

1508-2
8,81

Gemeente Haarlem

Startnotitie

Mei 2004

**M.e.r.-procedure Stadion
Oostpoort**

Startnotitie

Februari 2005

M.e.r.-procedure Stadion Oostpoort

dossier V2537-61-100

datum Mei 2004

registratienummer ML-MR 2004 0045

versie 1

© DHV Milieu en Infrastructuur BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Milieu en Infrastructuur BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitssysteem van DHV Milieu en Infrastructuur BV is gecertificeerd volgens NEN ISO 9001.

INHOUD

BLAD

1	WAAROM DEZE STARTNOTITIE?	2
1.1	Aanleiding van het project	2
1.2	Rol van de startnotitie in de milieueffectrapportage	5
1.3	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	5
1.4	Informatie over inspraak	5
1.5	Leeswijzer	5
2	WAAROM DIT INITIATIEF?	7
2.1	Voorgeschiedenis van het project	7
2.2	Probleemstelling	7
2.3	Doelstelling van het project	7
3	WAT ZIJN DE UITGANGSPUNTEN VOOR DE UIT TE VOEREN STUDIE?	8
3.1	Relevante beleidsstukken	8
3.1.1	Rijksbeleid	8
3.1.2	Provinciaal beleid	9
3.1.3	Gemeentelijk beleid	10
3.2	Relevante verkennende studies m.b.t. het locatieonderzoek	13
3.3	Schets van het plangebied	14
4	WELKE ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN WORDEN ONDERZOCHT?	15
4.1	Referentiesituatie	15
4.2	Planalternatief: het voornemen	15
4.3	Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	15
5	WELKE EFFECTEN WORDEN BESCHREVEN?	16
5.1	Overzicht belangrijke milieuthema's en milieueffecten	16
5.2	Wijze van beoordeling milieueffecten	17
6	BESLUITVORMING EN PROCEDURES	19
7	COLOFON	21
BIJLAGE 1	INFORMATIEBRONNEN	
BIJLAGE 2	VERKLARENDE WOORDENLIJST	
BIJLAGE 3	SCHEMA M.E.R.-PROCEDURE - BESTEMMINGSPLAN	

1 WAAROM DEZE STARTNOTITIE?

1.1 Aanleiding van het project

Onlangs heeft het College van Burgemeesters en Wethouders van de gemeente Haarlem ingestemd met het voorlopig ontwerp multifunctioneel stadion Oostpoort in Zuiderpolder-Noordoost te Haarlem als basis voor verdere uitwerking.

Dit betekent dat er naast voetbal - mogelijk in combinatie met andere evenementen - ook aanvullende commerciële functies in en rondom het stadion komen. Verschillende bouwers en/of ontwikkelaars zijn de revue gepasseerd en uiteindelijk is de keus gevallen op IMCA Vastgoed b.v. Deze ontwikkelaar heeft het aanbod gedaan om voor eigen kosten en risico een multifunctioneel stadion te ontwikkelen, bouwen en exploiteren. Het financiële risico van ontwikkelen en exploiteren ligt derhalve niet bij de gemeente, maar bij IMCA vastgoed b.v. In september 2000 is een Intentieovereenkomst Multifunctioneel stadion gesloten tussen de gemeente Haarlem en IMCA Vastgoed b.v.

Op de volgende pagina is een kaart opgenomen met daarop het plan- en studiegebied (figuur 1).

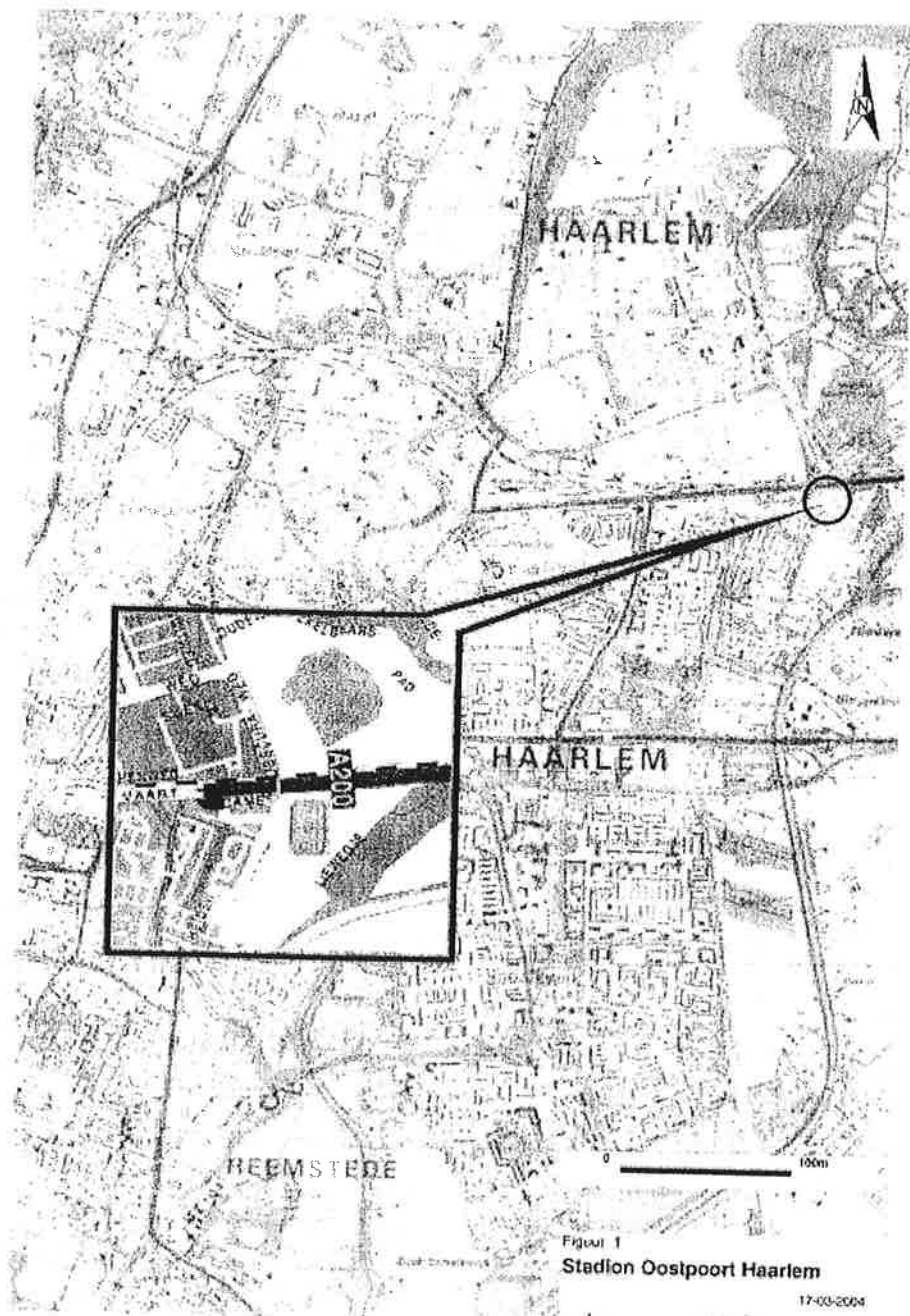
M.e.r.-activiteit

Deze activiteit valt onder de m.e.r.-beoordelingsplicht¹, omdat men 250.000 bezoekers of meer per jaar verwacht. Dit betekent dat het bevoegd gezag moet beoordelen of een MER moet worden opgesteld. Door het gemeentebestuur is echter toegezegd een vrijwillige m.e.r.-procedure te volgen en de uitkomsten hiervan bij de verdere besluitvorming te betrekken. In dat geval hoeft er geen beoordeling meer plaats te vinden door het bevoegd gezag² en wordt meteen gestart met de m.e.r.-procedure.

¹ Categorie 10.1, Onderdeel D van het Besluit m.e.r. 1994.

² Artikel 7.8 lid 3 Wet milieubeheer.

Figuur 1: Kaartje van plan- en studiegebied



1.2 Rol van de startnotitie in de milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage bestaat uit een aantal stappen. De koppeling m.e.r.-procedure – bestemmingsplanprocedure voor dit initiatief staat uitgebreider beschreven in hoofdstuk 6 en bijlage 3. Naast een aantal procesfasen (richtlijnen- resp. toetsingsfase) wordt een tweetal documenten opgesteld, te weten de startnotitie en het MER.

Startnotitie

De startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Hierin geeft de initiatiefnemer onder andere een beeld van het voornemen en mogelijke alternatieven en/of varianten daarop. Ook wordt aangegeven welke milieueffecten worden onderzocht.

Milieueffectrapport (MER)

Het MER beoordeelt het initiatief en eventuele alternatieven en varianten op hun milieueffecten. Daarnaast wordt ook een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) beschreven en beoordeeld. Deze milieueffecten worden voor beide alternatieven vergeleken met de huidige situatie en autonome ontwikkeling in het gebied. Het gaat om een inrichtings-MER.

1.3 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Initiatiefnemer van het project is het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlem. Bevoegd gezag is de gemeenteraad. IMCA Vastgoed b.v. is als ontwikkelaar en toekomstig exploitant van het stadion bij het project betrokken.

1.4 Informatie over inspraak

Op de startnotitie kunt u gedurende 4 weken inspreken. Inzagetermijn en locatie van terinzagelegging worden bekendgemaakt in een regionale dag-, nieuws- of huis-aan-huis blad.

Met uw inspraakreacties kunt u terecht bij:

Gemeente Haarlem
Afdeling Milieu
t.a.v. Dhr. P. M. Onel
Postbus 562
2003 RN Haarlem

1.5 Leeswijzer

In deze startnotitie worden de uitgangspunten voor het latere MER beschreven. Ze heeft een informatieve functie. De startnotitie behandelt een aantal vragen die per hoofdstuk worden beantwoord.

- | | |
|-----------|--|
| 1 | Waarom deze startnotitie? |
| 2 | Waarom dit initiatief? |
| 3 | Wat zijn de uitgangspunten voor de uit te voeren studie? |
| 4 | Welke alternatieven en varianten worden onderzocht? |
| 5 | Welke effecten worden beschreven? |
| 6 | Besluitvorming en procedures |
| Bijlage 1 | Informatiebronnen |
| Bijlage 2 | Verklarende woordenlijst |
| Bijlage 3 | Schema m.e.r.-/bestemmingsplanprocedure |

2 WAAROM DIT INITIATIEF?

2.1 Voorgeschiedenis van het project

Sinds 1997-1998 is intensief gezocht naar een plaats voor een nieuw stadion voor HFC Haarlem. Reden hiervoor was dat in Haarlem de (top)sportfaciliteiten niet meer voldeden aan de eisen die aan deze faciliteiten worden gesteld.

Dit betekende dat Haarlem een aantal topsportevenementen dreigde kwijt te raken en in de concurrentieslag met andere steden ook de boot zou missen bij het binnenhalen van nieuwe evenementen.

Ook de concurrentiepositie van de betaald voetbalorganisatie in Haarlem, de HFC Haarlem, verslechterde ten opzichte van profvoetbalclubs in andere steden, waar in hoog tempo (ver)nieuwbouw van stadions plaatsvond.

Er bestond derhalve een grote kans dat de stad Haarlem - eens de bakermat van een groot deel van de sportbeoefening in Nederland – zijn imago van 'sportstad' zou kwijtraken.

2.2 Probleemstelling

Het huidige stadion van HFC Haarlem voldoet niet aan de veiligheidseisen van de UEFA en aan de eisen ten aanzien van veiligheid bij een calamiteit, zoals brand. De koptribunes zijn al lange tijd afgesloten voor het publiek. Daarbij mist het huidige stadion de aantrekkelijke ambiance die bedrijven aantrekt tot sponsoring van de B.V.O. Haarlem. Sponsoring is broodnodig in de praktijk van het huidige betaald voetbal. Hierdoor komt de voetbalclub terecht in een neergaande spiraal van geen geld, geen kwaliteiten, geen resultaten. De nieuwbouw van een stadion wordt gezien als katalysator voor het omzetten van een dreigend einde naar een nieuwe start van het professioneel voetbal in Haarlem.

2.3 Doelstelling van het project

De doelstellingen van het project kunnen als volgt worden geformuleerd:

- zorgen voor een nieuwe start van het professioneel voetbal in Haarlem door nieuwbouw van het stadion op een andere locatie om de neergaande spiraal van 'geen geld, geen kwaliteit en geen resultaat' te doorbreken en de concurrentiepositie als 'sportstad' te continueren;
- voldoen aan de veiligheidseisen van de UEFA en de eisen die worden gesteld door lokale instanties zoals de brandweer ten aanzien van veiligheid bij calamiteiten;

3 WAT ZIJN DE UITGANGSPUNTEN VOOR DE UIT TE VOEREN STUDIE?

3.1 Relevante beleidsstukken

In dit hoofdstuk komen beleidsstukken aan de orde, die voor dit project relevant kunnen zijn. Er is een onderverdeling gemaakt in rijksbeleid, provinciaal beleid en gemeentelijk beleid.

3.1.1 Rijksbeleid

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020, Van A naar Beter

De hoofddoelstelling is: Nederland biedt aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Deze hoofddoelstelling wordt in het NVVP vertaald naar doelstellingen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Bereikbaarheid: tegemoetkomen aan de behoefte aan mobiliteit en transport

Gestreefd wordt naar behoud en verbetering van de leefbaarheid. De verbindingen over weg, spoor, water en via buisleidingen en telecommunicatie moeten zich kunnen meten met het buitenland en positief worden gewaardeerd door burgers, bedrijven en potentiële investeerders. De bereikbaarheid wordt beter door minder oponthoud en een betrouwbare reistijd.

Veiligheid: het ambitieniveau blijft hoog

De doelstelling voor 2010 voor de verkeersveiligheid op de weg is een reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden met 25% ten opzichte van het huidige niveau. De veiligheid op spoor en water moet op het huidige hoge niveau blijven. Dit geldt ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Leefbaarheid: nog schoner, nog zuiniger, nog stiller

Nederland wil tot de best presterende landen in Europa op het gebied van milieu en leefomgeving behoren. Dit betekent voor verkeer en vervoer: minder uitstoot van vervuilende stoffen, minder geluidshinder en minder versnippering van het landschap. Kortom, het toekomstig verkeer en vervoer is nog schoner, zuiniger en stiller.

Nota Ruimte (april 2004)

In deze nota worden de afzonderlijke nota's op onderdelen van ruimtelijk beleid samengevoegd tot één Nota Ruimte. De nota bevat ruimtelijke uitspraken uit de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en uit het Nationale Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). De Nota Ruimte wordt daarmee een meer integraal product met betekenis voor het beleid van in elk geval de ministeries van VROM, LNV en V&W.

In de **Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020, Ruimte maken, ruimte delen (2000)** is het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen vernieuwd. Dit locatiebeleid heeft een brede doelstelling: een zodanige vestiging van bedrijven en voorzieningen dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de vitaliteit van stedelijk netwerk en de steden en dorpen. De vitaliteit heeft verschillende dimensies die kunnen variëren per woon/werkmilieu, afhankelijk van ruimtelijke overwegingen en niet alleen bereikbaarheidskenmerken als voorheen.

Die dimensies zijn:

- de economische ontwikkelingsmogelijkheden
- de bereikbaarheid
- de ruimtelijke kwaliteit en
- de kwaliteit van de leefomgeving.

Tweede Structuurschema Groene Ruimte, Samenwerken aan groen Nederland (2002)

Hierin staat hoe het kabinet het landelijk gebied wil behouden, herstellen en ontwikkelen. Daarbij wordt gekeken tot het jaar 2018. Speerpunten van beleid voor de komende 15 jaar zijn o.a.:

- weren van ongewenste ontwikkelingen via rode en groene contouren, investeren in Provinciale en Nationale landschappen en toepassing van de ontwikkelingsgerichte landschapsstrategie
- een impuls aan de realisering en kwaliteitsverbetering van het groen in en om de stad
- verbetering van de ruimtelijke samenhang van de Ecologische hoofdstructuur.

3.1.2 Provinciaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid (februari 2003)

De hoofdstructuur zoals die in het streekplan is aangegeven, past in de door het Rijk voorgestane ontwikkeling van de Randstad tot 'Deltametropool'. Met de introductie van het concept Deltametropool wordt de internationale profilering van de Randstad als stedelijk netwerk tot uitdrukking gebracht.

Zowel het internationaal bijzondere waterlandkarakter (delta) als de grootstedelijke kenmerken (metropool) worden benut om het gebied als geheel een eigen gezicht te geven in Europa. Het beleid is gericht op versterking van de economische positie en het unieke karakter van de Randstad door onder meer vergroting van het aanbod van woon- en werkmilieus en door kwaliteitsverbetering van het Groene Hart.

Er wordt ingezet op zuinig en efficiënt ruimtegebruik. Concentratie via verdichting van het bestaande stedelijke gebied van Amsterdam, maar ook andere middelgrote steden zoals Haarlem is het ruimtelijke beleid. De Deltametropool is aangewezen als één van de Grote Projecten. Stedelijkheid, landelijkheid, nieuwe patronen en versterking van interacties moeten in dit stedelijk concept een nieuwe balans vinden.

Essentieel onderdeel van het streekplan is het contourenbeleid. Rond iedere stad, ieder dorp en iedere verstedelijking groter dan 5 ha, is een rode lijn getrokken, de contour. Deze rode contour geeft de uiterste grens van verstedelijking aan.

Regio Zuid-Kennemerland en IJmond - Haarlem: Zuiderpolder

In de Zuiderpolder wordt uitsluitend de mogelijkheid geboden tot het ontwikkelen van het door de gemeente Haarlem beoogde stadion met bijbehorende voorzieningen (multifunctioneel stadion met kantoren, hotel en circa 100 woningen). Deze ontwikkeling sluit aan bij het gebied van het Masterplan Spoorzone. Het beoogde stadion c.a. ligt binnen de rode contour. Het gebied ten oosten van het beoogde stadion c.a. tot aan de Ringvaart ligt buiten de rode contour en behoort dus tot het landelijke gebied. Hierbij zal rekening moeten worden gehouden met de gevolgen voor de waterberging.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Verkeer en vervoer

Haarlems Verkeers- en vervoersplan (HVVP, 2003)

In het HVVP wordt een beschrijving gegeven van de hoofdstructuren voor het autoverkeer, openbaar vervoer en fiets waarbij de voetganger steeds een prominente plek heeft. Het HVVP speelt in op het voornemen van de gemeente Haarlem om de spoorzone (de gebieden aan weerszijden van de oost-westspoorlijn tussen de Oudeweg en de Amsterdamse Vaart) te ontwikkelen door aanleg van light rail op bestaand spoor met extra stations.

Parkeernota (Concept, 2003)

Deze nota is een uitwerking van het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (HVVP). In deze nota is geen rekening gehouden met de nieuwe functies binnen het project Spoorzone omdat nog onvoldoende bekend is welke parkeerbehoefte er ontstaat bij de uitwerking van het Masterplan Spoorzone. Binnen de Spoorzone zelf zal hiervoor ruimte worden gevonden, onder andere in een nieuwe parkeergarage aan de oostkant van het Spaarne. In het Spoorzone project is verder aan de orde de sloop van een deel van de parkeergarage op het Stationsplein, in relatie tot de nieuwe parkeergarage.

Milieu

Milieubeleidsplan 2003-2006 (2003)

In de Haarlemse visie op het milieu staan 'leefomgevingskwaliteit' en 'duurzaamheid' centraal. Voor deze twee aspecten is een ambitieniveau in 2030 geformuleerd aan de hand van de thema's: Compacte Stad, Mobiliteit en Bereikbaarheid en Natuur, Groen en Water.

Natuur

Groenstructuurplan (1991)

Dit plan beschrijft de Haarlemse groenstructuur en haar relaties o.a. met de bodemkundige gesteldheid, de ecologische structuur, de stad en het buitengebied. Voor de Zuiderpolder wordt hier het verband beschreven tussen de recente en te ontwikkelen buurten (in 1991) en de landschappelijke linten.

Meer natuur in Haarlem (1997)

De nota 'Natuur in Haarlem' (mei 1997) is een uitwerking van het Groenstructuurplan van gemeente Haarlem (1991). In dit document worden de grote lijnen aangegeven op het gebied van waterrijke verbindingen, uitbouwen bestaand beheer en communicatie. De middenlange termijn (ca. 10 jaar) plannen voor de veenweidegebieden in o.a. de Zuiderpolder worden hier toegelicht. Tevens wordt aangegeven naar welke ontwikkeling voor de oevers en waterverbindingen van de Liede en de Ringvaart wordt gestreefd.

Haarlemmermeer Groen (2003)

De oostelijke graslandgebieden van Haarlem, ten zuiden van de N205, zijn meegenomen in het traject van het Strategisch Groenproject in de Haarlemmermeer. Onderdeel hiervan is het VO Ringvaart West.

Water

Integraal Waterplan Haarlem (IWP, Ontwerp, 23 januari 2004)

De gemeente Haarlem en het hoogheemraadschap van Rijnland zijn begin 2001 gestart met het opstellen van een IWP. Het betreft een gezamenlijke visie voor een goed functionerend en schoon watersysteem voor Haarlem. Een duurzame aanpak van het waterbeheer is van belang om de waterhuishoudkundige gevolgen van klimaatsverandering en toenemende stedelijke verdichting het hoofd te kunnen bieden en tegelijkertijd kansen te benutten voor het bereiken van een hoge kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving. Het plan bestaat uit een Visiedeel en een Operationeel plan voor de korte (2006) en lange termijn.

Ringvaart-Liede Cascoplan (1996)

Dit plan beschrijft hoe langs de Liede en de Ringvaart wordt gestreefd naar een regionale/provinciale waterrijke natuurverbinding.

Ruimte

Structuurplan Haarlem 2020 (Voorontwerp, november 2003)

Het plan legt de ambities en wensen vast die alles te maken hebben met ruimte en de verdeling van ruimte in de stad op de lange termijn. Het is belangrijk dat alle vormen van wonen, werken en recreëren in deze regio een plek krijgen, maar niet alles hoeft in Haarlem zelf. De verandergebieden en knooppunten vormen de zwaartepunten voor stedelijke ontwikkeling. Het gaat om de twee toegangsroutes van de stad, de Schipholweg en de Oudeweg, met onder andere stationslocatie Oostpoort (Masterplan Spoorzone).

Bestemmingsplan Zuiderpolder (vigerend)

Dit plan strekt zich aan de oostkant uit tot aan de Buiten Liede en de Ringvaart. Het gebied waar het stadion is geprojecteerd heeft op dit moment de bestemming agrarisch gebied. Voor het stadion zal een nieuw bestemmingsplan worden vastgesteld.

Ontwikkelingsvisie Zuiderpolder (1998)

Hierin wordt beschreven wat de ontwikkelingsmogelijkheden van de gronden in gemeentelijk eigendom in de Zuiderpolder zijn. De beschreven ruimtelijke structuur benadrukt de mogelijkheden van het recreatieve gebruik van de Zuiderpolder.

Masterplan Spoorzone Haarlem (november 2003)

Het Masterplan Spoorzone is een visie voor een periode van 20 jaar en heeft tot doel de ambities uit het Ontwikkelingsprogramma Haarlem (OPH) concreet te vertalen in een ontwikkelingsvisie voor de spoorzone.

De oostzijde van de Spoorzone vormt de grens tussen de stad en het open landschap: de Oostpoort. Bestaande bedrijven in dit gebied hebben een forse maat. De schaal van de infrastructuur en het nabije landschap sluiten hierop aan. Voortbouwend op deze kenmerken wordt ingezet op grootschalige bebouwing, tot maximaal 45 meter hoogte. Het accent ligt op bedrijven en kantoren, maar er is ook ruimte voor grootschalige verkeersaantrekkende sport en entertainment (stadion) en aan de rand van het recreatiegebied, voor woonbebouwing. De sfeer en dynamiek van het gebied sluiten aan op de nabijheid van invalswegen en spoorlijn.

In onderstaande figuur is de Haarlemse Spoorzone weergegeven. Links de plannen voor de Spoorwegdriehoek, midden het stationsplein en langs het Spaarne de Spaarnesprong. Helemaal rechts de plannen voor de zuidkant van de Waarderpolder met kantoren, bedrijven en eventueel een nieuw station.



Figuur 2: Spoorzone met daarop (rechtsonder) aangegeven het nieuwe stadion Oostpoort

Plan van Aanpak uitvoering Masterplan Spoorzone (november 2003)

Het Plan van Aanpak geeft aan hoe die uitvoering gestalte zal krijgen. Bij de programmatische inkleuring van de Spoorzone staan de drie speerpunten centraal: duurzaam goed wonen, versterken van de zakelijke dienstverlening, versterking van de toeristische en culturele wervingskracht.

Projecten die in deelgebied Oostpoort zijn of kunnen worden opgestart, zijn de volgende:

- vestiging IKEA (bestaand project)
- nieuwbouw stadion (bestaand project)
- ontwerpen fly-over
- ontwerpen reconstructie Oudeweg
- ontwerpen openbare ruimte Oostpoort en omgeving stadion
- kantoren Waarderpolder-Zuid (bestaand project)
- kantoren Zuiderpolder Noord (bestaand project)
- tijdelijke evenemententerrein.

Uitwerking Masterplan deelgebied Oostpoort (Nota B&W, 2003)

Oostpoort (straal van 500 meter rondom NS-station Haarlem Spaarnwoude) maakt onderdeel uit van het Masterplan Spoorzone van waaruit het wordt aangemerkt als stedelijk milieutype met de

nadruk op werkfuncties. Oostpoort vormt de oostelijke entree van de stad Haarlem. Het gebied ten noorden van de spoorlijn maakt deel uit van het programma Herstructurering Waarderpolder. Het is onder andere in dit gebied dat de programma's van het Masterplan Spoorzone en Herstructurering Waarderpolder elkaar overlappen.

Voor de ontwikkelingen in het gebied Oostpoort is coördinatie gewenst om de verschillende projecten binnen de kaders van het Masterplan Spoorzone onderling af te stemmen zodanig dat de projecten elkaar gaan versterken en zij gezamenlijk bijdragen aan de vormgeving van de nieuwe entree die Haarlem hier voor ogen heeft. Dat gebeurt enerzijds door de ruimtelijke samenhang van het gebied vast te leggen in een stedenbouwkundig plan en anderzijds door afstemmingsoverleg tussen de verschillende projectleiders te organiseren.

3.2 Relevante verkennende studies m.b.t. het locatieonderzoek

Resultaat haalbaarheidsonderzoek sportvoorzieningen Schipholweg en omgeving (1998)

Er is een locatieonderzoek uitgevoerd dat zich in eerste instantie op een 5-tal locaties heeft toegespitst: de Noordstrook, het Reinaldapark, de Jan Gijzenkade, het Delftplein en het NS-station Spaarnwoude.

Op basis van ruimtelijke mogelijkheden, financiële en procedurele haalbaarheid, ontsluiting van openbaar vervoer en auto, en de landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit is toen gekozen voor de locatie NS-station Spaarnwoude.

Resultaat haalbaarheidsonderzoek Zuiderpolder-noord(oost) of Waarderpolder (1999)

Bij besluit van 8 december 1998 heeft het college in principe gekozen voor de locatie Zuiderpolder-noord(oost) ten behoeve van de nieuwbouw van een multifunctioneel stadion. Tijdens een informatiebijeenkomst in 1999 werd gewezen op mogelijk alternatieve locaties voor het stadion, met name in de Waarderpolder bij/op het Sony-bedrijfsterrein. Naast de locatie Zuiderpolder-Oost is daarom ook de haalbaarheid van een locatie voor een stadion naast het Sony-Music terrein onderzocht.

Hieruit kwam naar voren, dat de stadionlocatie Waarderpolder op basis van stedenbouwkundige en groenaspecten voordelen heeft boven de stadionlocatie Zuiderpolder. Op basis van sporttechnische en economische aspecten heeft de stadionlocatie Zuiderpolder voordelen ten opzichte van de stadionlocatie Waarderpolder. De keuze viel uiteindelijk op de locatie Zuiderpolder.

3.3 Schets van het plangebied

Het Oostpoort-stadion heeft een bijzondere strategische ligging in het infrastructurele netwerk van Haarlem. Door de nabijheid van het treinstation Spaarnwoude en de aansluiting op de snelweg naar Amsterdam kan een gepast aantal bezoekers op de meest optimale wijze veilig en snel af- en aangevoerd worden. Ook bij eventuele toekomstige veranderingen in de grootschalige verkeersinfrastructuur van Haarlem, blijft deze voordelige situatie bestaan. Op dit moment heeft het plangebied de bestemming agrarisch gebied.

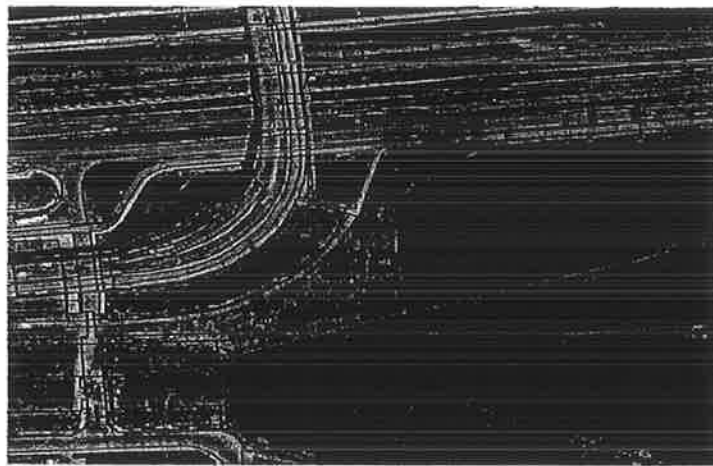


Foto van het Stadionpark Oostpoort

4 WELKE ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN WORDEN ONDERZOCHT?

In dit hoofdstuk komen het voornemen (planalternatief) met varianten, de referentiesituatie (of nulalternatief) en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief aan de orde.

4.1 Referentiesituatie

Dit is de situatie waarbij de voorgenomen activiteit niet wordt gerealiseerd: de huidige situatie en autonome ontwikkeling.

4.2 Planalternatief het voornemen

De ontwerpgegevens van het voornemen luiden als volgt:

- 8.000 zitplaatsen inclusief 3.500 m² bvo voor stadion gerelateerde functies
- maximaal 35.000 m² bvo commerciële ruimten.
- 904 parkeerplaatsen.

Om de bebouwing van een deel van het groene gebied te compenseren, zal het overgebleven gebied tussen het stadion en het Liewegje opnieuw worden ingericht. Hiervoor moet flink worden ingegrepen in de huidige situatie. Het definitieve resultaat zal pas na een jaar of vijf zijn bereikt. Dan is een moerasachtig gebied ontstaan: riet- en grasland dat in de winter onder water staat. Omdat het een aantrekkelijk gebied gaat worden is een (fiets)pad gepland

4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het MMA wordt in het MER uitgewerkt. In dit project zal het MMA bestaan uit het planalternatief (of een van die varianten) aangevuld met mogelijke milieuvriendelijke maatregelen.

5 WELKE EFFECTEN WORDEN BESCHREVEN?

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke thema's, aspecten en toetsingscriteria in het MER zijn opgenomen. Aan de hand van de toetsingscriteria worden per aspect de milieueffecten van het voornemen en eventuele varianten bepaald.

Milieueffecten kunnen zowel tijdelijk tijdens de aanlegfase optreden als daarna in de gebruiksfase. Hoewel aandacht wordt besteed aan de tijdelijke effecten (van bijv. geluid en bodem en water), ligt het accent op de effecten die optreden, als de locatie in gebruik is genomen.

Naast een beschrijving van de milieueffecten, vindt er ook een gezondheidskundige beoordeling van het voornemen plaats.

5.1 Overzicht belangrijke milieuthema's en milieueffecten

Thema	Milieuaspect	Toetsingscriterium
Verkeer en vervoer	Mobiliteit	- Verandering in intensiteit autoverkeer - Kwaliteit reismogelijkheden openbaar vervoer - Kwaliteit fietsvoorzieningen
	Bereikbaarheid	- Verandering in verkeersafwikkeling - Verandering in bereikbaarheid woonwijken
	Parkeren	- Aantal en locaties parkeerplaatsen
	Verkeersveiligheid	- Positie langzaam verkeer - Vormgevingseisen duurzaam-veilig
Woon- en leefmilieu	Geluid	- Mate van geluidsbelasting 1 ^e lijns bebouwing (verkeerslawaai) - Mate van geluidsbelasting 1 ^e lijns bebouwing (industrielawaai) - Mate van geluidsbelasting 1 ^e lijns bebouwing (indirecte hinder/verkeersaantrekkende werking)
	Lucht	- Verandering immissie tgv verkeersemissies - Toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit
	Licht	- Max. 10 lux in woonomgeving (strooilicht) - Verblinding omwonenden - Verblinding weggebruikers - Mate van uitstralend indirect licht (sky glow)
	Afval	- Afvalhoeveelheid - Afvalscheiding en -inzameling - Zwerfvuil
	Openbare orde	- Handhavingsmogelijkheden - Overlast
	Interne veiligheid	- Veiligheid binnen het stadion

	Externe veiligheid	Effecten incident voor stadion: - Transport van gevaarlijke stoffen: verandering groepsrisico en toetsing aan de oriëntatiewaarde - Toetsing aan de norm voor het plaatsgebonden risico
Natuurlijk milieu	Ecologie	- Aantasting van beschermde plant- en diersoorten - Verstoring ecologische waarden
	Landschap	- Verandering kenmerkende landschapselementen/landschappelijke inpassing - Doorsnijding kenmerkende landschapselementen
	Bodem en water	- Aantasting grond- en oppervlaktewaterkwantiteit - Bergend vermogen - Aantasting grond- en oppervlaktekwaliteit - Aantasting bodemstructuur
	Cultuurhistorie	- Aantasting cultuurhistorische elementen en patronen - Aantasting archeologische waarden
Duurzaam bouwen	Materialen en constructie	- Materialen volgens gematigde strategie duurzaam bouwen
	Energie	- Vermindering energiebehoefte
	Waterverbruik	- Toepassing waterbesparende maatregelen
	Meervoudig ruimtegebruik	- Efficiënt ruimtegebruik (in de hoogte bouwen, ruimtes op meerdere tijdstippen benutten, flexibiliteit, functiemenging)

5.2 Wijze van beoordeling milieueffecten

Per thema worden de effecten van de referentiesituatie en alternatieven beschreven. Effecten wordt bij voorkeur kwantitatief beschreven en vervolgens met behulp van eigen deskundigheid/expertise op een kwalitatieve schaal beoordeeld. Voor de beoordeling van de effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven wordt gebruik gemaakt van de consumentenbondmethode, dat wil zeggen een beoordeling van effecten door middel van een plus/min-waardering via een 5-puntsschaal van – (negatief effect) tot + (positief effect). Om de alternatieven te kunnen beoordelen en vergelijken wordt het nulalternatief (dat is de situatie als de plannen geen doorgang vinden) als referentiesituatie gebruikt. De effecten van het nulalternatief zijn per definitie neutraal: de effecten van de voorgenomen activiteit en de varianten kunnen hieraan worden gerelateerd.

-	Negatief effect
0/-	Beperkt negatief effect
0	Geen relevant effect
0/+	Beperkt positief effect
+	Positief effect

Hieronder is **een voorbeeld** gegeven hoe de scores voor de effectbeschrijving van Verkeer en vervoer er in het MER uit zouden kunnen zien.

Voorbeeldscores voor thema Verkeer en vervoer

Aspect	Referentiesituatie	Planalternatief/voornemen	MMA
Mobiliteit	0	0	0/+
Bereikbaarheid	0	0/+	0/+
Parkeren	0	0/+	+
Verkeersveiligheid	0	0/+	+
Totaal	0	0/+	+

6 BESLUITVORMING EN PROCEDURES

Milieueffectrapportage

Hieronder wordt een kort overzicht gegeven van de te doorlopen m.e.r.- en de vergunningenprocedure. De hoofdlijnen van de beide procedures en de koppeling tussen beide procedures is aangegeven in figuur 3.

Startnotitie, richtlijnen en opstellen MER

De m.e.r.-procedure start formeel met het indienen van deze startnotitie. De gemeenteraad van Haarlem publiceert vervolgens de startnotitie als bevoegd gezag gedurende 4 weken. Na publicatie volgt een fase die erop gericht is de inhoud van het op te stellen MER af te bakenen door het opstellen van richtlijnen. Het bevoegd gezag stelt de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) en de overige wettelijke adviseurs in de gelegenheid binnen 9 weken na publicatie advies uit te brengen over de inhoud van de richtlijnen. De Commissie m.e.r. stelt in die periode advies-richtlijnen op. Op basis van de advies-richtlijnen stelt het bevoegd gezag de definitieve richtlijnen vast. Aan de hand van de vastgestelde richtlijnen wordt vervolgens het MER opgesteld.

Indienen en beoordelen MER

Het definitieve MER wordt vervolgens bekendgemaakt. Het bevoegd gezag heeft maximaal 6 weken om het MER te aanvaarden.

Vervolgens wordt van het MER kennisgegeven in een dag-, nieuws- of huis-aan-huis blad en wordt deze ter inzage gelegd gedurende 4 weken.

Tevens wordt het MER in deze periode ter toetsing aangeboden aan de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs. De Commissie m.e.r. heeft tot 5 weken na sluiting van de inzagetermijn de tijd om haar oordeel te geven in de vorm van een toetsingsadvies. De Commissie m.e.r. betreft daarbij in haar advies de richtlijnen van het bevoegd gezag en ingediende adviezen en opmerkingen.

Procedure Bestemmingsplan

Voorontwerp-bestemmingsplan

Voorafgaand aan het ontwerpbestemmingsplan wordt een voorontwerp-bestemmingsplan opgesteld. Dit voorontwerp-bestemmingsplan wordt bekend gemaakt en in het kader van de inspraak ter inzage gelegd.

Het ter inzage leggen van een voorontwerp-bestemmingsplan wordt gezien als een mogelijkheid om in een vroegtijdig stadium het gesprek met de omgeving aan te gaan.

In deze fase wordt dan ook de gelegenheid tot inspraak gegeven. Tot 4 weken na publicatie is iedereen in de gelegenheid zijn of haar zienswijze met betrekking tot het voorontwerp-bestemmingsplan kenbaar te maken. Vervolgens worden de inspraakreacties verwerkt.

B&W plegen overleg

Op basis van art. 10 Bro plegen Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan (waar nodig) overleg met betrokken gemeenten wiens belangen rechtstreeks in het geding zijn, met die diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening alsmede met die diensten van Rijk en provincie die belast zijn

met de behartiging van belangen, welke in het plan in het geding zijn, en met bij het plan betrokken waterschapsbesturen.

Ontwerp-bestemmingsplan

Vervolgens ligt het ontwerp-bestemmingsplan gedurende 4 weken ter inzage, in welke periode een ieder zijn of haar zienswijze kenbaar kan maken. Tevens wordt er in deze periode een hoorzitting georganiseerd. Binnen maximaal 4 maanden na afloop van de inzage termijn beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan, daarbij neemt de gemeenteraad tevens een beslissing omtrent de ingediende zienswijzen.

Vaststelling van het bestemmingsplan

Het vastgestelde plan wordt binnen 4 weken na het raadsbesluit voor een termijn van 4 weken ter inzage gelegd. Degenen die in een eerdere fase reeds bedenkingen tegen het plan kenbaar hebben gemaakt, kunnen gedurende deze periode hun bedenkingen kenbaar maken bij Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Noord Holland. Indien de gemeenteraad bij vaststelling van het bestemmingsplan wijzigingen heeft aangebracht ten opzichte van het ontwerp, kan iedereen gedurende deze termijn bedenkingen inbrengen bij GS.

Goedkeuring door GS

GS moeten binnen 6 maanden na afloop van de inzagetermijn een besluit nemen inzake de goedkeuring van het bestemmingsplan. In de overwegingen worden de bedenkingen meegenomen. Bij een positieve uitkomst maakt GS binnen 2 weken het goedkeuringsbesluit kenbaar aan de gemeenteraad. Vervolgens wordt het goedgekeurde bestemmingsplan 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan beroep bij de Raad van State worden ingesteld tegen het goedkeuringsbesluit van GS.

De gemeente is bezig met een herziening van het bestemmingsplan. De MER-procedure wordt hieraan gekoppeld. In het in bijlage 3 opgenomen schema is te zien op welke manier MER en bestemmingsplanprocedure samenhangen.

7 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Haarlem
Project	: M.e.r.-procedure Stadion Oostpoort
Dossier	: V2537-61-100
Omvang rapport	: 21 pagina's
Auteur	: Mr. J.W.H. Maatman MBA
Bijdrage	: Ir. T. de Bree, drs. C. Krikke
Projectleider	: Mr. J.W.H. Maatman MBA
Projectmanager	: Ir. T. de Bree
Datum	: Mei 2004
Naam/Paraaf	:

BIJLAGE 1 Informatiebronnen

	Document	Registratienummer	Datum	Van wie?
1	Multifunctioneel voetbalstadion Oostpoort - voorlopig ontwerp - realisatieovereenkomst	SO/GB/2003/588	Mei 2003	Gemeente
2	Verslag raadsvergadering		4 juni 2003	Gemeente
3	Globale milieuscan stadion		25 augustus 2003	Gemeente
4	Offerte-aanvraag	SB/MIL/PO/nd/2003/2484	28 augustus 2003	Gemeente
5	Verslag workshop ruimtelijke inpassing multifunctioneel stadion in Zuiderpolder		10 december 2003	Gemeente
6	E-mail met bijlagen		14 januari 2004	Gemeente (Peter Onel)
7	Onderzoek zoeklocaties waterberging		2003/2004	Rijnland (Jo Caris)
8	Masterplan Spoorzone	Laatste tekstversie	Februari 2004	Gemeente
8 a	Plan van Aanpak uitvoering Masterplan Spoorzone		3e concept 23 juni 2003	Gemeente
9	Uitwerking Masterplan	SO/pmb regnr. 2003/366	2003	B&W
10	Uitgangspunten provincie mbt stadion Oostpoort		10 februari 2003	Provincie NH
11	Overeenkomst gemeente Haarlem - Ikea	SO/grb Reg.nr. GB/2003/1580	15 januari 2004	Gemeente
12	Haalbaarheidsonderzoek locatie stadion Oosterpoort (zie ook Raadsbesluit van medio 2003)	ESRC/S&R1998/534 (1998) MO/SR2000/115 (2000)	08-12-1998 resp. 28-03-2000	Gemeente
13	Artikel in Haarlems Dagblad		13-01-2004	Gemeente/Imca
14	Streekplan Noord Holland Zuid en Samenvatting		17 februari 2003	Provincie NH
15	Planning procedurestappen bestemmingsplan (oud)		20 januari 2004	Gemeente
16	Haarlems Verkeers- en Vervoerplan	Regnr. 03/198	25 februari 2003	Gemeente
17	Parkeernota, concept	VV/2003/1270	2003	Gemeente
18	Milieubeleidsplan 2003-2006	MIL/2003/2943	Oktober 2003	Gemeente
19	Groenstructuurplan		April 1991	Gemeente
20	Meer natuur in Haarlem		Mei 1997	Gemeente
21	Integraal Waterplan Haarlem		23 januari 2004	Gemeente en Hoogheem- raadschap
22	Subsidietransferpunt Spaarnwoude	VV/2004/65	2004	Gemeente
23	Structuurplan Haarlem 2020	Voorontwerp	16 februari 2004	Gemeente

24	Resultaat haalbaarheidsonderzoek locatie nieuwbouw multifunctioneel stadion (Zuiderpolder-Noord/oost of Waarderpolder)	MO/SR2000/115	14/03/2000	Gemeente
25	Strategisch Groenproject Haarlemmermeer groen Project ringvaart-west	Voorlopig Ontwerp	Juni 2000	Projectbureau Haarlemmer- meer Groen
26	Ontwikkelingsvisie Zuiderpolder	98S11-02	November 1998	Van Empelen van Aalderen Partners, Landschaps- architecten
27	Nota B&W Haarlem: 'Resultaat haalbaarheidsonderzoek sportvoorzieningen Schipholweg en omgeving	ESRC/S&R1998/534	December 1998	Gemeente
28	Nota B&W Haarlem: 'Resultaat haalbaarheidsonderzoek 'locatie nieuwbouw multifunctioneel stadion (zuiderpolder-noord/oost of waarderpolder)	MO/SR2000/115	Maart 2000	Gemeente

BIJLAGE 2 Verklarende woordenlijst

Archeologie	Kennis en studie van de culturele overblijfselen uit oude tijden
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling
Bereikbaarheid	Manier waarop en de tijd waarin een locatie bereikbaar is
Bevoegd gezag	In deze procedure is de gemeenteraad het bevoegd gezag: zij stelt het bestemmingsplan vast
Commissie m.e.r.	Commissie voor de milieueffectrapportage: deze commissie bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen uit verschillende disciplines. De Commissie m.e.r. geeft advies over de richtlijnen aan het bevoegd gezag en toetst het MER op juistheid en volledigheid
Cultuurhistorie	Beschavingsgeschiedenis
Ecologie	Leer van de betrekkingen tussen organismen en hun omgeving
Huidige situatie	Situatie zoals die op dit moment wordt aangetroffen
Initiatiefnemer	Degene die het initiatief neemt tot het starten van een m.e.r.
Kwaliteit	Hoedanigheid
Kwantiteit	Hoeveelheid
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	(MMA) Alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast
M.e.r.	Milieueffectrapportage
MER	Milieueffectrapport
Multifunctioneel	Voor meerdere functies geschikt
Referentie	Vergelijking(smaatstaf)
Richtlijnen	Document waarin het Bevoegd gezag aangeeft wat in het MER moet worden onderzocht
Variant	Subkeuzemogelijkheid binnen een alternatief
Verkeersafwikkeling	De doorstroming en verwerking van de diverse verkeersstromen
Verkeersintensiteit	Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald punt van een weg passeert

BIJLAGE 3 Schema m.e.r.-procedure - bestemmingsplan

