiteiten die heeft plaatsgevonden in paragraaf 3.1. zijn hierin niet verwerkt. Naar verwachting treden er echter geen substantiële wijzigingen op in de uitkomsten en conclusies. Dit zal nader worden getoetst in de DO-fase.

4.1 Luchtverontreiniging algemeen

Door zowel insprekers als de Cmer, in haar advies [62], is aangegeven dat ten onrechte in het ontwerp-MER staat geschreven dat de luchtverontreiniging wordt teruggedrongen door het aanbrengen van ondergrondse parkeervoorzieningen. In het ontwerp-MER staat aangegeven dat de *huidige* luchtverontreiniging naar verwachting wordt teruggedrongen (waarmee wordt verwezen naar de luchtverontreiniging in de huidige situatie met een bovengrondse parkeervoorziening en bestemmingsverkeer dat door het Raaksgebied geleid wordt). In de toekomstige situatie zal, door het bestemmingsverkeer aan de randen van het gebied te houden en door de toepassing van een ventilatiesysteem (dat de lucht uit de parkeergarage pas op grotere hoogte naar buiten leidt), ten opzichte van de huidige situatie in het gebied een verbetering optreden (dit ondanks een toename van de totale parkeercapaciteit).

4.2 Stikstofdioxide en benzeen

Stikstofdioxide
De Cmer heeft in haar advies [62] aangegeven dat in het ontwerp-MER niet is getoetst aan de nieuwe luchtgrenswaarden, maar dat zij dit overkomelijk acht, omdat uit de achtergrondrapporten [14] blijkt dat de berekende concentratie NO^2 zeer ruim onder de (oude) grenswaarde blijft. Tevens blijven de waarden niet alleen onder de grenswaarde, maar zelfs onder de richtwaarde.

Benzeen
De Cmer heeft in haar advies [62] aangegeven dat de benzeenconcentraties bij de in- en uitgangen van de parkeergarage niet worden weergegeven. Zij acht dit echter niet

onoverkomelijk, omdat uit globaal onderzoek is gebleken dat bij de uitmonding van de ventilatie de concentratie ruim onder de grenswaarde blijft en in het nog te doorlopen vergunningentraject deze gegevens alsnog beschikbaar komen.

Na de definitieve keuze voor een ontsluitingsstructuur en een verdere uitwerking van de parkeergarage (hierbij gaat het onder andere om de in- en uitritten van de parkeergarage) zal in het kader van het vergunningentraject inderdaad nog opnieuw in beeld gebracht worden, wat de benzeenconcentraties zijn bij de in- en uitgangen van de parkeergarage en de uitmonding van de ventilatie. Omdat echter ook nog niet bekend is welk type ventilatie-installatie zal worden toegepast, waar een dergelijk systeem geplaatst gaat worden en op welke wijze, heeft een doorrekening van benzeen nog niet plaatsgevonden. Wel is in het ontwerp-MER de relatie gelegd naar reeds eerder verrichte onderzoeken die aangegeven hebben dat de concentratie bij de uitmonding van de ventilatie ruim onder de grenswaarde blijft.

Volgens de berekeningen uit 'Benzeenberekeningen Raaks te Haarlem' van Project Research Amsterdam [35] komt de bijdrage van de benzeenconcentratie bij de uitmonding van de ventilatie gemiddeld niet boven de 0,01 µg/m^3 per jaar. De hoogst berekende uurwaarde blijft onder de 0,3 µg/m^3. Bij een jaargemiddelde grenswaarde van 10 µg/m^3 is dit een geringe bijdrage.

Het geheel aan actuele benzeenberekeningen zal worden uitgevoerd tijdens de DO-fase van het planproces.

4.3 Fijn stof (PM10)

De grenswaarde voor fijn stof wordt in grote delen van Nederland overschreden. De kans bestaat dat dit ook in het Raaksgebied het geval zal zijn. Door de Cmer is in haar advies [62] aangegeven dat in het ontwerp-MER nog geen berekeningen voor fijn stof zijn uitgevoerd. In het ontwerp-MER is dit onderdeel inderdaad nog als leemte in kennis en informatie aangegeven. De Cmer acht dit overkomelijk, omdat in de toelichting op het Besluit Luchtkwaliteit staat aangegeven dat het probleem van fijn stof niet regionaal (laat staan lokaal) kan worden opgelost. De situatie moet met algemene maatregelen door de landelijke overheid worden opgelost.

4.4 Aanvulling verwijzingen ontwerp-MER

De hiernavolgende informatie betreft de gegevens die de Cmer graag in het ontwerp-MER opgenomen had gezien. Het gaat hierbij om achterliggende informatie waarnaar verwezen wordt in de verwijzingen [25, 26 en 35].

Toekomstige situatie

In opdracht van de gemeente Haarlem heeft Dgmr een onderzoek naar de luchtkwaliteit voor de situatie 2010 uitgevoerd [26]. Daarbij zijn de in tabel 4.1 vermelde verkeersintensiteiten en -verdeling over de verkeerssoorten gehanteerd.

weg	etmaalintensiteit	aantal lichte voertuigen	aantal middelzware voertuigen	aantal zware voertuigen
Zijlvest	18.500	17.385	1.020	95
Raaks	1.900	1.580	280	10
Gedempte Oude Gracht	4.800	4.465	325	15

Tabel 4.1: Verkeersintensiteiten onderzoek luchtkwaliteit

In tabel 4.2 zijn de berekende concentraties voor koolmonoxide (CO), stikstofdioxide (NO^2) en Benzeen (C^6H^6) weergegeven voor de situatie 2010.

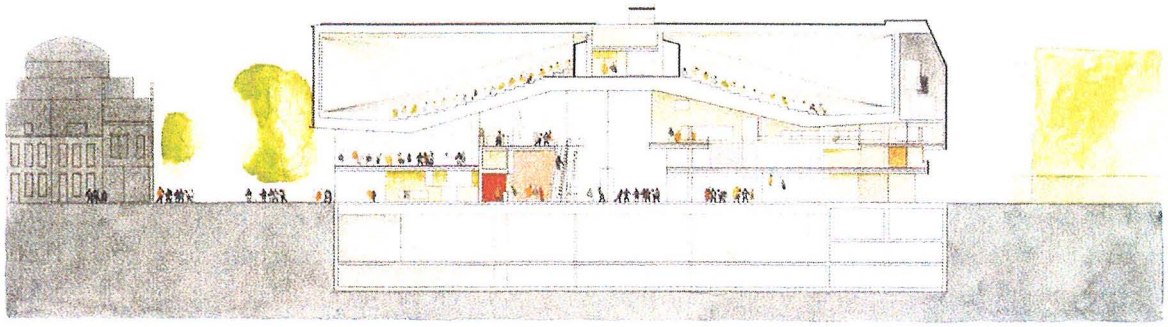
	CO µm³		NO2 µm³		C6H6 µm³	
weg	berekend	grenswaarde	berekend	grenswaarde	berekend	grenswaarde
Zijlvest	-	6.000	95	135	2	10
Raaks	-	6.000	91	135	1	10
Gedempte Oude Gracht	-	6.000	90	135	1	10

Tabel 4.2: Resultaten onderzoek luchtkwaliteit 2010

Voor de omgeving van de parkeergarage Raaks zijn door Project Research Amsterdam BV aanvullende indicatieve berekeningen uitgevoerd [35], ter bepaling van de benzeenconcentratie in de omgeving van de huidige parkeergarage Raaks Haarlem. Tabel 4.3 geeft daarvan de uitkomsten.

omschrijving	waarde
grenswaarde	10 µm/m³
benzeenconcentratie in Nederland	3µm/m³
benzeenemissie	120,42 kg/jaar
hoogste waarde voor toename van de benzeenconcentratie in de omgeving van de parkeergarage op 16 m hoogte	0,01 µm/m³

Tabel 4.3: Resultaten onderzoek benzeenconcentratie parkeergarage



Figuur 5.1: Doorsnede bioscoop

5 Toelichting ventilatiesysteem parkeergarage

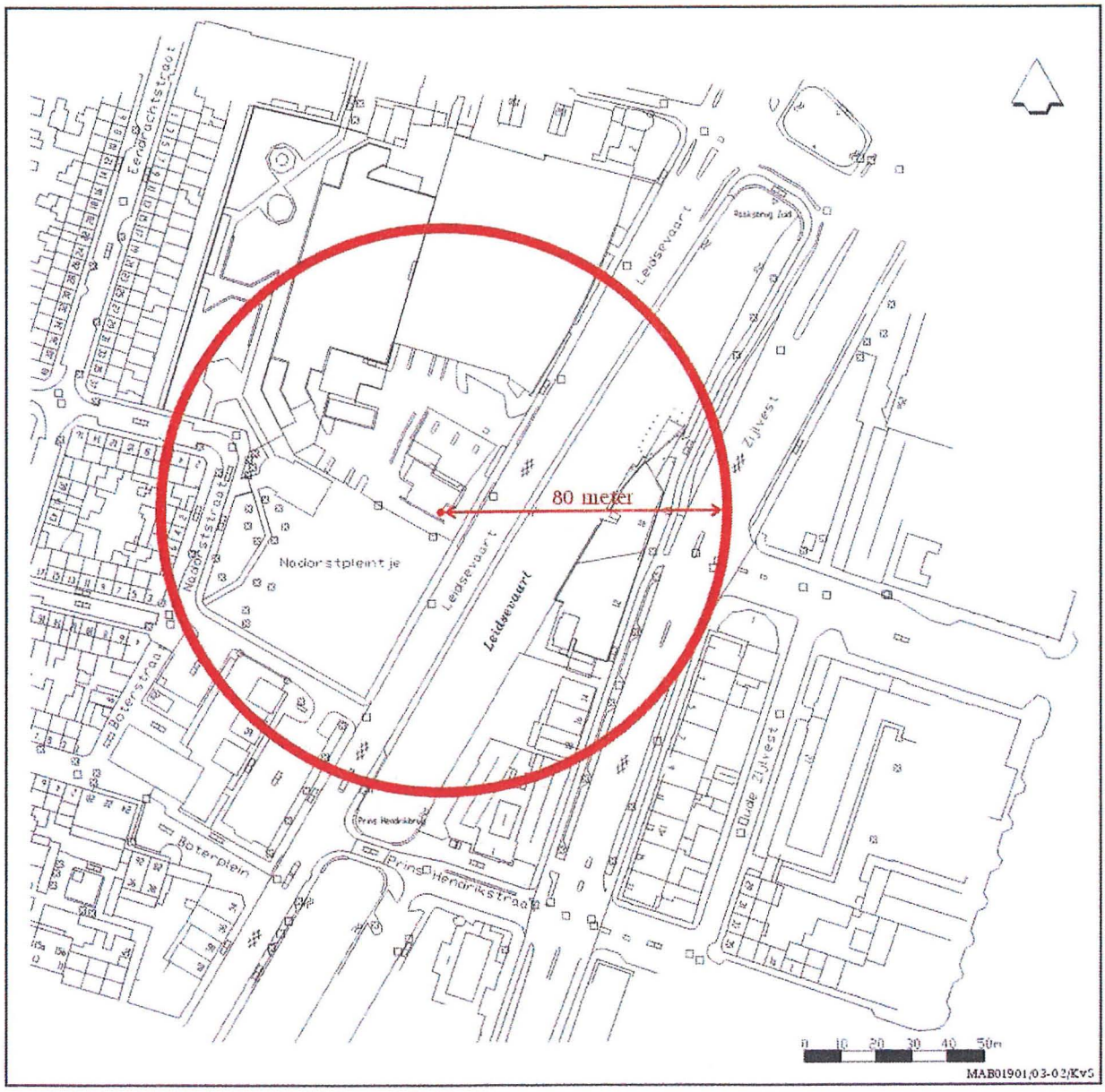
Met betrekking tot het ventilatiesysteem van de parkeergarage, en de geluidsbelasting van een dergelijk systeem, is door de Cmer in haar advies [62] aangegeven dat de effecten van een aantal gangbare typen doorgerekend hadden kunnen worden om zo globaal te beschouwen of een en ander past binnen de van toepassing zijnde regelgeving en normering.

5.1 Doorrekening geluidsaspecten ventilatiesysteem

In het ontwerp-MER is aangegeven dat, met betrekking tot eventuele geluidsoverlast van de ventilatie-installatie van de openbare parkeergarage, nog niet bekend is welk type ventilatie-installatie zal worden toegepast. Ook is vermeld dat nog niet bekend is waar een dergelijk systeem geplaatst gaat worden en op welke wijze. Met name deze laatste aspecten maken een doorrekening in dit stadium nog niet mogelijk. Indien meer over de benodigde gegevens bekend is, zal dit alsnog plaatsvinden (zie ook volgende paragraaf).

5.2 Regelgeving en normering

Met betrekking tot geluidsaspecten van het ventilatiesysteem zijn op dit moment nog geen nadere uitspraken opgenomen. Wel wordt specifiek benadrukt dat de keuze van het type ventilatiesysteem altijd zal voldoen aan de van toepassing zijnde regelgeving en normering, en dat hieraan binnen het nog te doorlopen vergunningentraject specifiek aandacht zal worden besteed. Hierbij zal worden voldaan aan de geluidseisen zoals vermeld in paragraaf 3.2.



Figuur 6.1: Ligging LPG-vulpunt en risicocontour

6 Toelichting LPG-vulpunt en risicocontour

Met betrekking tot de aspecten van externe veiligheid is door de Cmer in haar advies [62] aangegeven dat deze in het ontwerp-MER afdoende zijn behandeld. Wel is aangegeven dat een kaartje met de ligging van het LPG-vulpunt ontbreekt.

6.1 Ligging LPG-vulpunt en risicocontour

De gemeente Haarlem heeft analoog kaartmateriaal geleverd met daarop aangegeven de ligging van het LPG-vulpunt en de risicocontour. Op basis van dit materiaal heeft een digitale aanpassing plaatsgevonden. De kortste afstand tussen het LPG-vulpunt en de huidige bebouwing in het Raaksgebied is circa 110 meter. Op figuur 6.1, die tevens is opgenomen in hoofdstuk 9, de herschreven samenvatting, is de ligging van het LPG-vulpunt en de risicocontour van 80 meter aangegeven.

6.2 Overige aspecten

In het ontwerp-MER is aangegeven dat een verplaatsing van het LPG-vulpunt aan de Leidsevaart 10 (garage Brinkman) de meest effectieve oplossing is om het risiconiveau aan de landelijke normen te laten voldoen. Dit is dan ook de voorgestelde maatregel in het meest milieuvriendelijke alternatief. Hoewel de gemeente Haarlem de sanering van het vulpunt nastreeft, is in de huidige situatie onduidelijk wanneer dit geëffectueerd kan worden. Totdat het LPG-vulpunt gesaneerd wordt, wordt volstaan met het verder inperken van de aanvoerperiode van LPG. Voorgesteld wordt om de huidige aanvoerperiode van 21.00-08.00 uur verder terug te brengen naar de periode tussen 01.00-08.00 uur. Daarmee wordt het risico van calamiteiten tijdens de voorstellingen in de bioscoop beperkt.

6.3 Aanvulling verwijzingen ontwerp-MER

Een (klein) deel van het plangebied bevindt zich binnen de risicocontour van een LPG-vulpunt aan de Leidsevaart 10 (garage Brinkman). In opdracht van de gemeente Haarlem heeft TNO Milieu, Energie en Procesinnovatie in mei 1996 een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd voor de aanvoer en verlading van LPG op het tankstation, om vast te kunnen stellen of nieuwbouw van een tweetal kantoorpanden binnen de risicocontour van 80 meter, uit het oogpunt van het ongevalsrisico met LPG, verantwoord is [1]. Het onderzoek geeft de hierna beschreven resultaten:

- De verwachtingswaarde (product van kans en gevolg, uitgedrukt in verwacht aantal dodelijke slachtoffers per jaar) in de huidige situatie overschrijdt de gestelde grenswaarde sterk.

- De verwachtingswaarde voor de toekomstige situatie zal, als gevolg van het stijgen van het aantal personen dat in de omgeving van het vulpunt aanwezig is, stijgen met circa 6%. De inmiddels ingevoerde maatregel om de leveringstijden te beperken tot de uren tussen 21.00 en 08.00 uur, reduceert het risico met bijna 40%.
- De meest kansrijke oplossing voor langere termijn is amovering van het vulpunt.

7 Toelichting MMA

In het ontwerp-MER is geen zelfstandig MMA (meest milieuvriendelijk alternatief) beschreven. Er is volstaan met het aanduiden van de maatregelen die zijn genomen om de milieukwaliteit van het plan te verbeteren. De Cmer heeft in haar advies [62] aangegeven dat dit conform de richtlijnen is. Toch zijn er een aantal vragen met betrekking tot het MMA gesteld en zijn er enige onduidelijkheden geconstateerd. Deze worden in het navolgende behandeld en nader toegelicht.

7.1 Keuze voorkeursalternatief algemeen

Binnen het ontwerp-MER zijn de maatregelen aangegeven die zijn genomen om de milieukwaliteit van het voorkeursalternatief te verbeteren. De keuze van het voorkeursalternatief is binnen de gemeente Haarlem totstandgekomen na een uitgebreide discussie. Het voorkeursalternatief van de initiatiefnemer is door de gemeenteraad van de gemeente Haarlem gekozen na een selectieprocedure en een Europese aanbesteding uit zes gepresenteerde plannen. Het College van B&W heeft hierbij geoordeeld dat het huidige Raaksplan een goed plan voor de stad Haarlem is en dat de nieuwe bioscoop een onmisbaar onderdeel van het plan is. Voor de invulling van het Raaksgebied is een traject van besluitvorming en inspraak gevolgd, waarmee recht gedaan is aan de gewenste zorgvuldige democratische procesgang.

Bij de keuze van het voorkeursalternatief zijn ook milieuaspecten in de beoordeling meegenomen. In het ontwerp-MER zijn deze nader toegelicht en uitgewerkt. Maatregelen ter beperking van de milieubelasting in de zin van alternatieve plannen, vielen buiten het kader en zijn ook niet beschouwd. Uitgangspunt is geweest om vast te stellen welke maatregelen het mogelijk maken een gunstiger woon- en leefklimaat te bieden, zonder dat daarbij het doel van de voorgenomen activiteit in het geding komt.

7.2 Een ander MMA?

Op basis van de bezwaren die ingediend zijn bij de m.e.r.-procedure is door de Cmer in haar advies [62] de vraag gesteld of 'minder sloop van historische panden' leidt tot een aanvaardbaar, alternatief MMA. Zoals in het ontwerp-MER staat aangegeven, heeft de gemeente Haarlem in haar afweging inzake het behoud of sloop van historische panden, zich gebaseerd op de adviezen van de betreffende monumentencommissie en de Rijksdienst voor monumenten. In opdracht van de gemeente heeft in 1996 en 1997 onderzoek plaatsgevonden naar de cultuurhistorische waarde van de gebouwen in het Raaksgebied. Uit het cultuurhistorisch onderzoek [7] is gebleken dat het HBS-B gebouw de moeite waard was om te handhaven en op de gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen. Het HBS-A gebouw, uit dezelfde periode, was duidelijk minder

van kwaliteit. Handhaving en hergebruik was aan te bevelen, indien dit binnen de planvorming mogelijk zou zijn. Uit de cultuurhistorische verkenning kwamen tevens de volgende aanbevelingen:

- handhaven huidig stratenpatroon;
- respecteren historische rooilijnen;
- respecteren van waardevolle schaalsprongen;
- op de gemeentelijke monumentenlijst plaatsen van Oude Zijlvest 27;
- handhaven en hergebruiken Zijlvest 25a (geen monumentenstatus);
- versterken plantsoen Zijlvest 25a als voorruimte;
- versterken toegangskarakter van Raaks tot stadscentrum;
- bij sloop parkeergarage aandacht voor rooilijn en openbare ruimte.

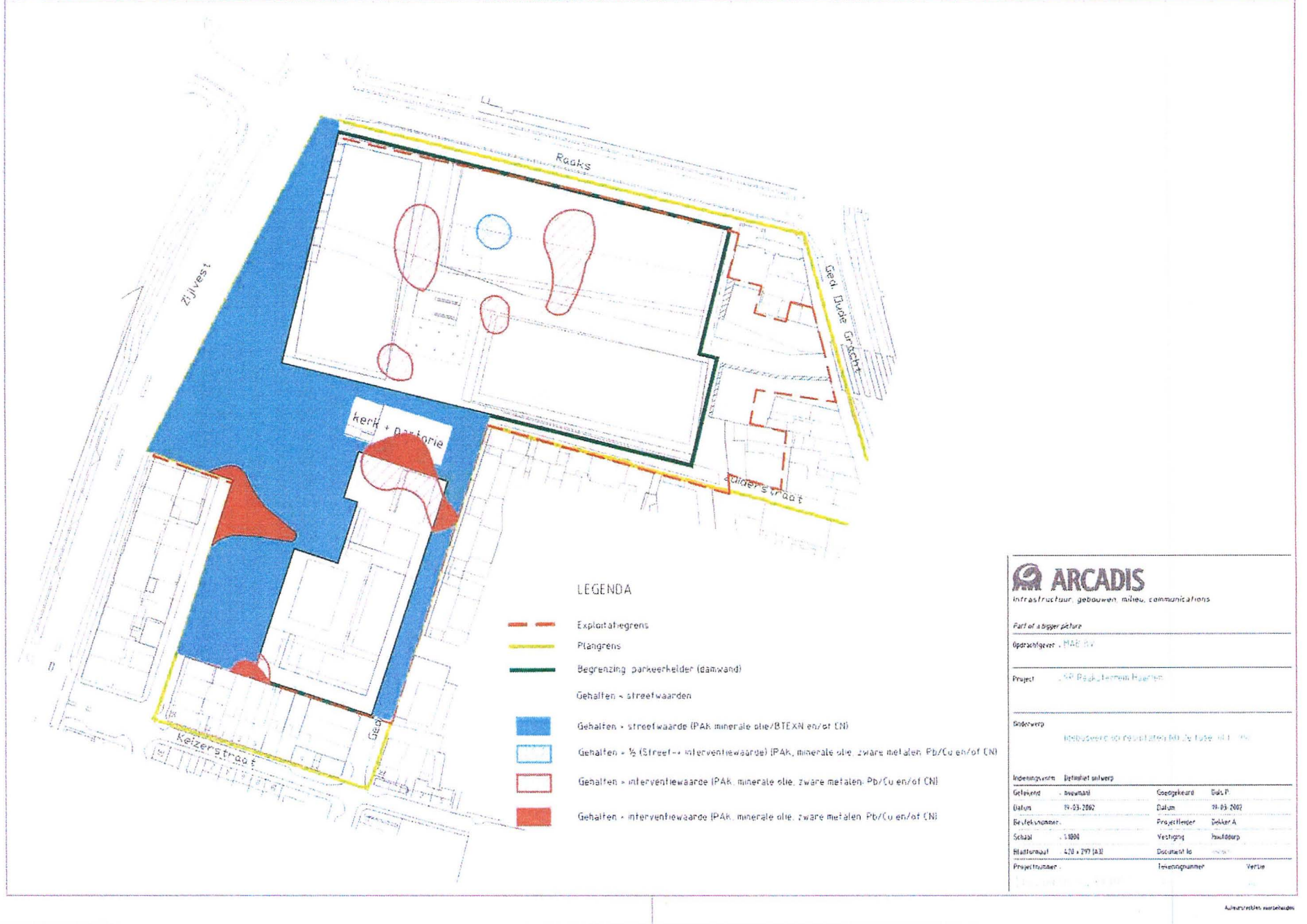
De gemeenteraad heeft in 1997 dit onderzoek behandeld. Er is besloten dat de Lourens Janszoon Costerschool (HBS-B) een gemeentelijk monument wordt. Deze school wordt in de plannen van de initiatiefnemer verbouwd tot appartementencomplex. De monumentencommissie vond de waarde van Zijlvest 25a duidelijk minder dan die van Oude Zijlvest 27 en vond tevens dat er geen aanleiding was tot het voorstellen van een monumentenstatus voor Zijlvest 25a en het handhaven en hergebruik hiervan. De commissie heeft twijfels over de stelling wat betreft het cultuurhistorisch belang van alle gebouwen, en daarmee de consequentie om alle gebouwen te hergebruiken. Alleen het gebouw van de Lourens Janszoon Costerschool heeft volgens de commissie meer waarde dan de rest van de historische gebouwen in het gebied. Het eventuele hergebruik en de waarde van schoolgebouwen en kerken moet in het licht gezien worden van de vele historische schoolgebouwen die vrij komen in Haarlem en die onmogelijk allemaal behouden kunnen worden. De Rijksdienst voor Monumenten deelt de mening over de monumentenstatus van Oude Zijlvest 27 en het niet noodzakelijk handhaven van Zijlvest 25a.

Enkele jaren geleden is de discussie over het al dan niet slopen van de gebouwen in het Raaksgebied gevoerd. Het zogenaamde 'Raaksdebat' van begin 1998 is één van de meest uitgesproken voorbeelden van het betrekken van de Haarlemse burgers bij belangrijke ontwikkelingen in de stad. De gemeenteraad heeft aan het eind van het Raaksdebat op 8 juli 1998 besloten om de visie 'de Salon en Stadshoven' [11] van de initiatiefnemer te kiezen. In deze visie stond de beeldbepalende bioscoop op de hoek van de Raaks/Zijlvest centraal. Dat hiervoor het Frans Halscollege en de kerk gesloopt moesten worden was een feit dat geaccepteerd werd.

Problematiek planaanpassingen

Ten slotte wordt in dit stadium aanvullende argumentatie gevonden, in de problematiek van eventuele planaanpassingen:

- het opnieuw aanpassen van de plannen leidt, behoudens de hiermee gepaard gaande kosten, tot een mogelijke 'verstarring' binnen Haarlem, met een negatieve invloed naar andere grote plannen binnen Haarlem;



Figuur 7.1: Bodemverontreinigingssituatie

- gedeeltelijke wijziging van het plan door minder sloop is niet mogelijk, in het plan leidt het handhaven van Zijlvest 25a en de Hoeksteen tot het blokkeren van onderdelen van de nieuwbouw en problemen met de bouw van de parkeergarage.

De ideeën van de bezwaarmakers voor het behoud (van de gevel) van het schoolgebouw vindt het College van de gemeente Haarlem in dit stadium van de planvorming niet reëel en niet passend in het Raaksplan. Het plan is als een puzzel in elkaar gezet, drastische wijzigingen in onderdelen zorgen voor grote ingrepen in het gehele plan.

7.3 Milieuaspecten

De basis van de argumentatie ligt in de eerste plaats in de voordelen van het plan:
- een samenhangend, economisch rendabel programma;
- een evenwichtige verhouding tussen bestaande en nieuw te realiseren bebouwing;
- het concept van aansluiting op een bepaalde gekozen schaalstructuur.

Naast hiervoor genoemde gezichtspunten spelen echter ook concrete milieuargumenten een rol. Zoals de Cmer in haar advies [62] aangeeft is als belangrijkste milieuargument de meest effectieve sanering van een maximaal deel van de bodemverontreiniging genoemd. Ter toelichting op dit argument wordt in figuur 7.1, die tevens is opgenomen in hoofdstuk 9, de herschreven samenvatting, inzicht gegeven in de bodemverontreiniging. Aanpassing of deels achterwege laten van de sanering houdt in dat over langere termijn sprake is van een belasting door mogelijke verspreiding.

Van de zes gepresenteerde plannen bood het plan van de initiatiefnemer met een grotere parkeergarage en de sloop van het schoolgebouw de mogelijkheid tot de meest maximale sanering. Bij het behoud van de kerk kan er zeer plaatselijk minder gesaneerd worden, maar dit is oplosbaar door beheersmaatregelen.

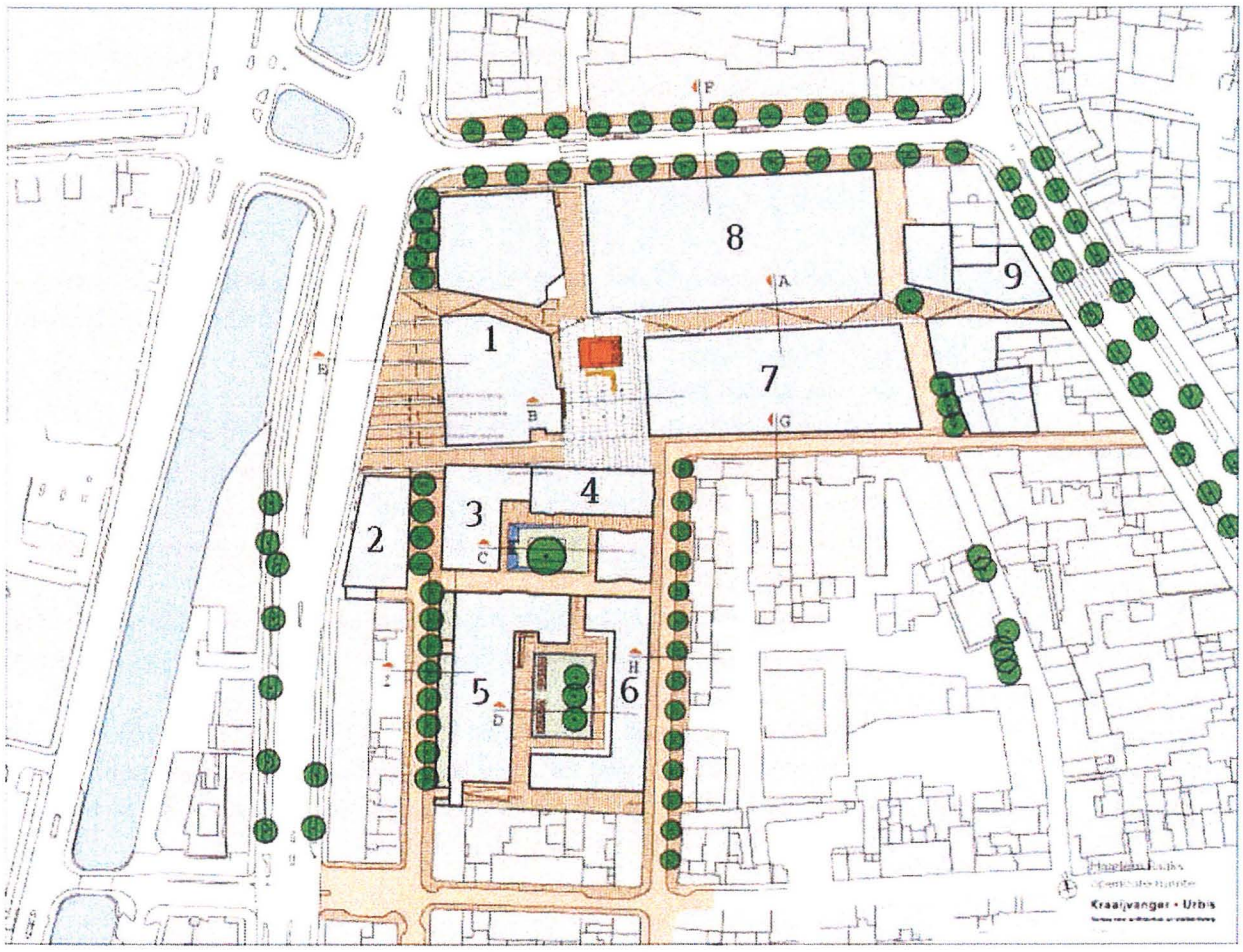
Andere milieuargumenten zijn:
- Het slopen van de betreffende gebouwen geeft de mogelijkheid om op stedenbouwkundig niveau tot een integrale, duurzame stedenbouwkundige invulling te komen. Met name vanuit het perspectief van een veel duurzamer geheel voor een veel langere periode voor het gehele gebied wordt het beperkt nadelige kortetermijneffect van de sloop van een gebouw ondergeschikt geacht.
- Het verplaatsen van bioscoop en garage naar een andere plaats in het plangebied zou zowel om stedenbouwkundige (poort naar de stad), commerciële (mindere aantrekkingskracht) alsook milieutechnische (meer verkeersbewegingen binnen het gebied) redenen niet wenselijk zijn. Het doel van de activiteiten wordt hierdoor aangetast.
- Het handhaven en benutten van het bestaande gebouw brengt naast financiële offers ook milieuconsequenties met zich mede. Voor hergebruik zou alleen de ge-

vel gehandhaafd kunnen blijven, hetgeen inhoudt dat de sloop en de bouw problematischer zijn.
- De milieubelasting ten gevolge van minder slopen zal weliswaar iets minder zijn, maar daar staat tegenover dat bij volledige nieuwbouw een meer milieuvriendelijk plan met name qua materiaalgebruik en wellicht functieflexibiliteit mogelijk is, zodat duurzaamheid over een langere periode aan de orde is.
- De efficiency van hergebruik is aanzienlijk minder dan bij een nieuw plan. Dit efficiencyverlies leidt tot een grotere bouwmassa.
- Ook op langere termijn zal in de exploitatiefase het minder slopen van gebouwen leiden tot een blijvende hogere milieubelasting ten gevolge van kwalitatief mindere oplossingen in de sfeer van energiegebruik, geluidsbelasting, overlast parkeergarage en dergelijke.
- Het minder slopen heeft tot gevolg dat de parkeergarage kleiner wordt, hetgeen tot een grotere parkeerdruk elders in de binnenstad leidt, ook dit element tast de doelstelling van de activiteiten aan.

Benadrukt wordt dat het belang op gebiedsniveau zwaarder weegt dan op gebouwniveau. Dit belang komt ook naar voren in de doelstellingen van de voorgenomen activiteiten en de zorgvuldigheid die in het open planproces betracht is.

7.4 Overige aspecten

Het voorgenomen initiatief wordt door de gemeente Haarlem bestempeld als een belangrijke toevoeging aan de binnenstad van Haarlem. Als belangrijkste winstpunten worden hierbij genoemd:
- Het Raaksgebied heeft hoognodig een impuls nodig.
- Het plan past in de stad, met de fijnmazigheid van stegen en straten met verschillende architectuur, en wordt kwalitatief een goed plan genoemd.
- Het voorgenomen initiatief geeft een belangrijke economische impuls aan de binnenstad door toevoeging van commerciële functies als winkels, bioscoop en door het vergroten van de parkeergarage.
- Door het toevoegen van woningen wordt in het gebied de woonfunctie versterkt.
- Het bioscoopaanbod in Haarlem wordt kwalitatief en kwantitatief op een hoger peil gebracht.
- Sinds 1997 is het plan in een open planproces met het veelvuldig betrekken van de burgers totstandgekomen. Iedereen is in de gelegenheid geweest zijn inbreng te geven. De investeringen in communicatie, tijd en geld om tot een zo breed mogelijk gedragen plan te komen, zijn aanzienlijk geweest.



Figuur 8.1: Locatie bouwblokken

8 Toelichting planning

De Cmer heeft in haar advies [62] gevraagd om dieper in te gaan op de belangrijkste onderdelen van de planning en fasering van de uitvoering. Tevens heeft zij aangegeven dat onderdelen die een belangrijk effect hebben op omwonenden (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een bouwput in het gebied en de periode dat het aantal parkeerplaatsen zal zijn gereduceerd) aan omwonenden beschikbaar gesteld moeten worden. In het navolgende wordt op beide onderdelen nader ingegaan.

8.1 Samenvatting planning

In de tabellen 8.1 en 8.2 is per deelgebied een overzicht gegeven van de belangrijkste onderdelen uit de vigerende planning (deze is op delen echter niet meer geheel haalbaar, en daarmee nog aan veranderingen onderhevig). Figuur 8.1 toont echter eerst de ligging van de bouwblokken, waarin in de toelichtende tekst naar wordt verwezen.

Oude Stad			
opstellen stadsvernieuwingsplan	goedkeuringsfase GS	30 januari 2001	8 april 2002
	beroepsfase ABR RvS	26 november 2001	26 november 2002
procedure uitwerkingsplan	opstellen uitwerkingsplan + inspraak	2 januari 2001	11 januari 2002
	besluitvorming	4 maart 2002	29 maart 2002
	goedkeuringsfase GS	9 april 2002	1 oktober 2002
	beroepsfase ABR RvS	14 augustus 2002	24 september 2003
milieu-effectrapportage	behandeling, inspraak, toetsing MER	31 oktober 2001	1 maart 2002

Tabel 8.1: Planning deelgebied Oude Stad

Raaks algemeen			
keuze ontwikkelaars/ ontwikkelingsplan	opstellen ontwikkelingsplan 2 juli 2001	2 juli 2001	13 december 2001
	realisatie overeenkomst	30 november 2001	23 januari 2002
bodemsaneringsprocedure	saneringsplan, bestek, uitvoering en evaluatie	18 juni 2001	9 oktober 2002

Tabel 8.2: Planning deelgebied Raaks algemeen

Raaks zuidwest			
procedure uitwerking bouwkundig plan	definitief ontwerp	2 januari 2002	3 juli 2002
	bestek	4 juli 2002	28 augustus 2002
	uitvoering	13 augustus 2004	30 november 2007
omlegging kabels en leidingen en riolering	planvorming, opdracht en uitvoering	2 januari 2002	14 januari 2003
sloopprocedure	vergunningentraject	2 januari 2002	3 april 2002
	AWB-procedure	4 april 2002	8 augustus 2003
	uitvoering	6 september 2002	3 juni 2003
bodemsaneringsprocedure	saneringsplan, bestek, uitvoering en evaluatie	4 juli 2002	17 augustus 2004
bouwvergunningsprocedure	vergunningentraject	4 juli 2002	18 februari 2003
	AWB-procedure	19 februari 2003	26 mei 2004
procedure buitenmilieu/civiele werken en bouwrijp maken	definitief ontwerp	2 januari 2002	3 juli 2002
	bestek	15 oktober 2004	9 december 2004
	uitvoering	10 december 2004	12 september 2008
scholentransactie	oplevering	24 augustus 2001	1 oktober 2002

Tabel 8.3: Planning deelgebied Raaks zuidwest

De uitvoering in deelgebied zuidwest betreft onder andere de uitvoering van het bouwplan Schoolgebouw (bouwblok 5), de Hofwoningen en Palazzo (bouwblok 6) en de bewonersgarage. Deze bewonersgarage maakt tussen de start en einde van de uitvoering (augustus 2004-augustus 2008) deel uit van de tijdelijke parkeervoorziening van 300 parkeerplaatsen die gerealiseerd wordt. 200 van voornoemde 300 tijdelijk openbare parkeerplaatsen vormen later de bewonersparkeerplaatsen, 100 van voornoemde 300 parkeerplaatsen worden gerealiseerd op een dek, dat na oplevering van de openbare parkeergarage verwijderd zal worden. Tevens wordt vermeld dat de gemeente Haarlem zorgdraagt voor de realisatie van aanvullende tijdelijke parkeervoorzieningen; tussen de sloop van de huidige parkeergarage en de oplevering van de nieuwe openbare parkeergarage zal er geen vermindering in totale parkeercapaciteit in de binnenstad van Haarlem optreden. Een en ander dient echter nog nader uitgewerkt te worden.

Raaks noordwest			
procedure uitwerking bouwkundig plan	definitief ontwerp	2 januari 2002	3 juli 2003
	bestek	4 juli 2002	28 augustus 2002
	uitvoering	8 februari 2005	20 februari 2007
omlegging kabels en leidingen en riolering	opdracht en uitvoering	11 december 2002	22 mei 2003
sloopprocedure	vergunningentraject	2 oktober 2002	6 januari 2003
	AWB-procedure	7 januari 2003	3 september 2003
	uitvoering	9 mei 2003	29 oktober 2003
bodemsaneringsprocedure	saneringsplan, bestek, uitvoering en evaluatie	29 augustus 2002	10 februari 2005
bouwvergunningsprocedure	vergunningentraject	16 oktober 2002	8 mei 2003
	AWB-procedure	9 mei 2003	8 september 2004

Tabel 8.4: Planning deelgebied Raaks noordwest

De uitvoering in deelgebied noordwest betreft onder andere de uitvoering van het bouwplan garage Multiplex en Multiplex zelf.

Raaks oost			
procedure uitwerking bouwkundig plan	definitief ontwerp	2 januari 2002	3 juli 2003
	bestek	4 juli 2002	28 augustus 2002
	uitvoering	26 juni 2006	12 september 2008
omlegging kabels en leidingen en riolering	opdracht en uitvoering	11 juni 2004	9 december 2004
sloopprocedure	vergunningentraject	18 maart 2003	24 juni 2003
	AWB-procedure	25 juni 2003	20 oktober 2004
	uitvoering	21 oktober 2004	22 maart 2005
bodemsaneringsprocedure	saneringsplan, bestek, uitvoering en evaluatie	29 augustus 2002	28 juni 2006
bouwvergunningsprocedure	vergunningentraject	4 juli 2002	18 februari 2003
	AWB-procedure	19 februari 2003	26 mei 2004
verwerving	minnelijke verwerving	8 januari 1996	1 oktober 2001
	administratieve procedure onteigening	29 oktober 2001	27 januari 2003
	gerechtelijke procedure onteigening	25 september 2002	26 februari 2004

Tabel 8.5: Planning deelgebied Raaks oost

De uitvoering in deelgebied oost betreft onder andere de uitvoering van een tweede deel van het bouwplan garage Multiplex, het Zuiderstraatblok (bouwblok 7), het Raaksblok (bouwblok 8), het Hofblok (bouwblok 3) en de Lantaarn (bouwblok 2).

8.2 Belangrijke effecten belanghebbenden

De Cmer geeft in haar advies [62] aan dat onderdelen die een belangrijk effect hebben op omwonenden (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een bouwput in het gebied en de periode dat het aantal parkeerplaatsen zal zijn gereduceerd) aan omwonenden beschikbaar gesteld moeten worden.

Met betrekking tot dit punt wordt aangegeven dat er reeds diverse gesprekken met en informatieoverdrachten aan belanghebbenden geweest zijn en dat deze ook nog zullen gaan plaatsvinden. Bij gesprekken is bijvoorbeeld reeds aandacht besteed aan:

- de situatie die zal ontstaan bij de ingebruikname van een tijdelijke parkeergarage tijdens de sloop van de bestaande Raaksgarage;
- de situatie die zal ontstaan als, conform de huidige planvorming, de bestaande parkeerplaatsen aan de Oude Zijlvest en de Vestestraat komen te vervallen;
- de gevolgen voor ondernemers ten gevolge van bouwactiviteiten;
- et cetera.

Veel van deze onderwerpen zijn echter nog niet geheel duidelijk. De uitwerking van het VO naar het DO, met de bijbehorende herijking van de planning en bouwfasering, zal hier uitsluitsel moeten geven. Op dit moment kan slechts specifiek worden benadrukt dat communicatie, zowel met direct belanghebbenden als met de overige betrokkenen, binnen het planproces een zeer belangrijk onderdeel is, dat de benodigde aandacht zal krijgen.

9 Herschreven samenvatting

Met betrekking tot de samenvatting is door de Cmer in haar advies [62] aangegeven dat het wenselijk wordt geacht om een nieuwe samenvatting te maken, waarin de belangrijkste en meest actuele gegevens over het project kort en overzichtelijk staan weergegeven. De nieuwe samenvatting moet de lezer een beeld geven van de belangrijkste veranderingen en de voor- en nadelen in de toekomstige situatie ten opzichte van de bestaande situatie. Hierbij wordt speciaal aandacht gevraagd voor verkeer, het amoveren van bebouwing, en geluid.

Inleiding
MAB BV heeft het voornemen om in het Raaksgebied in de binnenstad van Haarlem een bouwprogramma te ontwikkelen. Dit programma is multifunctioneel en omvat naast woningen, winkels en horeca ook culturele en recreatieve (leisure)voorzieningen. Het totale aantal door de voorgenomen activiteit gegenereerde bezoekers ligt naar verwachting rond de 500.000 per jaar. De initiatiefnemer heeft het bevoegd gezag (het gemeentebestuur van de gemeente Haarlem) in staat gesteld een m.e.r.-procedure te starten.

De voorgenomen activiteit op hoofdlijnen
Omdat het Raaksgebied een van de vier 'poortgebieden' van de Haarlemse binnenstad is, bestaat al geruime tijd de wens om te komen tot een herinrichting die in overeenstemming is *met*, en functioneert als aanvulling *op* de centrumfunctie. De huidige inrichting vervult deze functie niet. Het biedt geen waardevolle aanvulling op huidige voorzieningen in het centrum en biedt als monofunctioneel gebied geen meerwaarde aan de binnenstad. Een tweede belangrijk aspect is de ernstige mate van bodemvervuiling van een deel van het Raaksgebied.

Het doel van de voorgenomen activiteit is meervoudig: enerzijds het beantwoorden aan de economische doelstellingen van de initiatiefnemer en anderzijds het vernieuwen van een deel van het Haarlemse centrum. Het herontwikkelen van het Raaksgebied is een concretisering van bestaand gemeentelijk beleid wat betreft behoud en versterking van de centrumfunctie, het vervullen van de woningbehoefte en het verbeteren van de leefbaarheid.
De aanpak van de bodemverontreiniging is reden om de vernieuwing van de bebouwing met voortvarendheid te laten plaatsvinden; het deel van het plangebied dat door de gasfabriek is gebruikt, is aangemerkt als Wet bodembescherming (Wbb)-locatie voor de sanering, waarvoor de provincie middelen ter beschikking heeft gesteld. Niet uitvoeren van de voorgenomen activiteit heeft tot gevolg dat de huidige situatie met sterk vervuilde bodem wordt gecontinueerd.

Beleidskader en besluiten

Beleidskader
Bij de functionele invulling van het Raaksgebied is het beleid gericht op het mengen van de functies wonen, werken en voorzieningen om de levendigheid en sociale veiligheid te vergroten. De gemeente stelt de eis dat er in het Raaksgebied minimaal 200 woningen gerealiseerd worden, en streeft daarbij naar een maximale differentiatie. Ter versterking van het Haarlemse kernwinkelapparaat is het gewenst dat uitbreiding van winkelruimte plaatsvindt, die een aanvulling is op het bestaande winkelsegment.
Een belangrijke doelstelling is het doorbreken van de huidige lineaire winkelstructuur door ontwikkeling van een winkelcircuit. De aanwezigheid van de openbare parkeergarage functioneert daarbij als bronpunt van bezoekers. De gemeente ziet in haar beleidsplannen ruimte voor detailhandel, dienstverlening, horeca en bedrijvigheid in de culturele of recreatief-toeristische sfeer.

Het gemeentelijk verkeersbeleid is gericht op het vergroten van de betekenis van het Raaksgebied als westelijke stadsentree. Uitbreiding van (ondergrondse) parkeercapaciteit in het Raaksgebied is hierbij een belangrijk aspect. Voor de inrichting van het Raaksgebied wordt de beleidshoofdlijn van het verkeersluw maken van de binnenstad als randvoorwaarde gehanteerd. Hiervan mag verwacht worden dat betere mogelijkheden voor het realiseren van de omgevingskwaliteit (geluid, lucht) ontstaan. Ten aanzien van de verkeersveiligheid volgt de gemeente Haarlem de principes die in het programma 'Duurzaam Veilig' zijn vastgelegd. Met betrekking tot de sociale veiligheid geldt als uitgangspunt dat hieraan, met name bij het ontwerp van de beide parkeergarages, specifiek aandacht dient te worden geschonken.

De ondergrondse parkeergarage moet voldoen aan de geldende wettelijke eisen en voorschriften met betrekking tot luchtkwaliteit.
De bodemsanering is gericht op het zo spoedig mogelijk saneren van de bodem, zodat de gewenste ontwikkelingen mogelijk zijn en de risico's voor de volksgezondheid en het milieu zo veel mogelijk worden beperkt.
Tevens dient te worden voldaan aan de geldende landelijke en plaatselijke regelingen en verordeningen voor externe veiligheid.

Besluiten
In het Structuurplan Binnenstad van de gemeente Haarlem is het Raaksgebied aangegeven als nader uit te werken. Op grond van dit structuurplan is het Stadsvernieuwingsplan Binnenstad opgesteld, waarin de stedenbouwkundige contouren van het Raaksgebied zijn vastgesteld. Het bestemmingsplan 'Stadsvernieuwingsplan Binnenstad' geeft een globale bestemming voor het Raaksgebied, alsmede de uitwerkingsvoorwaarden. In januari 2001 is het Stadsvernieuwingsplan bij de provincie in procedure gebracht. Het inmiddels vastgestelde Masterplan Raaks past in deze uitwerkingsvoorwaarden. Vooruitlopend op de voltooiing van de bestemmingsplanprocedure, is begin 2001 gestart met het 'Uitwerkingsplan Raaks'. Dit plan regelt de uiteindelijke

bestemmingen binnen het stadsvernieuwingsgebied Raaks. Het MER Raaksgebied Haarlem wordt in het kader van de besluitvorming over dit Uitwerkingsplan Raaks opgesteld.

De Wet milieubeheer is van toepassing wanneer er sprake is van een bedrijfsmatige activiteit die terug te vinden is in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer. Het is de bedoeling dat voor de combinatie van bioscoop en horeca een vergunning zal worden aangevraagd in nauw overleg met de gemeente Haarlem. Ook is er sprake van een koppeling tussen de milieu- en bouwvergunning; een bouwvergunning kan pas verleend worden als de milieuvergunning van kracht is.

Hierna staat aangegeven welke specifieke besluiten van toepassing (kunnen) zijn op het Raaksproject:
- besluit horeca-, sport- en recreatiebedrijven milieubeheer;
- besluit detailhandels- en ambachtsbedrijven milieubeheer;
- besluit woon- en verblijfsgebouwen milieubeheer;
- besluit opslag- en transportbedrijven milieubeheer.

Referentiesituatie (bestaande situatie en autonome ontwikkelingen)

Ruimtelijke inrichting
Historisch kenmerkend voor het Raaksgebied is de verschuiving van grootschaligheid aan de rand van het plan naar kleinschaligheid aan de centrumzijde. Het gebied is hoofdzakelijk verkaveld in gesloten autonome bouwblokken, waarbij de hoofdbebouwing het stratenpatroon volgt. Het gebied kent naast een aantal ruimtelijke onduidelijkheden en diskwaliteiten een gebrekkige stedenbouwkundige samenhang. Er worden geen autonome ontwikkelingen verwacht die van wezenlijke invloed zullen zijn op ruimtelijke hoofdstructuren en/of de ruimtelijke inrichting.

Functionele inrichting
Het huidige Raaksgebied wordt gedomineerd door twee onderwijsinstellingen en één bovengrondse parkeergarage. Verder zijn er enkele winkels, twee kerken, één horecagelegenheid en enige detailhandel gevestigd. De woonfunctie is zeer beperkt. De openbare ruimten worden voornamelijk gedomineerd door autoverkeer; er is geen sprake van een verblijfskarakter. Er zijn geen autonome ontwikkelingen te verwachten die van wezenlijke invloed zullen zijn op de functionele inrichting van het gebied.

Verkeer
De Raaks vormt de westelijke toegang tot het centrum. De Wilhelminastraat, Zijlvest, Raaksbruggen en de Zijlsingel vormen onderdelen van het westelijk deel van de stadsring. De Leidsevaart is een belangrijke toe- en afvoerweg. De Gedempte Oude Gracht en de Raaks behoren tot de belangrijkste ontsluitingswegen van de binnenstad. De Zuiderstraat en Vestestraat ontsluiten de parkeergarage Raaks.

Het busverkeer maakt gebruik van de Wilhelminastraat, Zijlvest, Kinderhuisvest, Raaksbruggen, Zijlsingel, Raaks, en de Gedempte Oude Gracht. Bushalten liggen op de Oude Zijlvest/Wilhelminastraat ter hoogte van de Vestestraat en op de Raaks ter hoogte van de Jacobstraat.
Alle wegen in het gebied zijn voor fietsers vrij toegankelijk. Er is eenrichtingsverkeer ingesteld op de Jacobstraat, Vestestraat en de Zijlstraat. Op het kruispunt Zijlvest - Raaks - Zijlsingel - Wilhelminastraat (Raaksbruggen) is sprake van een vertraagde verkeersafwikkeling, leidend tot filevorming voor de verkeerslichten.
Het Raaksgebied vervult een belangrijke parkeerfunctie in de binnenstad. De huidige parkeergarage Raaks heeft een capaciteit van 620 plaatsen en is dag en nacht geopend. In de directe omgeving zijn op de openbare weg 45 (betaald-)parkeerplaatsen aanwezig en 2 parkeerplaatsen voor touringcars. In dit MER wordt de aanleg van een nieuwe ondergrondse parkeergarage niet als autonome ontwikkeling beschouwd, maar als onderdeel van de voorgenomen activiteit.

Milieu
De milieukwaliteit (geluid en lucht) in het Raaksgebied wordt in ernstige mate nadelig beïnvloed door de aanwezigheid van de bovengrondse parkeergarage. In de inventarisatiefase van het planvormingsproces is een ernstige bodemvervuiling geconstateerd. Het 'Saneringsplan Raaksterrein te Haarlem' beschrijft de noodzakelijke activiteiten voor de verwijdering van een deel van de aangetoonde verontreinigingen en sanering en/of beheersing van de grondwaterverontreinigingen. Het doel van sanering is het opheffen van risico's voor de volksgezondheid en het milieu voor huidig en toekomstig (ongewijzigd) gebruik, in het kader van de Wbb. Er zijn geen autonome ontwikkelingen te verwachten die van wezenlijke invloed zullen zijn op de milieukundige situatie in het gebied.

Leefbaarheid
Bewoners van het Raaksgebied zijn overwegend tevreden over hun woonomgeving en leefklimaat. Overlast ondervindt men van geluidshinder door wegverkeer en (in mindere mate) van aanwezige horeca. De parkeergarage en directe omgeving worden aangemerkt als sociaal onveilige plaats. Een klein deel van het plangebied bevindt zich binnen de risicocontour van 80 meter van een LPG-vulpunt aan de Leidsevaart 10 (garage Brinkman). Op basis van een ontheffing op de routeringsverordening gevaarlijke stoffen vindt aanvoer plaats vanaf de zuidzijde, over de Leidsevaart. Uit onderzoek is gebleken dat de niveaus van groepsrisico in de omgeving de landelijke normen overschrijden. Er zijn geen autonome ontwikkelingen te verwachten die van wezenlijke invloed zullen zijn op de leefbaarheidssituatie.

Beschrijving voorgenomen activiteit

Ruimtelijke inrichting
Het ontwerp van het Raaksgebied is gebaseerd op een nieuw stelsel van openbare ruimten langs de lijnen van de oude stadsstructuur. De Gedempte Oude Gracht wordt

door een nieuwe stadsas met een nieuw centraal plein verbonden, dat in het Raaksgebied het belangrijkste verblijfsgebied zal vormen. De hoek Zijlvest en Raaks vormt een belangrijke markering en wordt ingevuld met een markant bioscoopgebouw. De Raaks ondergaat een gedaanteverwisseling; waar eerst het accent lag op de verkeersfunctie, staat nu ook de verblijfskwaliteit centraal. Nieuwe voetgangersroutes sluiten aan op bestaande structuren en vormen belangrijke nieuwe looproutes. In schaal schikt de voorgenomen activiteit zich naar de bestaande structuur. De voorgenomen activiteit vervangt te amoveren bestaande bebouwing, waarvan een deel is geïntegreerd in de voorgenomen activiteit.

Functies in relatie tot ruimtelijke inrichting
Er is uitgegaan van een eigen identiteit voor de Raaks en een aanvulling op de bestaande binnenstad middels een invulling van het gebied met woningen, leisure en winkels, horeca en dienstverlening. De woningbouw is verspreid over het plan aangebracht. De leisurefunctie bestaat uit een bioscoop aan de Zijlvest en een fitness- en urban entertainment centre aan de Raaks. De horeca is voornamelijk georiënteerd op het plein. Detailhandel wordt gerealiseerd aan de zijde van de binnenstraat, de dienstverleningsfunctie is op de Raaks georiënteerd.
In de parkeerbehoefte wordt voorzien door een parkeergarage met 200 parkeerplaatsen voor bewoners en een openbare parkeergarage met 1.000 plaatsen. Een ondergrondse openbare fietsenstalling met circa 300 plaatsen, aangevuld met 166 stallingsplaasten op maaiveldniveau bieden plaats aan (brom)fietsers.

Verkeer en vervoer
In het bouwprogramma komt een aantal functies voor, die grote aantallen bezoekers trekken. Deze bezoekersaantallen zijn in belangrijke mate bepalend voor de hoeveelheid verkeer van en naar het plangebied.

Bezoekersprofiel
De bioscoop trekt in een gemiddelde week 8.100 bezoekers. Voor de maatgevende week is het aantal bezoekers op 9.100 gesteld. Op zaterdagavond wordt met 990 bezoekers een bezettingsgraad van 52% bereikt. Een bezettingsgraad van meer dan 80% (1.520 bezoekers) wordt vrijwel niet gehaald. In het fitnesscentrum worden circa 700 bezoekers per dag verwacht, waarvan circa 450 bezoekers in de avonduren komen. Daarvan zijn er circa 300 gelijktijdig aanwezig. Het entertainment centre kent een volledig ander bezoekpatroon dan het fitnesscentrum. Het krijgt gemiddeld 400 bezoekers per dag, waarvan circa 40% in de middag en 60% 's avonds. De gemiddelde verblijfstijd is ongeveer 2 uur. De overige voorzieningen en activiteiten in het bouwplan vallen niet onder het Besluit milieueffectrapportage. Het aantal bezoekers hiervan is echter mede van invloed op een aantal gevolgen voor de omgeving. Voor de bepaling van het aantal bezoekers van de detailhandel zullen de donderdagavond en zaterdag maatgevend zijn.

Totale aantal bezoekers
Het totale aantal bezoekers van de aangegeven activiteiten wordt niet bepaald door de som van de aantallen per functie. Een deel van de bezoekers aan de bioscoop zal namelijk ook de horecavoorzieningen, de winkels of het entertainment centre bezoeken. Daarnaast zijn niet alle bezoekers van de nieuwe functies 'nieuwe' bezoekers. Een deel was immers al bezoeker van voorzieningen in het centrum van Haarlem, maar doet nu ook het Raaksgebied aan.

Parkeerbehoefte
Uitgaand van de veronderstelling dat alle Raaksbezoekers hun auto in de openbare parkeergarage parkeren, zijn (bij een parkeercapaciteit van 1.000 plaatsen) voor bezoekers van andere voorzieningen in het Haarlemse centrum op koopavond (maatgevend) 460 plaatsen beschikbaar.

Aankomsten en vertrekken
Het aantal aankomsten en vertrekken verschilt sterk per functie. Van belang is echter ook het al of niet samenvallen van aanvangs- en sluitingstijden van de verschillende functies. Het grootste aantal aankomsten en vertrekken doet zich voor op donderdagavond (koopavond) en zaterdagavond. Op de koopavond zal de piek rond winkelsluiting liggen, hoewel er rekening mee gehouden moet worden dat een deel van de winkelbezoekers in het centrum blijft voor een bezoek aan bijvoorbeeld de bioscoop, horeca of het entertainment centre. Op zaterdagavond zal de grootste bioscoopdrukte rond de wisseling van de avondvoorstellingen plaatsvinden. Maar ook hier zal de piek afgezwakt worden, omdat het einde van een voorstelling niet in alle gevallen het verlaten van het Raaksgebied hoeft te betekenen. Daarnaast komt men vaak eerder naar het uitgaansgebied om voorafgaande aan de voorstelling andere activiteiten te ondernemen. Alle functies genereren in principe evenveel aankomsten als vertrekken. Het aantal aankomsten is aan het begin van de avond groter en het aantal vertrekken aan het einde van de avond. Het aantal verplaatsingen per uur zal over de gehele avond nagenoeg gelijk zijn: pieken voor de ene functie worden weer gecompenseerd door rustiger perioden voor een andere functie.

Verkeersontsluiting en bereikbaarheid
Het Raaksgebied wordt ontsloten door de route Wilhelminastraat - Zijlvest, door de Raaks en door de Gedempte Oude Gracht. De openbare parkeergarage wordt direct ontsloten vanaf de Zijlvest. Voor bevoorradingsverkeer zijn specifieke laad- en losplaatsen bereikbaar vanaf de Raaks en de Gedempte Oude Gracht. Aan het Achterlangs en langs de Raaks liggen laad- en losplaatsen die permanent beschikbaar zijn.
De Raaks wordt afgesloten voor autoverkeer in de richting Gedempte Oude Gracht. Voor langzaam verkeer en openbaar vervoer geldt geen eenrichtingsverkeer. Afgezien van de voetgangersgebieden zijn alle wegen in het plangebied toegankelijk voor fietsers. Bromfietsers mogen alleen gebruikmaken van de ruimten voor autoverkeer. De bereikbaarheid van het plangebied per openbaar vervoer is uitstekend te noemen. Vanaf de Zijlvest is het plangebied met elf lokale en interlokale buslijnen te bereiken.

Milieu

Voor nabijgelegen woningen kan hinder optreden van doorgaand verkeer en verkeer dat gebruikmaakt van de in- en uitgang van de parkeergarage die ontsluit op de Zijlvest (zie effectbeschrijving).

De wijze van bodemsanering is direct gekoppeld aan de bouw van met name de ondergrondse parkeergarages. De saneringsvariant gaat uit van het plaatsen van damwanden en het daarna ontgraven van verontreinigingen, gevolgd door isolatie van de overige verontreinigingen en sanering van de spots van grondwaterverontreiniging. Op basis van indicatieve berekeningen is gebleken dat de concentraties in de lucht boven de bouwkuip de normen niet zullen overschrijden. De sanering van de tuinen in de Wilhelminastraat en Keizerstraat vindt plaats door het afgraven van de vervuilde grond en het terugbrengen van schone grond. Bij grondwerkzaamheden zal gehandeld worden conform het bouwstoffenbesluit. De overige immobiele verontreinigingen worden gesaneerd middels het aanbrengen van isolatiemaatregelen. De resterende verontreinigingen worden naar verwachting tot beneden de terugsaneerwaarden gebracht.

Bij het ontgraven van de bovenste laag van de openbare parkeergarage wordt gebruikgemaakt van een zogenaamde open bemaling. De diepere lagen worden 'in den natte' ontgraven. Water dat bij bemaling wordt ontrokken, wordt naar verwachting (zo nodig na zuivering) op het oppervlaktewater geloosd. Hierover zal nauw overleg gevoerd worden met het Hoogheemraadschap Rijnland.

Woonomgeving en leefklimaat

Sociale veiligheid

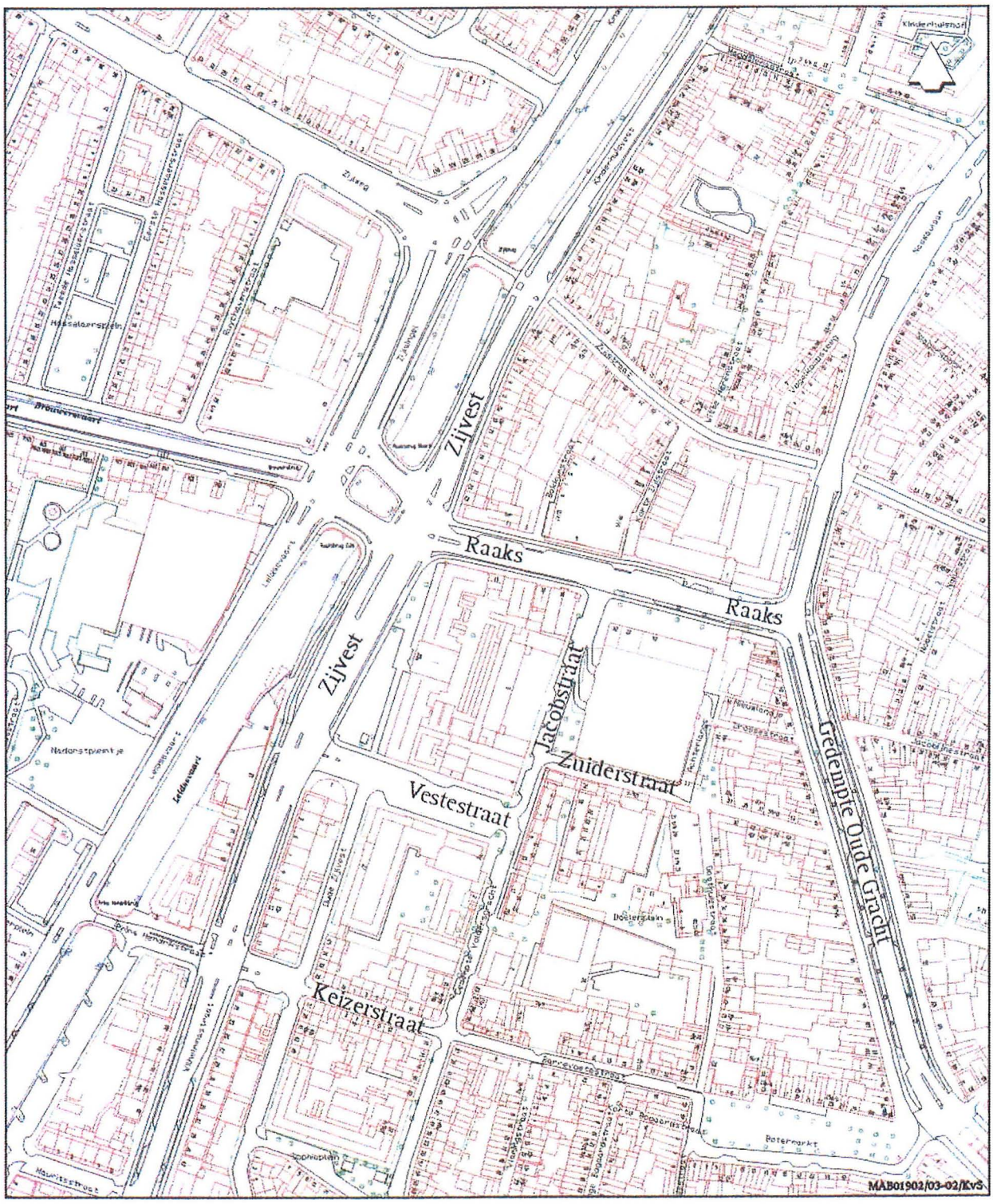
In het plan is rekening gehouden met optimale omstandigheden voor een sociaal veilig klimaat. Als basis hiervoor geldt de functiemix, die zorgdraagt voor levendigheid overdag en 's avonds. De openbare parkeergarage krijgt een zo open mogelijke structuur, met zoveel mogelijk relaties met het maaiveldniveau.

Externe veiligheid

Formeel gezien bevindt zich een (klein) deel van de voorgenomen activiteit binnen de risicocontour van 80 meter van een LPG-vulpunt aan de Leidsevaart 10 (garage Brinkman). Hierbij dient de nuancering te worden gemaakt dat alle gebouwde voorzieningen buiten de risicocontour vallen. Slechts een deel van het trottoir langs de Zijlvest valt er binnen.

Toetsingskader

Het toetsingskader geeft aan welke alternatieven en varianten van de voorgenomen activiteit zijn beschouwd en welke toetsmomenten daarbij zijn gehanteerd. De effecten worden bepaald ten opzichte van de referentiesituatie, zoals beschreven in hoofdstuk 4 van het ontwerp-MER. De voorgenomen activiteit is het enige alternatief dat op effecten wordt onderzocht, omdat het VO van het Raaksgebied geen ruimte meer laat



Figuur 9.1: Straatnamen in plangebied

voor invullingen die wezenlijk andere omgevingseffecten tot gevolg zullen hebben in vergelijking met de voorgenomen activiteit.

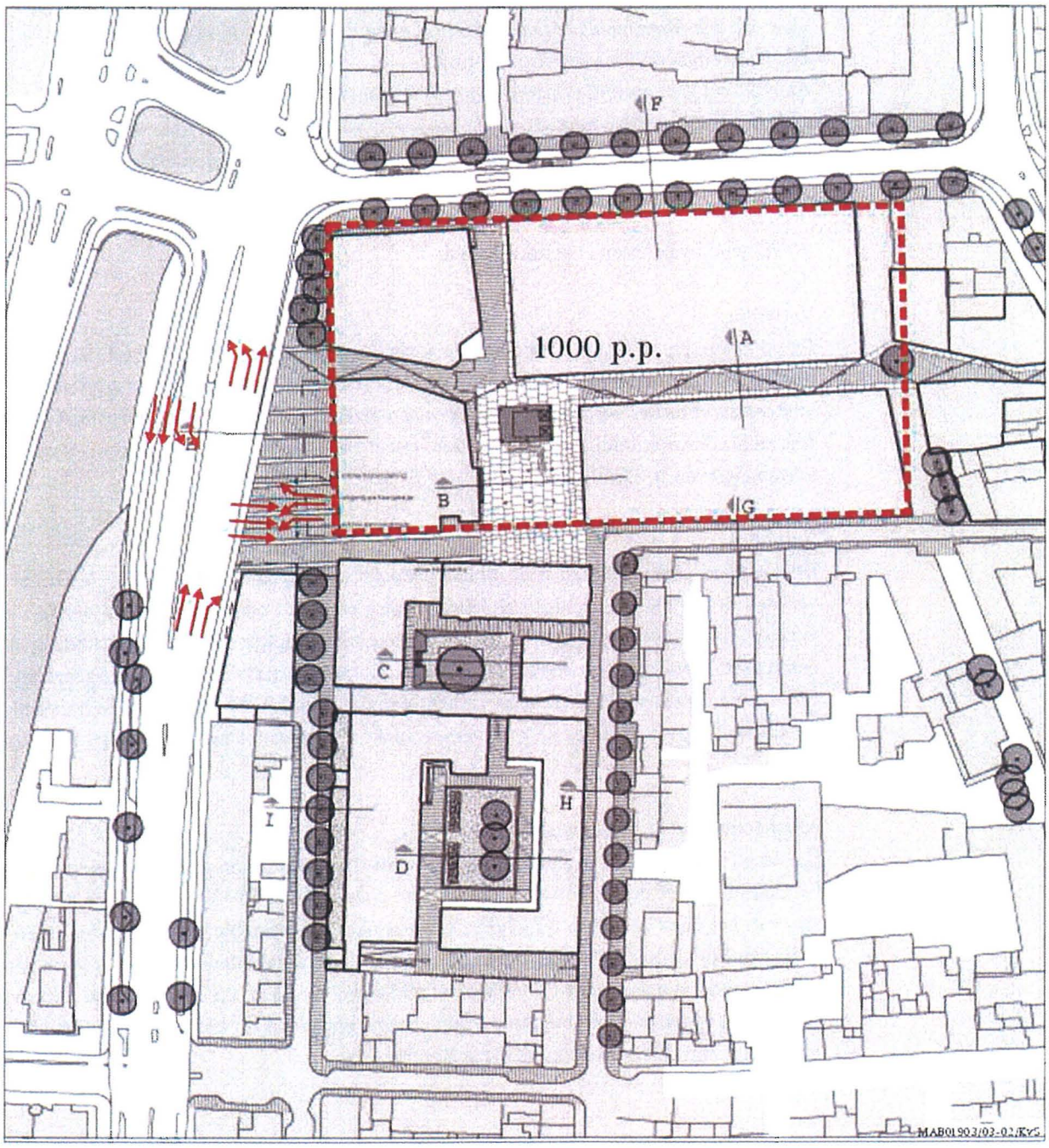
Ontsluitingsvarianten openbare parkeergarage
De voorgenomen activiteit kent drie varianten voor de in- en uitrijmogelijkheden van de openbare parkeergarage. Twee daarvan zijn om technische redenen niet uitvoerbaar. De drie varianten kennen onderling geen duidelijk onderscheid in effecten op geluidsoverlast en luchtverontreiniging.
Aanvullend is een vierde ontsluitingsvariant ontwikkeld, waarbij in een aparte inrit van de garage wordt voorzien op de hoek van Raaks en Zijlvest voor verkeer komend vanaf de Raaksbruggen en Kinderhuisvest. Figuur 9.1 geeft een overzicht van de straatnamen in het Raaksgebied.

De volgende varianten zijn beschouwd:

Variant 1:
De openbare parkeergarage sluit middels een T-kruising aan op de Zijlvest. Voor het verkeer uit noordelijke richting zijn twee linksafstroken nodig voor het inrijdende verkeer en voor het verkeer naar de openbare parkeergarage uit zuidelijke richting is één rechtsafstrook nodig. De aansluiting wordt geregeld met verkeerslichten. Variant 1 is weergegeven in figuur 9.2.

Variant 4:
De openbare parkeergarage sluit middels een T-kruising aan op de Zijlvest. Voor het verkeer uit noordelijke richting zijn twee linksafstroken nodig voor het inrijdende verkeer en voor het verkeer naar de openbare parkeergarage uit zuidelijke richting is één rechtsafstrook nodig. Aanvullend is een aparte inrit naar de garage aangebracht op de hoek Raaks en Zijlvest voor verkeer vanaf de Raaksbruggen en Kinderhuisvest. De aansluiting wordt geregeld met verkeerslichten. Variant 4 is weergegeven in figuur 9.3.

Afbakening toetsingsmomenten
Om de effecten goed in beeld te brengen, worden maatgevende perioden gedefinieerd waarbinnen de effecten worden bepaald. Het gaat hier om de effecten die het gevolg zijn van het door het initiatief gegenereerde verkeer. De maatgevende perioden doen zich voor verschillende deelaspecten op verschillende momenten van de dag voor. Het maatgevende moment voor de verkeersafwikkeling verschilt bijvoorbeeld van dat voor de parkeercapaciteit of de toename van het verkeerslawaai. In het hoofdstuk 'Effectbeschrijving' zijn de toetsingsmomenten beschreven.



Figuur 9.2: Ontsluitingsvariant 1

Effectbeschrijving

Ruimtelijke inrichting
In het algemeen kan gesteld worden dat er in de planvorming ruime aandacht is geweest voor het behoud van de diverse ruimtelijke (historische) kwaliteiten in het gebied en het oplossen van de huidige onduidelijkheden en diskwaliteiten in de stedenbouwkundige samenhang.

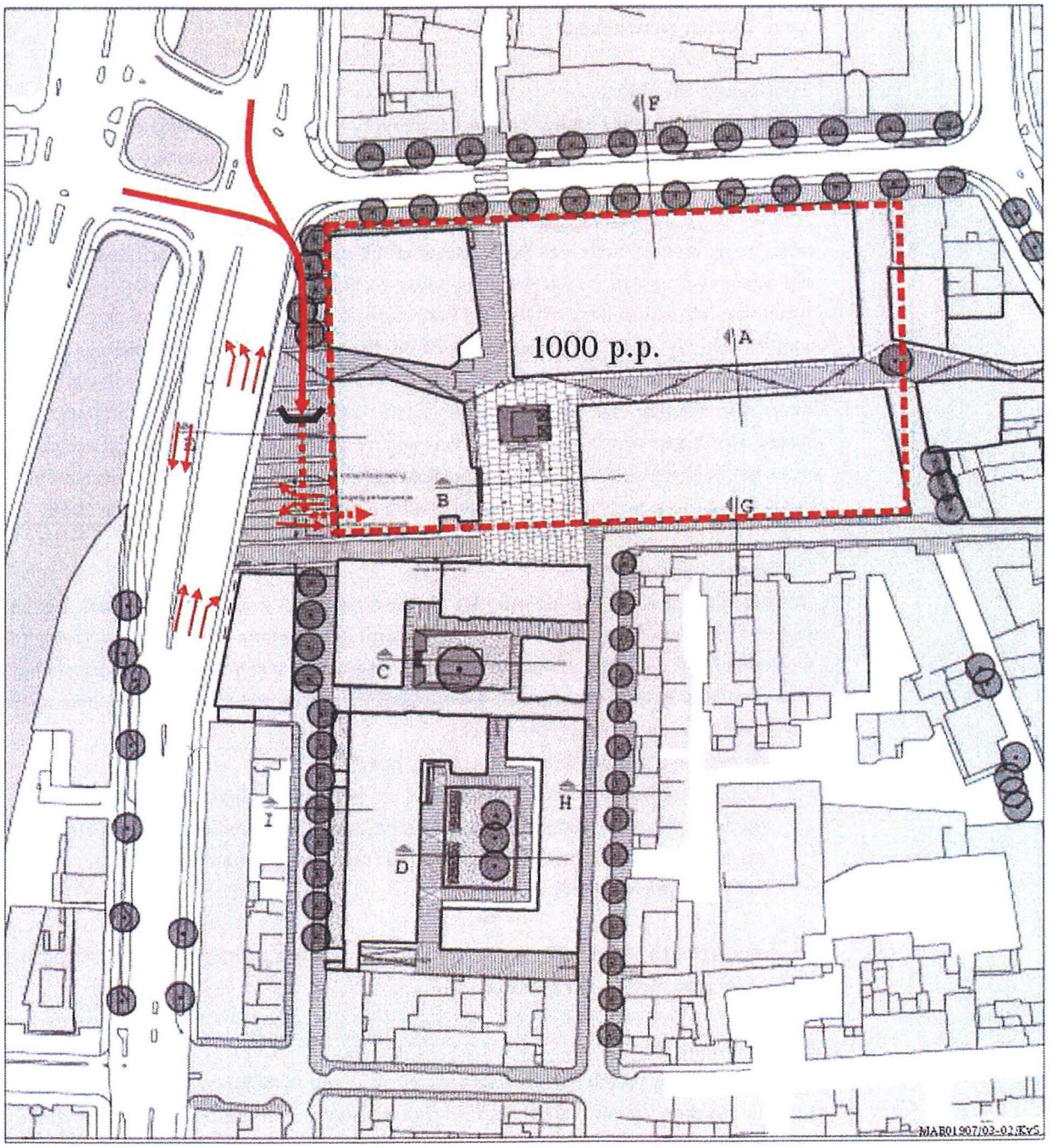
Functionele inrichting
Door het ondergronds aanleggen en verwijderen van de bovengronds gelegen parkeerplaatsen ontstaan er bovengronds mogelijkheden voor andere functies die belangrijk zijn voor het functioneren van het centrum. De menging van functies sluit aan bij het beleid van de gemeente Haarlem met betrekking tot de invulling van centrumgebieden. Na de reconstructie van de Zijlstraat en de ontwikkeling van het Raaksgebied zal een eenheid ontstaan tussen de nieuwbouw en het bestaande kernwinkelapparaat. De groei van het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers in het gebied versterkt de positie van de winkels. Door Minerva Bioscopen en de gemeente Haarlem is aangegeven dat het realiseren van een bioscoop met luxe uitstraling een duidelijke aanvulling is op het aanbod in Haarlem. Met het opnemen van het door de gemeente Haarlem gewenste aantal woningen wordt voldaan aan een van de belangrijkste beleidsdoelstellingen voor het Raaksgebied. Uit het oogpunt van leefbaarheid en veiligheid is het van belang dat er in nu nog monofunctionele delen van de binnenstad wordt gewoond.

Verkeer en vervoer
In de huidige situatie doet de grootste verkeersdruk zich voor in de spitsuren. De realisatie van de voorgenomen activiteit zal daarin geen verandering brengen. Ook in de weekenden zal de totale verkeersdruk minder zijn dan in een normaal avondspitsuur. Ten gevolge van de realisatie van de voorgenomen activiteit treden enkele belangrijke veranderingen op in het verkeersbeeld:

- de omvang van de parkeergarage verandert;
- de toegang tot de parkeergarage komt op een andere plaats te liggen;
- op de Raaks wordt eenrichtingsverkeer ingesteld: autoverkeer in de richting van het centrum is niet meer toegestaan, met uitzondering van busverkeer;
- het Raaksgebied wordt autoluw.

De veranderingen in intensiteiten treden primair op door de toegenomen omvang van de parkeercapaciteit in het gebied.

Maatgevendheid
Voor de bepaling van de verwerkingscapaciteit is een werkdagspitsuur maatgevend. Voor de berekening van verkeersgeluid tijdens dag- en avonduren is een gemiddeld dag- c.q. avonduur maatgevend en voor het berekenen van het geluidsniveau tijdens de nachturen is het gemiddelde nachtuur in de nacht van zaterdag op zondag maatgevend.



Figuur 9.3: Ontsluitingsvariant 4

Ontsluiting openbare parkeergarage
De parkeergarage onder het Raaksgebied zal circa 1.000 parkeerplaatsen herbergen. De ontsluiting van de garage vindt plaats vanaf de Zijlvest. Voor de ontsluiting zijn twee varianten onderzocht:

- T-aansluiting op de Zijlvest, waarbij al het in- en uitrijdend verkeer van de Zijlvest gebruikmaakt (variant 1).
- T-aansluiting op de Zijlvest, waarbij het verkeer uit de richting Raaksbruggen van een inrit gebruikmaakt die begint op de hoek Raaks-Zijlvest (variant 4). Het linksafverkeer vanaf de Zijlvest naar de garage-ingang wordt daarmee voorkomen.

Voor het functioneren van variant 4 is het noodzakelijk dat de Raaksbruggen afgesloten worden voor fietsverkeer.
Variant 4 is, ten opzichte van variant 1, neutraal voor geluid en lucht, maar scoort wat beter voor verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid en openbaar vervoer. Voor fietsverkeer scoort variant 4 minder goed dan variant 1.

Parkeren
Een aparte ondergrondse parkeergarage voor bewoners zoals in de plannen is opgenomen, is bij de toetsing van schetsplannen in het kader van het Raaksgebied als project Stad en Milieu als een pre beschouwd. Ook worden met de nieuwe ondergrondse parkeergarage extra parkeerplaatsen gerealiseerd.

De belangrijkste effecten op het gebied van verkeer worden veroorzaakt door aankomende en vertrekkende gebruikers van de openbare parkeergarage. De gebruikers van de openbare parkeergarage zijn zowel bezoekers van het Raaksgebied als andere bezoekers van het centrum. Door de realisatie van het Raaksgebied neemt de parkeervraag toe met ongeveer 540 auto's op de koopavond en circa 355 auto's op zaterdagavond. Hieruit valt af te leiden dat het parkeertekort (op het niveau van de gehele binnenstad) op koopavonden toeneemt met circa 170 plaatsen. Op zaterdagavond is er (wederom op binnenstadsniveau) aanvullende parkeerruimte in de garage voor 25 auto's. Op zaterdagmiddag (wanneer er 'slechts' 320 geparkeerde auto's gerelateerd aan de functies geparkeerd staan) is er aanvullende parkeerruimte in de garage voor 60 auto's. Op sommige momenten neemt de totale parkeercapaciteit in de binnenstad van Haarlem ten gevolge van de voorgenomen activiteit toe en op sommige momenten af.

Ondanks de aanwezigheid van een dynamisch parkeerverwijssysteem in de binnenstad van Haarlem, kan het in perioden van grote drukte voorkomen dat zich wachtrijen voor een van de vier beschikbare parkeergarages in de binnenstad ontwikkelen. Een dergelijk tijdelijk parkeerprobleem overstijgt dit MER.

Stalling fiets
In het plangebied zijn in een gebouwde voorziening 300 stallingsplaatsen opgenomen. Daarnaast zijn in het plangebied (Raaks, Schous) 166 stallingsplaatsen gepland. Op grond van de bouwverordening is dit voldoende. Sec op grond van het fietsgebruik van de bezoekers zouden 550 à 600 plaatsen nodig zijn. Het aanbod in het plangebied is afgestemd op de veronderstelling dat 80% van de bezoekers daadwerkelijk in het plangebied stalt. Uit een evaluatie van behoefte en gebruik tijdens de gebruiksfase, zal moeten worden bepaald of aanvulling nodig is en hoeveel plaatsen het betreft en waar ze moeten liggen.

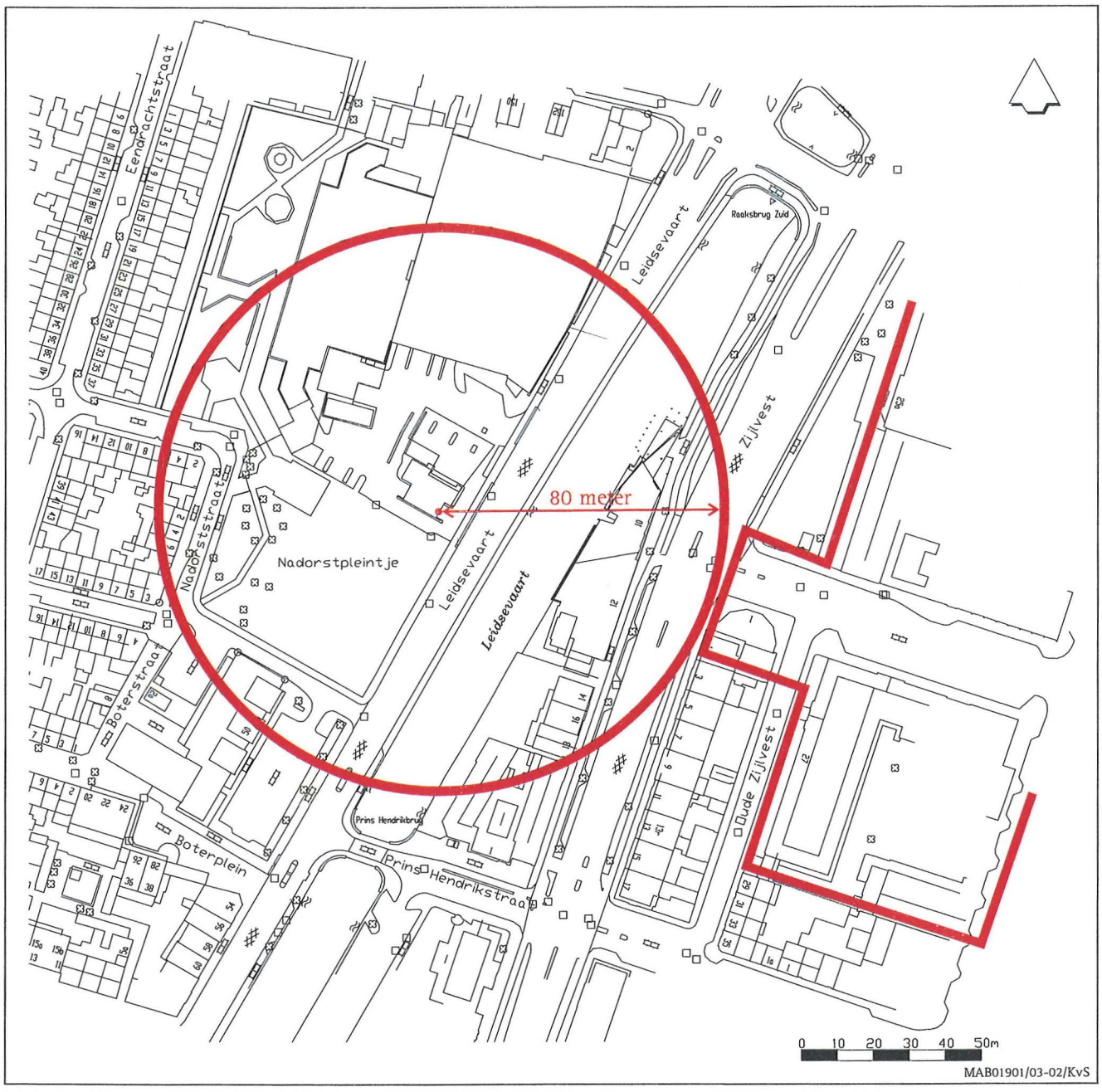
Milieu
In het algemeen kan worden gesteld dat door de aanleg van de ondergrondse openbare parkeergarage de verstoring van de huidige parkeergarage bovengronds wordt weggenomen.

Geluid
Onderzoek naar geluidsbelastingen op gevels van nieuw te bouwen woningen als gevolg van wegverkeer, is verricht op basis van maatgevende intensiteiten voor het jaar 2010, als aangegeven in rapportages van Witteveen+Bos [14, 61]. Op basis van deze gegevens wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op enkele plaatsen overschreden (aantallen woningen en geluidsbelastingen zonder aftrek Wgh art. 103):
- Oude Zijlvest: 2 woningen 66 dB(A), 6 woningen 65 dB(A) en 1 woning 64 dB(A);
- Gedempte Oude Gracht: 3 woningen 59 dB(A);
- Raaks: 16 woningen 58 dB(A) en 16 woningen 57 dB(A).

Voor het in het Stadsvernieuwingsplan Oude Stad opgenomen uit te werken gebied Raaks zijn door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland de volgende hogere waarden verleend:
- Oude Zijlvest: 61 dB(A);
- Gedempte Oude Gracht: 61 dB(A);
- Raaks: 61 dB(A).

Na aftrek van 5 dB(A) conform artikel 103 Wgh voldoen alle genoemde woningen aan de geluidsnormen.

Maatregelen om het laad- en losproces van bevoorradend verkeer stiller te maken, zijn met name noodzakelijk in de avond- en nachturen. Na 07.00 uur 's morgens zijn geen maatregelen nodig. Voor het Raaksgebied kan uitgegaan worden van het uitgangspunt dat alle laad- en losactiviteiten zullen plaatsvinden tussen 07.00 en 19.00 uur. In uitzonderingsgevallen zullen alle noodzakelijke maatregelen worden voorgeschreven om aan de normen te kunnen voldoen.



Figuur 9.4: Ligging LPG-vulpunt en risico-contour

Lucht

De huidige luchtverontreiniging die het gevolg is van de bovengrondse parkeergarage en bestemmingsverkeer door het Raaksgebied, wordt teruggedrongen door het aanbrengen van ondergrondse parkeervoorzieningen en het weren van bestemmingsverkeer naar de randen van het gebied. Toch kan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen nabij toe- en afleidende wegen te hoog zijn. Er moet worden voldaan aan de Europese richtlijnen met betrekking tot grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties van NO_2, fijn stof (PM10) en benzeen van belang. Een tweetal onderzoeken naar de luchtkwaliteit op trottoirs wijst uit dat de uitstoot van koolmonoxide (CO), stikstofdioxide (NO_2) en Benzeen (C_6H_6) die het gevolg is van de verwachte hoeveelheid autoverkeer in het jaar 2010, de geldende grenswaarden niet overschrijdt. Een onderzoek naar de benzeenconcentratie in de omgeving van de openbare parkeergarage leidt tot de conclusie dat de som van de hoogste waarde voor de toename van de benzeenconcentratie in de omgeving van de openbare parkeergarage ruim onder de grenswaarde ligt.
De grenswaarde voor fijn stof (PM10) wordt in grote delen van Nederland overschreden. Er bestaat een kans dat dit ook in het Raaksgebied het geval zal zijn. Het probleem van fijn stof kan echter slechts met algemene maatregelen door de landelijke overheid worden opgelost.

Bodem

Tijdens en na de aanleg zullen er naar verwachting wijzigingen optreden in de grondwaterstromen. De mobiele verontreinigingen, die na sanering blijven bestaan, worden middels nazorg naar verwachting tot beneden de terugsaneerwaarden gebracht.

Woonomgeving en leefklimaat

Voor de woonomgeving en het leefklimaat kan hinder optreden door de aanwezigheid van groepen bezoekers in de avond en nacht. De ruimte rond het bioscoopgebouw is erop gericht om een snelle verdunning van bezoekersconcentraties mogelijk te maken. In de voorgenomen activiteit is een centraal plein met publieksfuncties opgenomen. Dit heeft het voordeel dat er levendigheid zal zijn, maar levert mogelijk overlast voor omwonenden. Met betrekking tot de woonomgeving en het woonklimaat kan gesteld worden dat het plangebied wordt verbeterd. Een aantal sociaal onveilige plaatsen zal verdwijnen en wordt vervangen door een kwalitatief hoogwaardig gebied.

Externe veiligheid

Een (klein) deel van het plangebied bevindt zich binnen de risicocontour van 80 meter van een LPG-vulpunt aan de Leidsevaart 10 (zie figuur 9.4). Uit analyses is gebleken dat het niveau van groepsrisico in de omgeving de landelijke normen overschrijdt. Door realisatie van de planontwikkeling op het Raaksgebied zal het risiconiveau verder stijgen, omdat een groot deel van de bezoekers aanwezig is tijdens de aanvoerperiode. De gemeente Haarlem is voorstander van amovering van het vulpunt. Als 'tussenstap' heeft de gemeente Haarlem aangegeven dat zij het haalbaar acht om de aanvoerperiode te beperken tot de periode 01.00-08.00 uur. Hiermee wordt de aanvoertijd gekop-

peld aan de laatste voorstelling van de bioscoop. De bioscoop en overige gelegenheden zullen op voorschrift van de brandweer alle voorzieningen moeten aanbrengen die, in geval van een calamiteit, een snelle evacuatie van de bezoekers mogelijk maken.

Uitvoering
Over de effecten in de uitvoeringsfase is tot op heden geen informatie beschikbaar. Specifieke maatregelen om verkeers-, geluids- en trillingshinder te voorkomen, zijn dan ook nog niet uitgewerkt. Deze maken deel uit van de reguliere werkzaamheden en vergunningenaanvraag.

Meest milieuvriendelijke alternatief
De planvorming voor ontwikkeling van het Raaksgebied is inmiddels in een vergevorderd stadium; een VO is al vastgesteld. Gedurende het ontwikkelingsproces is buitengewoon veel aandacht gegeven aan de milieuaspecten van het plan, de vorm van de bebouwing, de ligging van de functies en de exploitatie en het gebruik van de voorzieningen. Daartoe is een groot aantal onderzoeken verricht. Maatregelen ter beperking van de milieubelasting in de zin van alternatieve plannen, vielen buiten het kader en zijn ook niet beschouwd. Uitgangspunt is geweest om vast te stellen welke maatregelen het mogelijk maken een gunstiger woon- en leefklimaat te bieden, zonder dat daarbij het doel van de voorgenomen activiteit in het geding komt.

Kansrijke maatregelen zijn:
- het bevorderen van het fietsgebruik door beveiligde en sociaal veilige stallingsvoorzieningen van voldoende kwaliteit aan te brengen op de juiste plaatsen;
- het bevorderen van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer door het bieden van comfortabele halteplaatsen en het versnellen van de doorstroming;
- het verlenen van kortingen aan fiets- en openbaar-vervoergebruikers;
- het opnemen van het Raaksgebied in een gebiedsvervoerplan;
- het verbeteren van het leefklimaat door extra aandacht voor openbare verlichting en toezicht middels camera's, zowel in de openbare ruimte als in de garage en de fietsenstalling;
- het verbeteren van de externe veiligheid door het inperken van de vulperiode van het LPG-station aan de Leidsevaart, het toepassen van veiligheidsglas in de ruimten waar tijdens de vulperioden mensen verblijven en het op termijn verplaatsen van het LPG-vulpunt.

Op basis van de bezwaren die ingediend zijn bij de m.e.r.-procedure is door de Cmer in haar advies [62] de vraag gesteld of 'minder sloop van historische panden' leidt tot een aanvaardbaar, alternatief MMA. Zoals in het ontwerp-MER staat aangegeven heeft de gemeente Haarlem in haar afweging inzake het behoud of sloop van historische panden, zich gebaseerd op de adviezen van de betreffende monumentencommissie en de Rijksdienst voor monumenten. Deze instanties hebben op basis van een cultuurhistorisch onderzoek een aantal aanbevelingen gedaan, die aangeven welke elementen in het gebied behouden c.q. gerespecteerd dienen te worden. De gemeentelijke monu-

mentencommissie heeft naar aanleiding van de aanbevelingen en daarbij ondersteund door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg geoordeeld dat de handhaving van de school Zijlvest 25a (HBS-A) niet noodzakelijk is. De gemeenteraad van Haarlem heeft na een uitvoerige discussie (het zogenaamde Raaksdebat) gekozen voor een planvisie die geen ruimte liet voor handhaving van de school Zijlvest 25a.

Het alsnog handhaven van de school Zijlvest 25a vergt een integrale planaanpassing, die de huidige planvorming zal blokkeren. Een dergelijke planaanpassing in het huidige stadium zal, naast het effect op kosten, mogelijk tevens van invloed zijn op de voortgang van andere grote plannen in Haarlem. Overigens zal een planaanpassing waarin Zijlvest 25a en het kerkgebouw de Hoeksteen gehandhaafd worden, leiden tot problemen bij de bouw van de parkeergarage en het laten vervallen van een aantal functies uit het plan. In reeds eerder genomen besluiten heeft het College van Burgemeester en Wethouders aangegeven dat zij het behoud van het schoolgebouw of de gevel daarvan niet reëel acht. De ontwikkeling van een alternatief (MMA) waarin de handhaving gestalte krijgt heeft om die reden niet plaatsgevonden.

10 Geraadpleegde literatuur

1. *Kwantitatieve analyse van de risico's door LPG Leidsevaart te Haarlem*, 1996, TNO Milieu, Energie en Procesinnovatie
2. *Raaksgebied Haarlem*, Aanmeldingsnotitie in het kader van de m.e.r.-beoordelingsplicht Raaksgebied Haarlem, 14 december 2000, Goudappel Coffeng
3. *Raaksgebied Haarlem*, Startnotitie milieu-effectrapportage, 23 januari 2001, Goudappel Coffeng
4. *Raaksgebied Haarlem*, Studievoorstel MER, 5 maart 2001, Goudappel Coffeng
5. *Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Raaksgebied Haarlem*, 27 april 2001, Commissie voor de Milieueffectrapportage
6. *Energiestudie Haarlem-Raaks*, 7 maart 2000, DWA Installatie en energieadvies
7. *Cultuurhistorische verkenning Raaks-gebied Haarlem*, 1996, M.A. Kooiman Cultuurhistorische projecten
8. *Akoestisch onderzoek wegverkeer toekomstige situatie Haarlem Raaks*, 26 oktober 2000, Dgmr raadgevende ingenieurs bv
9. *Beeldkwaliteitplan, Naar een andere Raaks*, 1997, gemeente Haarlem
10. *Programma van eisen, Naar een andere Raaks*, 1997, gemeente Haarlem
11. *De salon en de stadshoven*, 30 januari 1998, Amvest vastgoed, DURA, MAB en Kraaijvanger Urbis
12. *Haarlem Raaks, voorlopig ontwerp*, 30 oktober 2000, Amvest vastgoed, DURA, MAB
13. *Presentatie Haarlem* (cd-rom), 29 maart 2001, MAB
14. *Ontsluiting parkeergarage Raaks*, 4 juli 2001, Witteveen+Bos
15. *Ontsluiting Raaks, Interne memo gemeente Haarlem*, 11 juli 2000, gemeente Haarlem
16. *Parkeergarage Raaks Haarlem, verkeerskundig onderzoek*, 19 maart 1999, Goudappel Coffeng
17. *Voorstel Aanpak Sanering (VAS), Raaks terrein Haarlem*, 16 november 1999, Arcadis
18. *Kostenraming (met uitgangspunten) bodemsanering t.b.v. het saneringsplan, Locatie Raaks Haarlem, concept*, 12 december 2000, Arcadis
19. *Saneringsplan Raaks-terrein te Haarlem, 2e conceptrapport*, 7 mei 2001, Arcadis, zie ook 52
20. *Parkeergarage Raaks Haarlem, nader onderzoek naar parkeercijfers*, 16 september 1999, Goudappel Coffeng
21. *Parkeergarage Raaks, onderzoek aantal poortjes en wachtrijontwikkeling*, 18 januari 2001, Goudappel Coffeng
22. *Analyse parkeergarage Raaks te Haarlem*, 27 juli 2000, Goudappel Coffeng
23. *Parkeergarage Raaks, verkeersintensiteiten*, 29 mei 2001, Witteveen+Bos
24. *Stadsvernieuwingsplan Oude Stad*, december 2000, gemeente Haarlem
25. *Luchtkwaliteit Haarlem Raaks*, 22 mei 2000, Dgmr
26. *Luchtkwaliteit Haarlem Raaks*, 27/30 oktober 2000, Dgmr

27. *Globale Milieu Scan (GMS) Raaks*, januari 2001, gemeente Haarlem
28. *Monitoringsprogramma Binnenstadsproject Raaks*, 22 september 1998/1 december 1998, Twijnstra Gudde
29. *Functionele indeling/functioneel programma*, 8 februari 2001, MAB
30. *Bioscoopsituatie Haarlem*, 6 november 2000, Minerva
31. *09/11225/situatie oplevering VO, programma en milieukundige knelpunten*, 3 november 2000, MAB
32. *Rendementsberekening Multiplex Haarlem Raaks*, 18 juli 2000, Minerva Bioscopen
33. *Tekeningen parkeergarage*, 19 september 2000, MAB
34. *25 Stad & Milieu experimenten*, januari 1999, Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
35. *Benzeenberekeningen Raaks te Haarlem*, 27 oktober 2000, Project research Amsterdam
36. *Informatievoorziening Stad & Milieu Gemeente Haarlem Raaks, stand van zaken leefkwaliteit en beleidsproces*, 22 april 1998, De Straat Milieuadviseurs
37. *Raaks: Stad en Milieu, een beoordeling van ontwikkelingsplannen voor de Raaks als Stad & Milieuproject*, februari 1998, gemeente Haarlem
38. *Concept-discussienotitie DUBO doelen en maatregelen voor het project Raaks te Haarlem*, 29 november 2000, gemeente Haarlem
39. *Bepalingen van de DUBO Maatregelen voor de planontwikkeling aan de Raaks te Haarlem*, 15 december 2000, MAB
40. *PVE herinrichting Raaks*, 1 december 2000, gemeente Haarlem
41. *Actualisatie parkeerbalans Raaks*, 5 januari 2001, gemeente Haarlem
42. *Haarlem Centrum Autoluw (HCA)*, 1995, gemeente Haarlem
43. *Uitvoeringsplan Binnenstad (UPB)*, 27 januari 1994, gemeente Haarlem
44. *Meerjarenplan Wonen*, gemeente Haarlem
45. *Regionale Volkshuisvestingplan Zuid-Kennemerland*
46. *Strategische nieuwbouw*, gemeente Haarlem
47. *Ruimte om te Wonen*, gemeente Haarlem
48. *Economisch Beleidsplan*, gemeente Haarlem
49. *Ruimte voor Groei, naar een actief kantorenbeleid in het kader van economische structuurversterking*, 1999, gemeente Haarlem
50. *Erfenis voor de Toekomst, of de ambities van Haarlem*, 1994, gemeente Haarlem
51. *Ra(a)k(s)e doelen in beeld*, juni 1998, Gewestelijk Milieubureau Zuid-Kennemerland
52. *Saneringsplan Raaks-terrein te Haarlem*, gebaseerd op het voorlopig ontwerp bouwkundig ontwerp, 18 juli 2001, Arcadis
53. *Deelonderzoek herbestemming Raaks 16 en 18 Haarlem*, ir. F.D. ten Hallers, Architect/Adviseur Medemblik
54. *Groenstructuurplan*, 1991, gemeente Haarlem
55. *Informatie afdeling Economische Zaken*, 4 juli 2001, gemeente Haarlem
56. *Energie-actieplan*, 25 mei 1995, gemeente Haarlem
57. *Milieuzonering en bedrijvenlijst*, jaartal onbekend, gemeente Haarlem

58. *Informatie Arcadis*, 24 september 2001
59. *Marktonderzoek bioscoop Leidschenveen*, 1999, ZKA, vertrouwelijk
60. *Aanbevelingen voor stedelijke verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV)*, 1988, Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW)
61. *Ontsluiting parkeergarage Raaks, de vierde ontsluitingsvariant,* 4 maart 2002, Witteveen+Bos
62. *Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Raaksgebied Haarlem*, 22 februari 2002, Commissie voor de m.e.r.
63. *MER Raaksgebied Haarlem, Ontwerp,* 30 oktober 2001, Goudappel Coffeng
64. *Market Study - Megaplex Heerlen,* 28 oktober 1999, Kinepolis Group n.v.