



Voorontwerpbestemmingsplan

NIEUWE MEER 1^E HERZIENING

toelichting

Werkdocument, versie

05-04-2017 BW

Cluster Ruimtelijke Ontwikkeling
2017



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | INLEIDING | 1 |
| 1.1 | AANLEIDING | 1 |
| 1.2 | LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED | 1 |
| 1.3 | DOEL EN PLANVORM | 2 |
| 1.4 | GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN EN REGELINGEN | 2 |
| 1.5 | PLANPROCES | 3 |
| 1.6 | LEESWIJZER | 3 |
| 2. | BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE | 4 |
| 2.1 | RUIMTELIJKE STRUCTUUR | 4 |
| 2.2 | FUNCTIONELE STRUCTUUR | 8 |
| 3 | BELEID EN REGELGEVING | 9 |
| 3.1 | RIJK EN EUROPA | 9 |
| 3.3 | PROVINCIAAL BELEID | 10 |
| 3.4 | REGIONAAL BELEID | 13 |
| 3.5 | GEMEENTELIJK BELEID | 13 |
| 4 | NIEUWE SITUATIE | 17 |
| 4.3 | VISIE OP HET PLANGEBIED | 17 |
| 5 | ONDERZOEK EN BEPERKINGEN | 26 |
| 5.2 | BODEM | 31 |
| 5.3 | FLORA EN FAUNA | 39 |
| 5.4 | CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE | 42 |
| 5.5 | GELUID | 44 |
| 5.6 | LUCHT | 47 |
| 5.7 | EXTERNE VEILIGHEID | 49 |
| 5.8 | GEUR | 52 |
| 5.9 | MILIEUZONERINGEN | 53 |
| 5.10 | LUCHTVAARTVERKEER | 54 |
| 5.11 | EXPLOSIEVEN | 57 |
| 5.12 | MILIEUEFFECTRAPPORTAGE | 59 |
| 6 | UITVOERBAARHEID | 60 |
| 6.1 | FINANCIËLE UITVOERBAARHEID | 60 |
| 6.2 | MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID | 60 |
| 7 | JURIDISCHE ASPECTEN | 62 |
| 7.1 | OPZET REGELS EN VERBEELDING | 62 |
| 7.2 | INLEIDENDE REGELS | 62 |
| 7.3 | BESTEMMINGSREGELS | 63 |
| 7.4 | ALGEMENE REGELS | 66 |
| 7.5 | OVERGANGS- EN SLOTREGELS | 68 |

| | | |
|-----|-----------------------|----|
| 7.6 | HANDHAAFBAARHEID..... | 69 |
|-----|-----------------------|----|

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

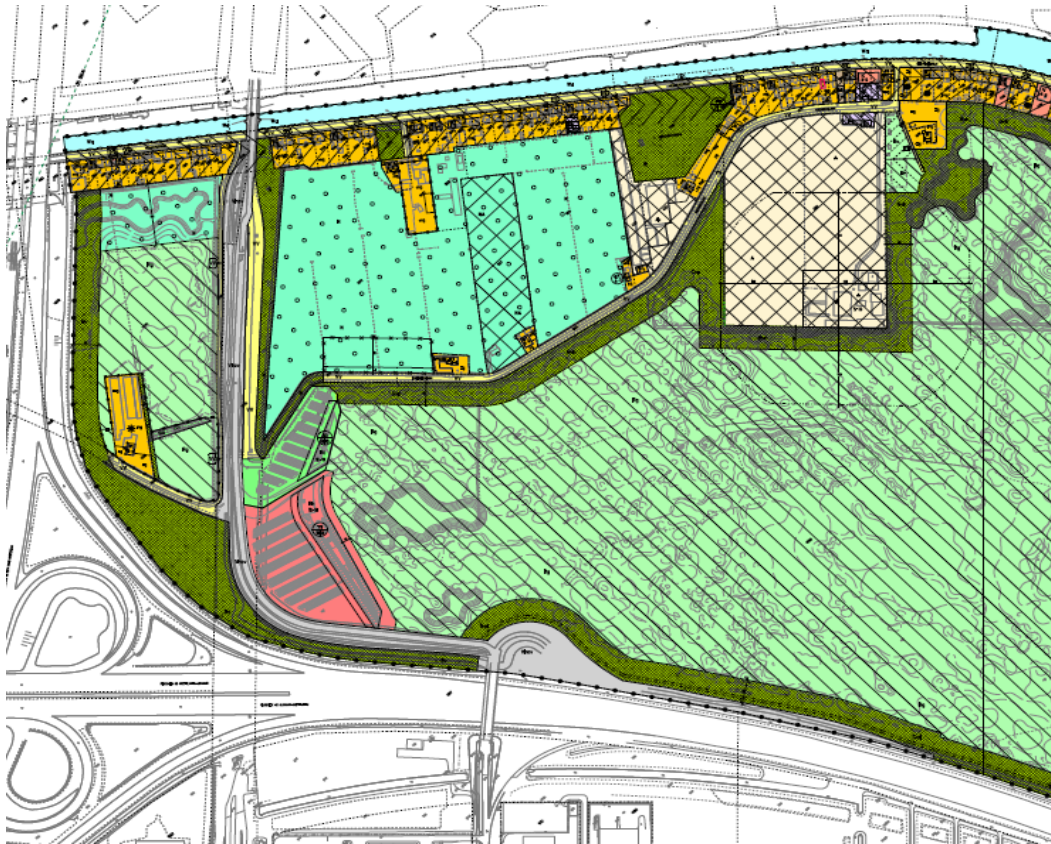
Het bestemmingsplangebied Nieuwe Meer Eerste Herziening omvat de lintbebouwing langs het noordoostelijk deel van de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, alsmede de daarachter gelegen gronden. De vigerende bestemmingsregelingen vormen inmiddels geen goed kader meer voor het toetsen van actuele ruimtelijke ontwikkelingen. Een nieuw bestemmingsplan is nodig, omdat plannen die ouder zijn dan 10 jaar krachtens de Wet op de ruimtelijke ordening moeten worden geactualiseerd. Dit is van toepassing op de bestemmingsregelingen in Nieuwe Meer. Daarnaast maakt dit bestemmingsplan enkele nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het bestemmingsplan Nieuwe Meer Eerste Herziening biedt een juridisch bindend kader voor een gebied in het noordoosten van Haarlemmermeer, dat wordt begrensd door de Ringvaart en de rijkswegen A4 en A9 (tot aan de op- en afrit naar de Nieuwemeerdijk; afb 1.1). Ter hoogte van de gemeentegrens met Amsterdam ligt de plangrens in het midden van de Ringvaart, in verband met de grenscorrectie die eerdaags is doorgevoerd. De exacte grenzen zijn aangegeven op de plankaart. De belangrijkste bestemmingen zijn: sport - golfbaan, hotel, natuur, groen, verkeer en wonen.



Afbeelding 1.1 ligging plangebied



Afbeelding 1.2 Uitsnede vigerend bestemmingsplan

1.3 Doel en planvorm

De doelstelling van het bestemmingsplan Nieuwe Meer 1^e herziening (naam en NL.IMRO-code) is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2.

Deze eerste herziening heeft bovenal een consoliderend karakter. Daarnaast worden er enkele ontwikkelingen mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan. Deze ontwikkelingen zijn genoemd in hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan.

1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het vigerend bestemmingsplan Nieuwe Meer' is op 31 mei 2007 vastgesteld, op 15 januari 2008 goedgekeurd en vanaf 8 april 2008 van kracht. Het bestemmingsplan Nieuwe Meer Eerste Herziening vervangt – geheel of voor een gedeelte – de volgende bestemmingsplannen:

| Plannaam | Vastgesteld | Goedgekeurd |
|---|-------------|-------------|
| <i>Bestemmingsplan Nieuwe Meer</i> | 31-05-2007 | 15-01-2008 |
| <i>Bestemmingsplan Nieuwe Meerdijk 242 Badhoevedorp</i> | 31-03-2011 | 21-06-2011 |
| <i>Bestemmingsplan Nieuwe Meer 1^e Wijziging</i> | 10-06-2014 | 14-08-2014 |

Bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan wordt gewerkt aan de invoering van de Omgevingswet die de huidige WRO en BRO vervangt. Eén van de doelstellingen is om bestemmingsplannen in een omgevingsplan te gieten.

1.5 Planproces

Voordat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te zijn doorlopen, zoals vastgelegd in de 'Wet ruimtelijke ordening' (2008). Dit betekent:

1. Overleg met verschillende betrokken instanties over het voorontwerpbestemmingsplan, voor dit bestemmingsplan de provincie Noord-Holland, de buurgemeenten, de dorpsraad en het Hoogheemraadschap van Rijnland;
2. Terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken, met bekendmaking van de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad;
3. Vaststelling van het bestemmingsplan (onder afweging van de ingediende zienswijzen) door de gemeenteraad binnen 12 weken na afloop van de terinzagelegging;
4. Terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan gedurende zes weken, met de bekendmaking van de mogelijkheid in beroep te gaan bij de Raad van State.

Indien het rijk en/of de provincie van mening zijn dat het (gewijzigd) vastgestelde bestemmingsplan in strijd is met rijks- dan wel provinciaal belang, hebben zij – als ter zake door hen tevoren een zienswijze is ingediend - de mogelijkheid om in te grijpen in de vorm van een reactieve aanwijzing, nog voordat de beroepstermijn ingaat. Het onderdeel waar deze aanwijzing betrekking op heeft maakt dan geen onderdeel meer uit van het bestemmingsplan.

Na de terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan is het plan van kracht, tenzij binnen de beroepstermijn bij een ingediend beroep ook een verzoek om voorlopige voorziening (schorsende werking) bij de Raad van State is ingediend.

Het plan is onherroepelijk als er door de Raad van State een uitspraak is gedaan over het eventueel ingestelde beroep.

1.6 Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk van deze toelichting geeft een beeld van de bestaande situatie in het plangebied. Er wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke en functionele structuur van het gebied. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op het bestemmingsplan. Het vierde hoofdstuk gaat in op de nieuwe situatie met de te verwachten ontwikkelingen en de gewenste ruimtelijk-functionele structuur. Het vijfde hoofdstuk gaat in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. In het hoofdstuk zes komt de uitvoerbaarheid aan bod en in het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan.

2. BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

2.1 Ruimtelijke structuur

2.1.1 Historische ontwikkeling

Het noordwestelijke deel van Nieuwe Meer ligt op een stuk land dat ouder is dan de Haarlemmermeerpolder. Oorspronkelijk maakte deze strook land deel uit van de in 1636 ontstane Riekerpolder, die nog steeds aan de overkant van de Ringvaart ligt. Dit stukje hoger gelegen oud land wordt aan de zuidkant afgebakend door de Koekoekslaan en aan de westkant door de Meidoornweg in Badhoevedorp, aan de andere kant van de A4.

Een groot deel van het plangebied bestaat uit een voormalige zandwinput. Deze zandwinput is eind jaren zestig gegraven en in de loop der jaren aangevuld met slib, puin en grond. Sinds 2012 is de locatie in gebruik als golfterrein. Een ander deel van het plangebied betreft de landtong 't Buitenland met erop een deel van het Fort aan het Nieuwe Meer, inclusief wachthuis. In 1849 is de landtong omdijkt (huidige Koekoekslaan) en er staat tevens een voormalige batterij. Vanaf 1872 zijn langs de Ringdijk op de landtong huizen geplaatst. In de loop der jaren is de lintbebouwing langs de Ringdijk sterk uitgebreid. De grond ter plaatse van de landtong is voornamelijk agrarisch in gebruik.

Het buurtschap Nieuwe Meer is één van de gebieden van voor de inpoldering van de Haarlemmermeer. Vanaf 1956 werd de Nieuwe Meer aan de noordzijde sterk vergroot door zandwinning. Een groot deel van de Riekerpolder werd hiervoor vergraven tot Riekerplas, die onderdeel werd van de Nieuwe Meer. Ook de Riekermolen uit 1636 moest in 1956 hiervoor verdwijnen en verhuisde naar de Amsteldijk bij de Kalfjeslaan. Het gewonnen zand werd gebruikt voor de ophoging van de Westelijke Tuinsteden van Amsterdam. Sindsdien heeft het meer een diepte tot zo'n 35 meter.



Afbeelding 2.1 Uitsnede topografisch militaire kaart uit 1900. Bron: <http://www.topotijdreis.nl>

2.1.2 Stedenbouwkundige structuur

Nieuwe Meer ligt op zichtafstand van Amsterdam en Schiphol. 'Landmarks' van de hoofdstad (het Mexxgebouw) en de luchthaven (de verkeerstoren) zijn van vanaf de dijk duidelijk zichtbaar. Het dorp is door de aanleg van de A4 en de Schipholspoorlijn in tweeën gedeeld. Het westelijk deel van de lintbebouwing (Meidoornweg e.o.) is door de uitbreiding van Badhoevedorp in de loop der jaren aan deze kern vastgegroeid (afb. 2). Omdat de A4, de A9 en de Ringvaart duidelijk herkenbare grenzen zijn, zijn de rijkswegen en het water aangehouden als de grenzen van het plangebied.

Nieuw Meer is een lintdorp, gekarakteriseerd door een bebouwingslint langs de dijk. De Ringdijk vormt samen met de Ringvaart een doorgaande lijn. De hogere ligging van het water bepaalt het karakter van de dijk. De lintbebouwing bestaat uit een diversiteit aan woningen, waaraan de bewoners - mede door de inrichting van de tuinen - een eigen identiteit hebben gegeven. Op verschillende plaatsen is tussen de woningen het hoogteverschil met de lager gelegen polder en de oude structuur van voor de inpoldering nog zichtbaar. Het zicht op de polder dreigt te worden aangetast, doordat op veel plaatsen tussen de woningen carports of garages zijn gebouwd. De individuele bebouwing boet daardoor aan expressie in. Om de recreatieve waarde van de Ringdijk te versterken, is het van belang karakteristieke doorkijken te behouden.



Afbeelding 2.2. Nieuwe Meerdijk is een lintdorp (links). Achter de lintbebouwing is een doorkijk naar meer open landschap, mede vorm gegeven door een golfbaan (rechts).

Aan de overzijde van de Ringvaart liggen woonboten. In het bestemmingsplan Ringvaart (2017) een aanduiding opgenomen die aangeeft waar woonboten planologisch juridisch mogelijk zijn. Aan de binnenzijde van de Ringvaart, ter hoogte van het terrein van de Domeinen, liggen vier woonboten, waarvan de ligplaatsen in het bestemmingsplan worden bestemd.

2.1.3 Landschappelijke structuur

Het plangebied is herkenbaar als rand van de Haarlemmermeerpolder en heeft daardoor ook een sterke visuele relatie met het Amsterdamse Bos en Het Nieuwe Meer. De Ringvaart en Ringdijk met bebouwingslint vormen een prominent kenmerk van de polder. Aan de binnenzijde van de dijk liggen oeverlanden (hoger gelegen veenweidegebieden, ook wel bovenlanden genoemd). De bovenlanden herbergen voor Haarlemmermeer waardevolle natuurwaarden. Het betreft levensgemeenschappen van vochtige, relatief

schrale graslanden, met weidevogels en natuurlijke vegetatie. Plaatselijk komen in de omgeving geïsoleerde sloten voor met amfibieën en moerasplanten, die kenmerkend zijn voor relatief schoon en helder (kwel)water. Naast algemeen voorkomende soorten komen ook wettelijk beschermde soorten voor. De oeverlanden zijn vooral waarneembaar vanaf de Koekoekslaam en het tracé van de voormalige Oude Haagseweg (busbaan). Vanaf de top van de geluidswal en de kunstwerken van de A4 en de A9 is de grootschaligheid en het open karakter van de Haarlemmermeerpolder ondanks de uitbreiding van Schiphol nog goed waarneembaar. Vanaf de dijk ontbreekt de visuele relatie. De aanwezigheid van de luchthaven Schiphol wordt ook sterk ervaren door laag overvliegende vliegtuigen.



Afbeelding 2.3 De Koekoekslaam (links) loopt als ader door het gebied heen. Achter de lintbebouwing bevinden zich groene zones die deels als ecologische verbindingzone fungeren (rechts).

Groen

Het openbaar groen in de woonkern Nieuwe Meer is beperkt. Langs de Nieuwemeerdijk staat een aantal grote solitaire bomen op particulier terrein. De lintbebouwing wordt onderbroken door het terrein van SRE (grasland met kavelbeplanting). De berm aan de Ringvaartzijde is matig onderhouden. Achter de bebouwing zijn enkele beplantingen te vinden, die landschappelijk van belang zijn. Rondom een enkele agrarische kavel staat kavelbeplanting. De Koekoekslaam wordt begeleid door een enkele rij bomen. Opvallend is een driehoekig terrein aan het begin van de Koekoekslaam met daarop volkstuinten en een tennisbaan. Rondom dit terrein staat kavelbeplanting. De bermen van de A4, A9 en Oude Haagseweg hebben vanuit floristiek oogpunt zeker kwaliteit. Hier is veel taludbeplanting. In het kader van het groen en de openbare ruimte zijn in Nieuwe Meer drie elementen van belang: de Ringvaart, het terrein van de domeinen en de landschappelijke inpassing en aankleding van het achterliggende gebied.

Ontsluiting

Nieuwe Meer kent drie wegen: de Nieuwemeerdijk, Oude Haagseweg en de Koekoekslaam. In het Deltaplan Bereikbaarheid staat dat de ringdijk geen verkeersfunctie mag vervullen en uitsluitend is bedoeld om de aanwezige woningen, bedrijven en percelen te ontsluiten. Dit houdt in dat de ringdijk als erftoegangsweg is gecategoriseerd. Om de veiligheid op de Nieuwemeerdijk te verbeteren is de dijk ingericht conform het profiel, zoals aangegeven in het ringdijkbeleid. Buiten de bebouwde kom geldt een

maximum snelheid van 60 km/u met een inrichting die daarbij hoort. Dat wil zeggen rode fietsstroken met op de komgrenzen verkeersremmende maatregelen om aan te geven dat een ander snelheidsregime geldt (30 km/u). Voor fietsers is er naast het viaduct vanaf de dijk een aansluiting op de voormalige Oude Haagseweg. Aan de binnenzijde van de ringdijk ligt een trottoir. Op het tracé van de Oude Haagseweg is een busbaan met fietspad aangelegd, alsmede een aparte ontsluiting van het golfterrein/hotel.

De busbaan is onderdeel van het Regionet, het stadsgewestelijk openbaar vervoerssysteem. In het kader van de aanleg is ook het viaduct over de Ringvaart gereconstrueerd. Bij het viaduct over de A9 is ook een aansluiting op de rijksweg gemaakt voor de Zuidtangent, een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding die Schiphol aandoet. Het fietspad sluit aan op het fietspadennet in Amsterdam en op Schiphol.

Water

Het water in het plangebied maakt deel uit van de waterhuishouding in de Haarlemmermeerpolder. De waterhuishouding van Haarlemmermeer kenmerkt zich door een hoofdvaart, zes lengte- en zes dwarstochten en een net van poldersloten, alles in een rechthoekig stramien. Voor de waterbeheersing is de gemeente ingedeeld in afzonderlijk te bemalen vakken, welke door aparte bemalingsinstallaties elk op een eigen peil worden gehouden. Deze peilen zijn vastgelegd in een peilbesluit, dat door het Hoogheemraadschap van Rijnland en de provincie Noord-Holland is goedgekeurd. Het plangebied ligt in peilvak 4.2, het peilvak waarvan ook de luchthaven Schiphol deel uitmaakt (peil NAP 6.00- meter). Vak 4.2 bestaat uit een noordelijk deel (circa 950 ha) en een zuidelijk deel (circa 800 ha) met open water, dat met elkaar in verbinding staat via de regenwaterriolering van de aanwezige landings- en taxibanen. Het plangebied maakt deel uit van het noordelijk deel. In dit gebied is relatief weinig oppervlaktewater aanwezig. Het watersysteem bestaat uit de Spaarnwoudertocht, de A9-zuidtocht, de A9-noordtocht, de Buitenveldertbaantocht en een deel van de A4-oosttocht. Het water wordt via de A4-oosttocht en het gemaal NS-noord afgevoerd naar de polderboezem. Vandaar wordt het via het gemaal Lijnden uitgeslagen op de Ringvaart. De Ringvaart heeft uit een oogpunt van de waterhuishouding de functie van boezem. Een boezem is een waterberging voor polderwater. Via hetzelfde systeem kan bij tekorten water worden ingelaten.

Door de provincie is aan het oppervlaktewater op Schiphol de hoofdfunctie stedelijk water toegekend. Daarnaast is aan de hoofdwatergangen de functie viswater (waterkwaliteit) toegekend.

Voor de waterkwantiteit betekent dit:

- voldoende aanvoer in droge perioden voor doorspoeling
- waterafvoer om overlast te voorkomen
- een vast peilbeheer
- een duurzaam ingericht watersysteem

Hiertoe moet het watersysteem voldoende afmetingen hebben voor afvoer en goede waterkwaliteit. Om grote peilfluctuaties te voorkomen dient voldoende waterberging aanwezig te zijn. Niet alle elementen van het waterbeheer zijn relevant voor de juridische

regeling. Het bestemmingsplan is het kader om de visie op het waterbeheer en het ruimtelijk beleid op elkaar af te stemmen. Daarom wordt specifiek aangegeven wat voor het bestemmingsplan relevant is en wat aan de bevoegdheden van de waterbeheerder (het Hoogheemraadschap van Rijnland) wordt overgelaten. Voor informatie over het water wordt verder verwezen naar de waterparagraaf (hfd. 5).

2.2 Functionele structuur

Woningen

Aan de Nieuwemeerdijk bevinden zich woningen in de vorm van lintbebouwing. Tussen de woningen bevinden zich ook enkele bedrijfsvestigingen, of bedrijf-aan-huis voorzieningen. De aanwezige bedrijven zijn opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten als bijlage bij dit bestemmingsplan. Ten zuiden van het lint bevindt zich een golfbaan.

Golfbaan

Een groot deel van het plangebied omvat een golfbaan. Het gaat om het gebied gelegen tussen de Koekoekslaan, Nieuwemeerdijk, A9 en A4. SRE is eigenaar van deze gronden. Het betreft een openbare, exclusieve golfbaan waarbij onder andere luchthavenpersoneel, passagiers en internationale handels- en dienstverlenende bedrijven op en rond de luchthaven een belangrijke doelgroep zijn. Het aantal golfers, zowel clubgebonden als niet-clubgebonden, neemt nog steeds toe. De opkomst van commerciële banen heeft er toe geleid, dat er een belangrijke autonome vraag los van het aanbod is ontstaan. De cijfers verschillen per regio. De participatiegraad in Noord-Holland ligt boven het landelijk gemiddelde.

Gelet op de groei van de bevolking en werkgelegenheid in de regio, is een golfbaan op deze locatie een verantwoorde invulling van de behoefte, waarbij de specifieke doelgerichtheid niet zonder betekenis is. De locatie Nieuwe Meer past ook in het ruimtelijk beleid. Golfbanen kunnen een belangrijke rol vervullen als buffer in verstedelijkende gebieden. Inpassing van golfbanen in verbindingzones van de ecologische hoofdstructuur is een interessante optie. De randen van het golfterrein worden als onderdeel van de Groene AS door SRE ingericht als droge ecozone (langs A9) en als natte ecozone (aan de noordwest en oostzijde). Het beleid inzake de Groene AS vindt een vervolg in de provinciale nota Groene wegen (juni 1999), dat vanwege een nieuwe subsidieregeling voor natuur is vervangen door het Gebiedsplan Noordzeekanaal-Zuid (2002). In het Gebiedsplan wordt een aantal typen ecologische verbindingzones onderscheiden:

1. Hoofdverbindingen (tussen kerngebieden uit het Natuurbeleidsplan en de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur);
1. Regionale verbindingen (zones die belangrijk worden gevonden als aanvulling op de PEHS);
2. Overige verbindingen

3 BELEID EN REGELGEVING

3.1 Rijk en Europa

3.2.1 Nota Ruimte “Ruimte voor ontwikkeling”

De Nota Ruimte bevat de visie van de rijksoverheid op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. De bij de nota behorende Uitvoeringsagenda biedt inzicht in de belangrijkste bij het beleid horende ruimtelijke investeringen en uitvoeringsacties.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt de rijksoverheid zich hierbij op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Dit bestemmingsplan is grotendeels consoliderend van aard. De ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt met deze herziening dragen bij aan de doelstellingen uit de Nota Ruimte. De verbreding van de H-OV verbinding zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Gemeente Haarlemmermeer en een sterkere relatie tussen stad en ommeland. Daarbij wordt de concurrentiepositie van omliggende bedrijvigheid versterkt.

3.2.2. AMvB Ruimte (ontwerp)

Dit bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard. Met dit plan worden geen belangen geschaad die genoemd worden in de AMvB ruimte. De AMvB Ruimte is derhalve niet van toepassing op dit bestemmingsplan.

3.2.3 Structuurvisie Randstad 2040

De Structuurvisie Randstad 2040 geeft aan hoe de Randstad tot 2040 kan uitgroeien tot een internationaal krachtige, duurzame en aantrekkelijke regio. In de visie staan de steden centraal: door nieuwe woonhuizen en kantoren vooral in de steden te bouwen kan de stad sterker en aantrekkelijker gemaakt worden. Het platteland wordt daarmee ontzien waardoor dit open en groen kan blijven. Nabij de steden komen plekken van groene topkwaliteit.

3.2.4 Planspecifiek

De verbreding van de H-OV verbinding draagt bij aan het creëren van een internationaal krachtige, duurzame en aantrekkelijke regio. De bereikbaarheid van de regio krijgt hiermee een impuls. Een betere bereikbaarheid resulteert in meer kansen voor bedrijvigheid en talentontwikkeling in de regio. Het planologisch-juridisch mogelijk maken van een nieuw fietspad ten zuiden van de golfbaan komt tegemoet aan wensen uit de bevolking en draagt bij aan de recreatieve potentie van de regio. Door nieuwe regels te

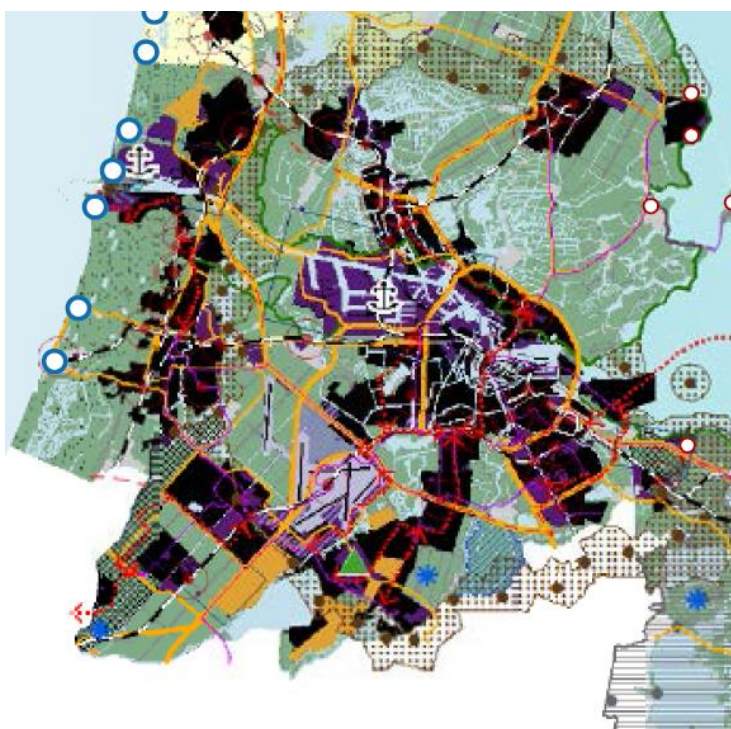
stellen aan het aanleggen van boten aan steigers bij de Ringvaart wordt de landschappelijke kwaliteit van het water en de dijk beter gewaarborgd. Met de planologisch-juridische borging van de voetsloten bij de Ringdijk door deze op te nemen in de bestemming 'water' wordt de waterkwaliteit van het gebied beter gewaarborgd. Daarmee draagt dit bestemmingsplan bij aan doelstellingen zoals genoemd in de Structuurvisie Randstad 2040.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met ontwikkelingen omgaat die een grote ruimtelijke impact hebben zoals globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp. Daarnaast geeft de provincie aan welke keuzes gemaakt worden en schetst ze hoe de provincie er in 2040 er uit moet komen uit te zien. Door de ruimtelijke ordening aan te passen waar nodig, kan met de veranderingen worden omgegaan. Tegelijkertijd is het van belang bestaande kwaliteiten van het provinciale landschap te behouden of verder te ontwikkelen. Op basis hiervan richt de structuurvisie zich op drie hoofdbelangen:

- Klimaatbestendigheid: de provincie zorgt voor een gezonde en veilige leefomgeving in harmonie met water en gebruik van duurzame energie;
- Ruimtelijke kwaliteit: de provincie zorgt voor behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit.
- Duurzaam ruimtegebruik: de provincie zorgt voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn nu, en in de toekomst.



Afbeelding 3.1 Uitsnede kaart structuurvisie met daarin weergegeven het plangebied.

Deze drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. Voor het bestemmingsplangebied zijn met name de doelstellingen met betrekking tot metropolitane landschappen relevant.

In de Structuurvisie is opgenomen dat er behoefte is aan ruimte voor groei van toeristische en recreatieve ontwikkelingen. De gevraagde uitbreiding draagt bij aan deze behoefte. De Provincie Noord-Holland vindt een goede toegankelijkheid van groen voor haar bewoners en bezoekers belangrijk, zowel voor de leefbaarheid als voor het vestigingsklimaat. Daarom draagt de provincie zorg voor de bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden. Iedere Noord-Hollander moet met de fiets of het openbaar vervoer in tien minuten in het groen kunnen staan. Het is belangrijk dat er een gevarieerd aanbod is aan recreatiemogelijkheden in het groen; van intensieve recreatie in (delen van) gebieden als Spaarnwoude, tot meer natuurgerichte recreatie in de duinen en het Gooi. De verbreding van de brug over de Ringvaart ten behoeve van hoogwaardig openbaar vervoer en het aanleggen van een fietspad langs het golfbaanterrein dragen bij aan deze doelstellingen. Door beide verbindingen planologisch-juridisch mogelijk te maken wordt immers gelegenheid geboden aan inwoners van de Gemeente Haarlemmermeer om een natuurgebied als het Amsterdamse Bos eenvoudiger te bereiken.

Het verscherpen van de regels voor de aanleg van steigers draagt daarnaast bij aan de beleving van de ringvaart en de dijk. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van het landschap beter gewaarborgd, hetgeen aansluit bij de doelstellingen die de provincie stelt met betrekking tot het dorps-DNA van de aanwezige woonkernen in de provincie.

3.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening

De Provinciale ruimtelijke verordening geeft een beschrijving waaraan bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen.

Deze ruimtelijke verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Artikel 19 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening schrijft voor dat een bestemmingsplan de gronden als 'natuur' bestemt, indien de natuurfunctie reeds is gerealiseerd dat ook waarborgt indien het een Ecologische Hoofdstructuur en/of ecologische verbindingzone betreft. Tevens staat vermeld dat een bestemmingsplan geen bestemmingen en regels bevat die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur en de Ecologische Verbindingszone significant aantasten.



Afbeelding 3.2 Uitsnede kaart Provinciale Ruimtelijke Verordening met in groen aangegeven de EHS en lichtgroen de ecologische verbindingzone.

Het planologisch-juridisch mogelijk maken van een fietspad ter plaatse van gronden die nu bestemd zijn als ecologische verbindingzone is geen belemmering voor de aanwezige flora en fauna. De aanwezige bomen op het golfterrein fungeren in deze als 'stapstenen' die de droge ecologische verbinding in haar geheel waarnemen. Dit maakt het mogelijk om de bestaande bestemming 'ecologische verbindingzone' te laten vervallen om tegemoet te komen aan de maatschappelijke urgentie voor het aanleggen van een fietspad. Daarnaast wordt binnen de bestemming 'sport – golfbaan' zorg gedragen voor het instand houden van deze ecologische verbinding.

3.3.3 Provinciaal Verkeers- en vervoerplan (PVVP)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Uitgangspunt is dat mobiliteit mag. Mensen en bedrijven moeten ruimte krijgen om te kiezen hoe zij zich verplaatsen. De overheid heeft als taak de keuze van de individuele gebruiker zo goed mogelijk te

faciliteren, met oog voor collectieve belangen zoals veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Daarnaast is infrastructuur niet langer meer volgend aan ruimtelijke ontwikkelingen, maar heeft zij een sturende rol. Een goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor bouwen van nieuwe woninglocaties en bedrijventerreinen. Naast de aanpak van een aantal notoire knelpunten in het wegennet, moet ruimte voor mobiliteit gezocht worden in de kwaliteit van netwerken en de verknoping daartussen. Voor elk type verkeer en vervoer, zoals wegennetwerk, fietsnetwerk en openbaar vervoer en verkeersveiligheid, is een visie gemaakt, waar de ontwikkelingen zich de komende jaren op zouden moeten richten. Het provinciaal verkeers- en vervoersplan geeft aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water. Verkeersveiligheid is tenslotte ook een belangrijk punt in het beleid van de provincie.

De provincie heeft de projecten ter verbetering en uitbreiding van de provinciale infrastructuur opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2014-2018 (2013). Voor Badhoevedorp is door de gemeente een Verkeersstructuurplan Badhoevedorp opgesteld en geactualiseerd. Hierin zijn de uitgangspunten uit het provinciale verkeers- en vervoersplan vertaald naar de situatie voor Badhoevedorp.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Beleid Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam heeft een Regionaal Verkeer en Vervoerplan, een Regionale OV-Visie 2010-2030 en een regionale Woonvisie opgesteld. De Regionale OV-Visie 2010-2030 heeft uitwerking gekregen in de Investeringsagenda OV (2013). Met de Investeringsagenda OV zijn de ambities van de stadsregio voor het stedelijk en regionaal OV vastgelegd, en wordt aangegeven op welke trajecten de stadsregio de komende jaren wil investeren in het vergroten van de kwaliteit en het wegnemen van vertragingen en stremmingen van het OV. Het traject van H-OV A9 is hiervan onderdeel.

Met het verbreden van de brug over de Ringvaart wordt de H-OV verbinding verder versterkt. Dit sluit goed aan bij het regionaal beleid op het gebied van hoogwaardig openbaar vervoer. In dit kader vallen de beleidswensen vanuit de stadsregio goed samen met de ontwikkelingen in dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is aan deze kaders van de stadsregio getoetst en hiermee in overeenstemming.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De gemeenteraad heeft op 18 oktober 2012 de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 vastgesteld. Door middel van deze visie wil de gemeente "de samenhang laten zien van plannen en gewenste toekomstige ontwikkelingen". Het is een belangrijk ruimtelijk instrument waarin de inrichting van de ruimte beschreven wordt en dat de basis vormt voor alle bestemmingsplannen. Er staat bijvoorbeeld in hoofdlijnen waar gewoond, gewerkt en gecreëerd mag worden.

De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

- sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
- blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

Inzet op ketenmobiliteit en het benutten van vervoersknooppunten, versterken van de auto- en fietsinfrastructuur, uitbreiding van het netwerk van openbaar vervoer en de ontwikkeling van een smartgrid voor energietransport vormen de speerpunt op het gebied van mobiliteit.

Dit bestemmingsplan maakt de verbreding van de H-OV verbinding en aanleg van een fietspad planologisch-juridisch gezien mogelijk. Hierdoor draagt dit plan bij aan de doelstelling van de gemeente om blijvend gepositioneerd te zijn als attractieve ontmoetingsplaats. Een betere bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer en een betere en meer veilige verbinding van Nieuwe Meer met omliggende recreatiegebieden zijn het gevolg van de voorgenomen planvorming.

3.5.2 Deltaplan Bereikbaarheid

Het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid is opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid (2012). De doelen die de gemeente met het plan voor ogen heeft zijn:

- goede lokale en regionale bereikbaarheid;
- optimale doorstroming;
- verbeteren van de verkeersstructuur;
- goede ontsluiting van de kernen;
- verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Naast het feit dat het een kaderstellend beleidsdocument is, omvat het deltaplan een concreet uitvoeringsprogramma dat jaarlijks wordt geactualiseerd.

Ook de parkeernormering wordt regelmatig geactualiseerd. De regels van het bestemmingsplan schrijven voor dat rekening gehouden moet worden met de actuele, geldende parkeernormering. Bij het moment van indiening van de omgevingsvergunning dient deze geldende parkeernorming toegepast te worden.

3.5.3 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp

Op 12 juni 2008 is het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp (VSP) door de gemeenteraad vastgesteld.

Dit plan geeft de gewenste verkeersstructuur in samenhang met de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in Badhoevedorp weer, wanneer de A9 uit het dorp is verdwenen. Het verkeersstructuurplan bevat:

- een analyse van de huidige situatie, vastlegging van knelpunten en verbeterpunten;
- een beoordeling van de situatie na omlegging van de A9;
- een verkeersstructuurplan voor een situatie na 2020 ten behoeve van autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer;

- een advies voor het aanpakken van de knelpunten op korte termijn die passen binnen het eindbeeld.

Het verkeersstructuurplan is op enkele punten geactualiseerd (zie de notitie Aanpassing 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp). Hierin is onder meer de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (HOV A9) opgenomen.

3.5.4 Groenstructuurplan Badhoevedorp

Voor de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp is het Groenstructuurplan Badhoevedorp opgesteld (2013). Hierin is de bestaande en nieuwe groenstructuur beschreven. De basis van het groenstructuurplan wordt gevormd door het groene raamwerk uit het masterplan. Het groenstructuurplan is een verdere uitwerking hiervan. Een gedegen visie op de groenstructuur van Badhoevedorp is niet alleen belangrijk voor de inpassing van nieuwe ontwikkelingen, maar ook voor het behoud van de huidige hoge kwaliteit van Badhoevedorp als groen dorp en het benutten van kansen voor groen in de toekomst. Daarbij dient het plan als kader voor nieuwe ontwikkelingen en geeft het sturing aan beheer en onderhoud van het groen. Het plan geeft een visie op de groenstructuur in Badhoevedorp voor de komende 20 jaar, op het niveau van hoofdgroenstructuur en deelgebied niveau. De groenkwaliteit en groenkwantiteit wordt beschreven evenals het beheer en onderhoud van het groen. Een van de kernkwaliteiten van Badhoevedorp is de groene uitstraling. Hiermee onderscheidt het zich van de overige dorpen in de Haarlemmermeer. Het is de ambitie om, ook met de opgave om de gebiedsontwikkeling te realiseren, deze groene uitstraling te behouden.

Deze ambitie is onder te verdelen in een aantal voor dit plan relevante uitgangspunten:

- *Combineren van groen, water en natuur met routes:*
De groen-, water- en ecologische structuur wordt zoveel mogelijk gecombineerd. Wandel- en fietsroutes vormen de verbinding. Deze verbinden niet alleen de groene gebieden binnen het dorp, maar zorgen ook voor verbinding met de natuur- en recreatiegebieden in de omgeving. Dit fijnmazig netwerk van plekken en paden maakt het voor alle bewoners mogelijk om het groen, het water en de natuur te beleven, hierin te recreëren of te spelen. Door het planologisch-juridisch borgen van het mogelijk maken van een fietspad wordt zorg gedragen voor het combineren van groen, water en natuur met routes. Hiermee draagt dit bestemmingsplan bij aan het groenstructuurplan voor Badhoevedorp.
- *Mogelijk maken van de ecologische hoofdstructuur*
Door binnen de bestemming 'sport – golfbaan' een aanduiding 'ecologische verbindingzone' op te nemen wordt de ecologische waarde van de bestaande ecologische verbindingzone gerespecteerd.

4 NIEUWE SITUATIE

4.3 Visie op het plangebied

Dit bestemmingsplan heeft een conserverend karakter, maar voorziet in enkele nieuwe ontwikkelingen. Het betreft hier de volgende ontwikkelingen:

1. Nieuwe Meerdijk;
2. Koekoekslaan 14A;
3. Verbreding brug over ringvaart nabij Oude Haagseweg
4. Opnemen aanduiding 'fietspad' binnen de bestemming 'sport – golfbaan'

4.3.1 Nieuwe Meerdijk

Voor de lintbebouwing langs de Nieuwemeerdijk en het agrarische gebied achter de dijk wordt een consoliderend beleid gevoerd. De legale aanwezige woningen, bedrijven, winkels, buurthuis, kantoren en horecabedrijven zijn bestemd conform het huidig gebruik. Om het woonlint transparant te houden, worden voor zover dat binnen het kader van de Woningwet en Burenwet mogelijk is uitbreidingsmogelijkheden in de diepte gestimuleerd. Bij de bestemming Bedrijven is een onderscheid gemaakt tussen Bedrijven I en Garagebedrijven. Bedrijven I is een bestemming die bedrijven toestaat die passen in de woonomgeving (milieucategorie 1 en 2). Omdat garagebedrijven aan de Nieuwemeerdijk vanwege verkeersaantrekkende werking en uitstalling ongewenst zijn, kan als een garagebedrijf vertrekt de bestemming worden gewijzigd in Bedrijven I.

De open plekken van enige omvang tussen en achter de lintbebouwing zijn - voor zover ze geen deel uitmaken van de ecologische zones - bestemd als natuur.

De bestaande voetsloten bij de Ringdijk worden opgenomen binnen de bestemming 'Water (W)' en zijn daarmee planologisch-juridisch beschermd.

Nieuwe Meerdijk 242

Op Nieuwe Meerdijk 242 bevindt zich momenteel een metaalreinigingsbedrijf. Op dit perceel rust in het vigerend bestemmingsplan 'Bedrijven – tot en met categorie 2'. Het gemeentelijk beleid voorziet op het versterken van de woonfunctie aan de Nieuwe Meerdijk. De verblijfskwaliteit van het gebied dient in die mate te worden gewaarborgd door de impact van bestaande bedrijvigheid te minimaliseren. In dit kader zal de bedrijvigheid aan Nieuwe Meerdijk 242 worden voorzien van een goede landschappelijke inpassing om de activiteit planologisch-juridisch mogelijk te maken, zonder dat daarmee de verblijfskwaliteit aan de dijk hinder ondervindt.



Afbeelding 4.1 Inrichtingsplan bedrijfsactiviteiten Nieuwe Meerdijk 242.

Het landschappelijke inrichtingsplan voor Nieuwe Meerdijk 242 is erop gericht de huidige bedrijfsactiviteiten ter plaatse beter ingepast te krijgen in de omgeving en deze daarmee te legaliseren. Naast de landschappelijke inpassing van deze activiteiten is dit inrichtingsplan er ook op gericht een verdere groei op de bestaande locatie fysiek in te perken.

Een verdere uitbreiding van het bedrijf is niet wenselijk gelet op de bedrijfsactiviteiten die daar plaatsvinden. Indien in de toekomst toch groei is buiten de nu gestelde ruimtelijke kaders of verder uitbreiding wenselijk is dan zal het bedrijf als geheel verplaatst dienen te worden naar een laagwaardig bedrijventerrein.

Het landschappelijk inrichtingsplan gaat uit van de bestaande situatie met een betere inpassing in het groen. De opzet van de nieuwe opstallen (groene vlaktes op tekening blz. 7) is terug liggend ten opzicht van de dijkvoetzone onder aan de dijk waarbij alle bouwvolumes in de lengte haaks op de dijk zijn georiënteerd. De waarneming van de bouwmassa's vanuit de dijk wordt hierdoor geminimaliseerd en tegelijkertijd die van het groen natuurterrein onder aan de dijk versterkt door de borging van de zichtlijn vanuit de ringdijk tussen de bebouwing door.

De bouwvolumes worden gemaximaliseerd met op de tekening aangegeven bouwvlaktes en uitgaande van de bestaande hoogtes. Het binnenterrein wordt opgeruimd en een deel ervan wordt vergroend tegen de achterkant van de dijkwoningen. De bedrijfsactiviteiten op het terrein worden uit het zicht onttrokken door deze inpandig te laten plaatsvinden evenals opslag middels omheiningen. Rondom het terrein wordt een groenbuffer aangebracht met beplanting en watergangen als overgang naar het omliggende natuurgebied. De bestaande groene aanplant rondom het terrein wordt versterkt en aangevuld tot een aaneengesloten omzoming. Een watergang wordt fysiek om het terrein doorgetrokken en aangesloten op de bestaande dijkvoetsloten aan weerszijden van de onderneming. De voetsloten krijgen hierin de bestemming 'Water (w)' om te voorkomen dat ze worden gedempt.

Nieuwemeerdijk 331

Aan de Nieuwemeerdijk bevond zich een gebouw dat dienst heeft gedaan als kantoor. Gezien de landelijke trend dat de herinvulling van leegstaande kantoorruimte vraagt om flexibiliteit, wordt de bestemming kantoor verruimd tot de bestemming 'gemengd'. Door deze wijziging door te voeren wordt het ontwikkelingspotentieel van de locatie vergroot, zonder dat daarbij milieuhinder optreedt voor de omwonenden. De voor gemengd aangewezen gronden zijn immers aangewezen voor dienstverlening, kantoor en wonen.

4.3.2 Koekoekslaan 14A

Op Koekoekslaan 14A bevindt zich momenteel een bedrijf. Initiatiefnemer heeft een verzoek ingediend om op de genoemde locatie een bierbrouwerij te beginnen voor hobbymatig gebruik. Omdat de Gemeente Haarlemmermeer initiatieven wil ondersteunen die qua aard en omvang passen bij de betreffende locatie en voorzien in een maatschappelijke behoefte, is planologisch-juridisch medewerking verleend door het bedrijf een omgevingsvergunning te verlenen. Het betreft hier een kleine ambachtelijke brouwerij. Er staan twee vaten waarin bier gebrouwen kan worden. Qua ruimte kan het aantal vaten niet worden uitgebreid. De huidige productie bedraagt ca. 40.000 liter op jaarbasis. Maximaal is ca. 60.000 liter mogelijk. Eén maal per twee weken levert een kleine vrachtwagen fles, hop en andere benodigdheden. Hiermee blijft het aantal toenemende verkeersbewegingen beperkt. Om het hobbymatige karakter van de brouwerij te waarborgen is in de regels van het bestemmingsplan een aanduiding 'bierbrouwerij hobbymatig gebruik' opgenomen waarin een maximum van 60.000 liter per jaar is opgenomen aan doorzet. Hiermee blijft de ruimtelijke impact van het bedrijf beperkt.

4.3.3 Fietspad langs de A9

Vanuit de inwoners van de Ringdijk is diverse keren verzoek gedaan ten behoeve van de aanleg van een fietspad ten noorden van de A9 aan de zuidzijde van het golfbaanterrein. De fietsroute is bedoeld om inwoners sneller via een langzaamverkeersroute te brengen richting Ringvaart en Amsterdamse Bos. De fietsroute zal lopen vanaf de Koekoekslaan, via de Zuidtangent en loopt over de zuidelijkste ring van het golfbaanterrein in een lus richting de Nieuwemeerdijk.

Om dit planologisch-juridisch te verankeren komt de bestaande bestemming 'ecologische zone' te vervallen en wordt binnen de bestemming 'sport - golfbaan' een aanduidingszone opgenomen die de aanleg van een fietspad voor algemeen gebruik juridisch-planologisch mogelijk maakt. In de bestemming sport wordt opgenomen dat er ecologische verbindingen worden mogelijk gemaakt om zodoende de ecologische waarde van het gebied te waarborgen.

4.3.4 Verbreding brug over Ringvaart

OV-structuur

Het Verkeersstructuurplan (VSP) Badhoevedorp (2008) heeft als uitgangspunt gediend voor de verdere uitwerking van de wegenstructuur in en rond Badhoevedorp, zoals het masterplan als uitgangspunt heeft gediend voor de uitwerking van de ontwikkellocaties. In 2013 is het verkeersstructuurplan herijkt met de notitie Actualisatie 2013 VSP Badhoevedorp, kortweg Actualisatie VSP. De hieronder opgenomen beschrijving van de nieuwe verkeersstructuur is gebaseerd op de Actualisatie VSP.

De belangrijkste kenmerken voor de verkeersstructuur voor het openbaar vervoer zijn:

- het hoogwaardig openbaar vervoer over de Schipholweg (HOV A9, met afrit naar Schipholweg en met een halte in Badhoevedorp) wordt de belangrijkste drager van het buslijnnet in Badhoevedorp;
- betere ontsluiting van Lijnden, mogelijk gekoppeld aan een buslijn vanuit Schiphol Plaza, via Schiphol Noord West. Hierdoor wordt het busverkeer verdeeld over de drie bruggen (Amsterdamse Baan, Sloterbrug en Oude Haagseweg);
- busroutes via Oude Haagseweg, de busbaan Loevesteinse Randweg en de Schipholweg worden gekoppeld bij het nieuwe HOV-knooppunt Schiphol Noord.

Doelstelling

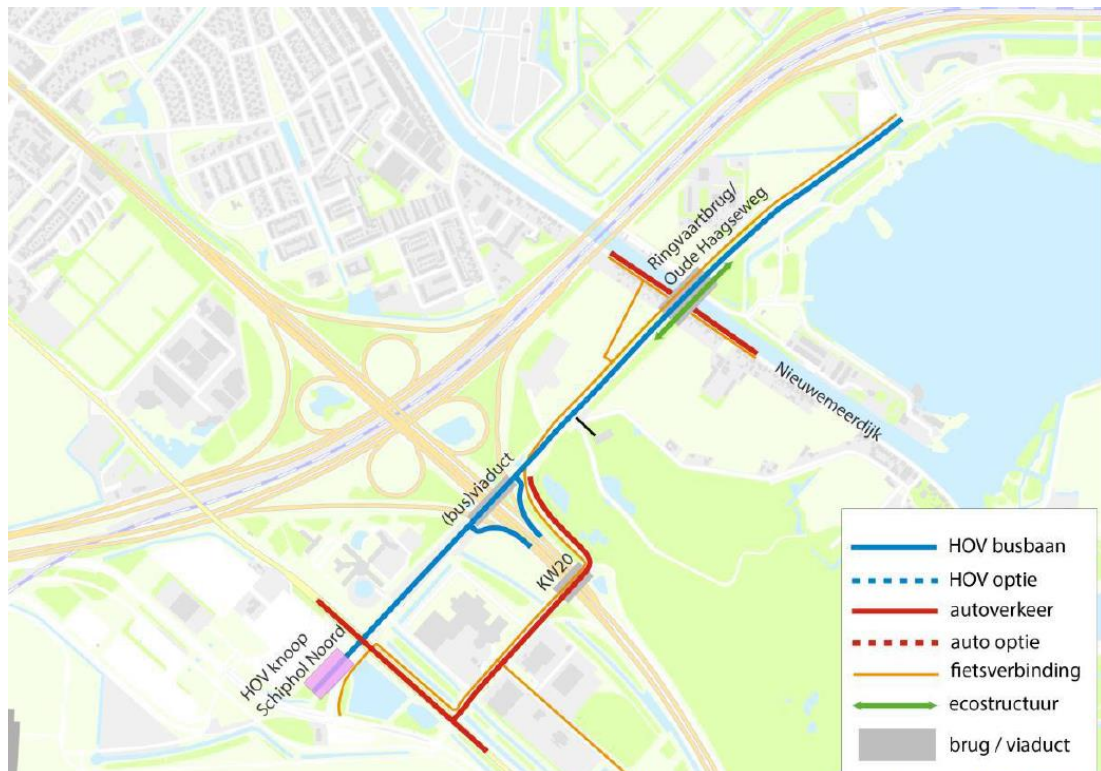
De brug over de Ringvaart vormt een belangrijke schakel in de busverbindingen tussen Amsterdam en Schiphol. Dit wordt nog versterkt door de komst van de hoogwaardige busverbinding Westtangent tussen Amsterdam Sloterdijk en Schiphol Plaza. De prognose laat een toename zien van het aantal luchtreizigers en vooral van forenzen die gebruik gaan maken van deze verbinding. Daarnaast vormt de brug een belangrijke schakel in de fietsverbinding van Schiphol en Badhoevedorp en Amsterdam.

De bestaande brug over de Ringvaart verkeert in slechte conditie en moet zonder maatregelen binnen afzienbare termijn gesloten worden voor busverkeer. Vervanging van de brug is noodzakelijk om een duurzame, efficiënte en betrouwbare HOV-verbinding

tussen Amsterdam en het HOV-knooppunt Schiphol-Noord en een veilige fietsverbinding te realiseren.

Uitwerking

Op initiatief van de Vervoerregio Amsterdam (verder VA) wordt in een gezamenlijk regionaal project HOV Westtangent een hoogwaardige busverbinding tussen Amsterdam (Sloterdijk) en Schiphol Plaza gerealiseerd. Het regionaal project HOV Westtangent wordt getrokken door de VA, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer en de Luchthaven Schiphol. Het project bestaat uit diverse projecten binnen de gemeente Amsterdam, een verbetering bij de aanlanding op Schiphol Plaza en de vervanging van de brug over de Ringvaart in de Oude Haagseweg bij Badhoevedorp.



Afbeelding 4.3 De voorgestelde nieuwe situatie in beeld. Rechtsboven de te vervangen brug over de Ringvaart. In blauw de nieuwe rechte door getrokken (H)OV-route naar de HOV-knoop Schiphol Noord over het nieuwe busviaduct. Hierdoor komt KW20 vrij voor autoverkeer van en naar de golfbaan. De huidige (H)OV-route gaat via de brug over de Ringvaart en volgt de rode route over KW20.

Eveneens op initiatief van de VA wordt een extra busviaduct over de nieuw omgelegde A9 voorbereid. Dit busviaduct is als deelproject inmiddels in het project HOV Westtangent geschoven. Het busviaduct komt eveneens in de Oude Haagseweg te liggen, in de rechte lijn tussen de te vervangen brug over de Ringvaart en het HOV-knooppunt Schiphol Noord (de Hangar). Hiermee komt het omrijden van de bussen via het bestaande viaduct

over de A9 (KW20) te vervallen. Dit geldt voor alle bussen die van deze route gebruikmaken; niet alleen de toekomstige Westtangent.

De brug over de Ringvaart verkeert in slechte staat en moet zonder maatregelen binnen afzienbare tijd (uiterlijk 2020) gesloten worden voor busverkeer en even later zelfs voor alle verkeer. Het afsluiten van de brug leidt tot een significante verslechtering van de OV-bereikbaarheid van Schiphol. Een van de gevolgen is een toename van vooral woon-werk autoverkeer van en naar Schiphol, waar het beleid van zowel Schiphol als de gemeente er juist op gericht is om dit soort verkeer in ieder geval niet te laten toenemen. De staat van de brug is onderzocht door adviesbureau Arcadis. Dit bureau heeft tevens een afweging van kosten van reparatie en vervanging gemaakt en ook een schetsontwerp en een raming voor de kosten van de voorkeursoptie gemaakt: vervanging van de brug. Vervanging van de brug is noodzakelijk om een duurzame, efficiënte en betrouwbare HOV-verbinding tussen Amsterdam en het HOV-knooppunt Schiphol-Noord en een veilige fietsverbinding te realiseren. De gemeente Haarlemmermeer wordt eigenaar en beheerder van de nieuwe brug.



Afbeelding 4.4 Luchtfoto van de huidige brug.

Uitgangssituatie

In de huidige situatie versmalt de Oude Haagseweg daar waar de route de ringvaart oversteekt. Er is slechts aan één zijde een fietspad voorzien en qua ruimtelijke uitstraling ontbeert de huidige inrichting zorgvuldigheid. Om de doorstroom van het openbaar vervoer te stimuleren en daarmee de regio op het gebied van openbaar vervoer te verknopen is een revitalisering van de brug over de Ringvaart noodzakelijk.

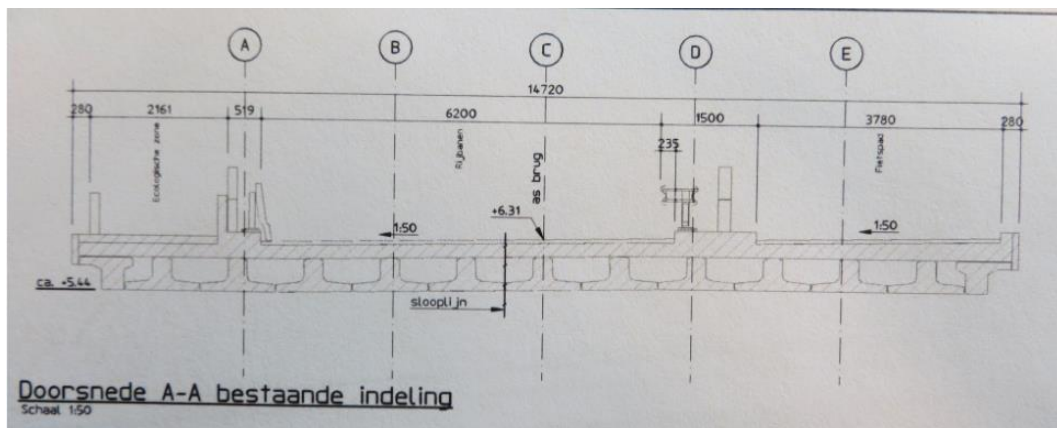


Afbeelding 4.4 Impressie huidige brug. Links met zicht op de Oude Haagseweg, rechts ter hoogte van het bruggenhoofd.

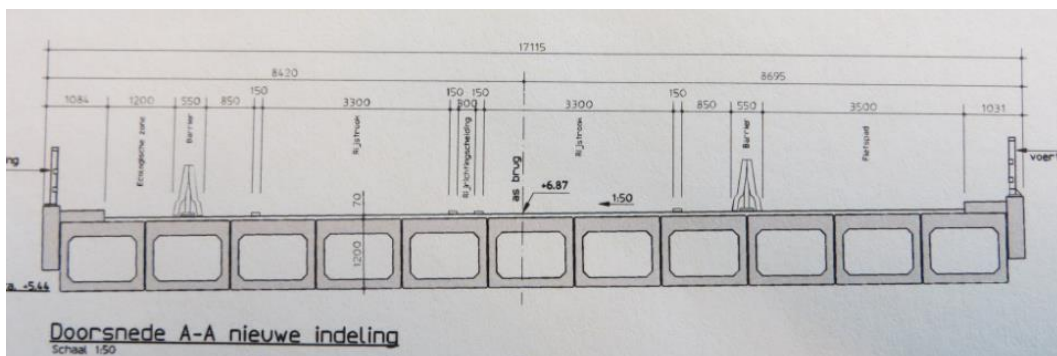
De huidige brug dateert uit 1935 en is inmiddels aan vervanging toe. Ook vanuit de optiek van verkeersveiligheid wordt het noodzakelijk geacht om de brug te vervangen. Het huidige wegprofiel van de brug bedraagt 6,20m. Het fietspad is in de huidige situatie 2,90m breed.

Nieuwe situatie

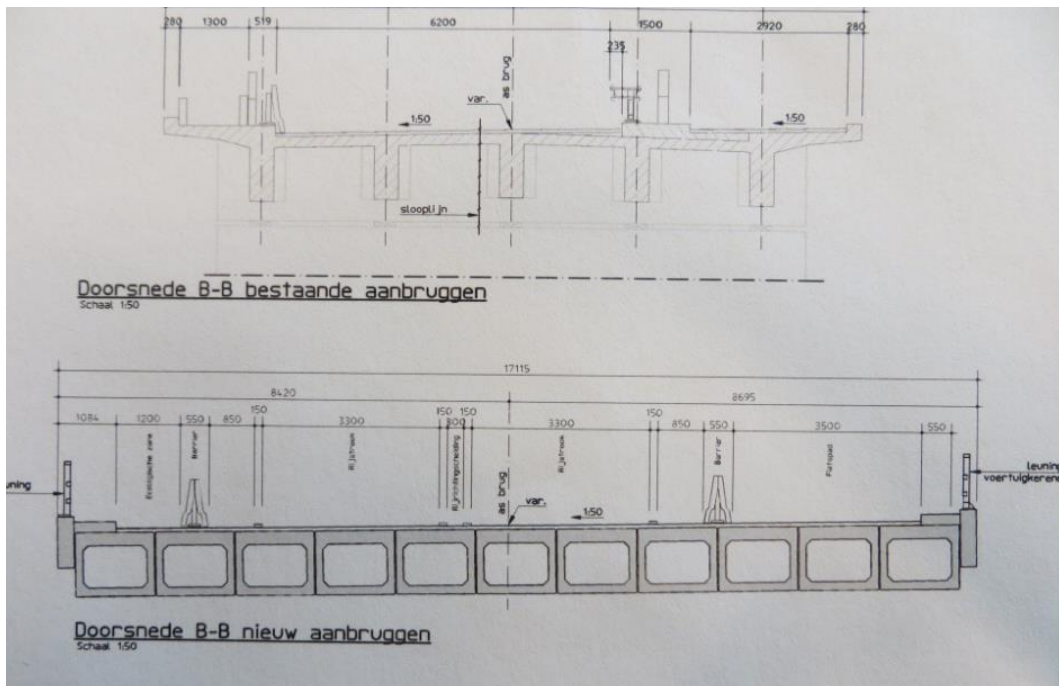
In de nieuwe situatie zal er sprake zijn van twee busstroken van elk 3,30 meter breed. Daar tussen is een groenstrook voorzien van 0,50 meter. De ecologische verbindingsstrook die zich aan de oostzijde van de brug bevindt wordt gehandhaafd tot een breedte van 1,20 meter. De totale breedte van de brug neemt toe van 14,72 meter naar 17,115 meter. Het fietspad sluit met haar nieuwe breedte van 3,50 meter aan bij de normen zoals de CROW die stelt. De omlegging van de A9 bij Badhoevedorp vereist dat ecologische zones ten oosten en westen van de brug met elkaar worden verbonden. Binnen de verkeersbestemming wordt mogelijk gemaakt dat er een ecologische verbindingszone is toegestaan.



Hierdoor wordt zorg gedragen voor het verbinden van beide ecologische zones.
 Afbeelding 4.4 Doorsnede bestaande brugindeling (boven) versus doorsnede nieuwe indeling (onder).



De bestaande ecologische verbinding over de brug wordt aldus gehandhaafd in het nieuwe brugontwerp en krijgt een breedte van 1,20 meter. Niet alleen over de brug zelf, maar ook onder de brug door wordt de mogelijkheid geboden om de ecologische zones aan zowel oost- als westzijde met elkaar te verbinden middels een ecoduiker. Dit wordt vastgelegd in de regels van dit bestemmingsplan door binnen de bestemming verkeer ook een bestemmingsregel op te nemen ten behoeve van een ecologische verbinding.



Afbeelding 4.5 Doorsnede bestaande aanbruggen (boven) versus de doorsnede van de nieuwe aanbruggen.

5 ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

5.1 Water

5.1.1 Wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in het jaar 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt en dat er binnen heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Naast de Waterwet blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

Nationaal Waterplan 2016 - 2021

Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik naar 2050. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma.

Met dit Nationaal Waterplan zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Het omvat een integrale benadering, door natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie (inclusief verdienvermogen) zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen.

De ambitie is dat overheden, bedrijven en burgers zich in 2021 meer bewust zijn van de kansen en bedreigingen van het water in hun omgeving. Iedereen neemt zijn eigen verantwoordelijkheid om samen te komen tot een waterrobuuste ruimtelijke inrichting, het beperken van overlast handelen in extreme situaties.

Watervisie 2021

De inzet van het provinciaal waterbeleid is om Noord-Holland nog mooier, bedrijviger en veiliger maken. Daarbij moet er een impuls uitgaan voor de leefomgevingskwaliteit en/of

het vestigingsklimaat. Waterproblemen worden aangepakt wanneer er toch al gebiedsontwikkeling plaatsvindt.

Voor Haarlemmermeer speelt met name het vinden van toekomstbestendige oplossingen voor de schoon- en zoetwaterproblematiek.

Voor waterveiligheid wordt uitgegaan van: veilige dijken en duinen (laag 1 en ook de belangrijkste); een waterrobuuste ruimtelijke inrichting van overstromingsgevoelige gebieden (laag 2) en een op overstromingsrampen toegesneden calamiteitenorganisatie (laag 3). Deze meervoudige benadering van waterveiligheid wordt meerlaagsveiligheid” genoemd.

Op de kaart Overstromingsrisico Noord-Holland zijn de overstromingsgevoelige gebieden indicatief aangegeven. Ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan, heeft de provincie nog niet duidelijk gemaakt welke gemeenten tot het overstromingsgevoelige gebied worden gerekend en in hun bestemmingsplannen duidelijk moeten maken hoe rekening wordt gehouden met het overstromingsrisico. Daarbij is uitgangspunt het “waterrobuust inrichten”: het zodanig inrichten van overstromingsgevoelig gebied dat bij een overstroming de kans op slachtoffers klein is en de economische schade beperkt blijft.

Er is nauwelijks overstromingsrisico vanuit de Noordzee, omdat deze kust voor het merendeel door brede duinen wordt beschermd.

Waterbeheerplan 5 2016-2021

In het ‘Waterbeheerplan 5 2016 – 2021’ staat samen werken aan water staat centraal. Zodat nu en in de toekomst in dit unieke deel van Nederland onder zeeniveau gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Water is een maatschappelijke opgave, en Rijnland wil samen met zijn omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Die toekomst wordt mede bepaald door trends in klimaat en maatschappij en de noodzaak om op duurzame wijze met onze omgeving om te gaan. De verwachte toename van neerslag en droogte, bodemdaling, verzilting zeespiegelrijzing en de verdergaande verstedelijking, leggen een steeds grotere druk op het watersysteem.

De hoofddambitie is schoon water en droge voeten. Dit wordt bereikt door:

- Beschermen tegen overstromingen vanuit zee, de rivieren en het regionale watersysteem door een aanpak in drie lagen (meerlaagsveiligheid): preventie, adviseren over het beperken van de gevolgen van overstromingen (gevolgbeperking), en voorbereiden op een calamiteit.
 - Zorgen voor schoon en gezond water dat past bij de verschillende functies in een gebied.
 - Optimaliseren van de verwerking van het afvalwater en hergebruiken van de grondstoffen uit afvalwater.
 - Zorgen voor voldoende water: niet te veel en niet te weinig, passend bij het gebruik.
- Het Waterbeheerplan is te vinden op de website : www.rijnland.net.

Riolering en afkoppelen

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met Rijnland afstemming heeft plaatsgevonden over het omgaan met afvalwater en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat Rijnland uit van een

voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen. Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet uitlogende bouwmaterialen en het vermijden van vervuulende activiteiten op straat zoals auto's wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen.

Keur Rijnland 2015

De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatwerken (onder andere bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen) en voor kwelgevoelige gebieden. Maar ook voor het onttrekken en lozen van grondwater en het aanbrengen van verhard oppervlak. Het uitgangspunt van deze Keur is 'ja, tenzij': in beginsel zijn handelingen en/of werken in het watersysteem toegestaan, tenzij expliciet in deze Keur anders is bepaald. De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. Wie bijvoorbeeld op een waterkering wil bouwen, moet een watervergunning aanvragen bij Rijnland (én een omgevingsvergunning bij de gemeente). In de Uitvoeringsregels die bij de Keur horen, is dit nader uitgewerkt.

Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder (Hoogheemraadschap van Rijnland)

In de Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder heeft het hoogheemraadschap het waterbeleid (een klimaatbestendig en robuust watersysteem) verder geconcretiseerd. Het watersysteem wordt vormgegeven volgens principes: flexibele peilen, hogere peilen, lijn/vlakvormig ontwerp en optimalisatie van de inrichting. Hierbij worden de belangen van de bestaande en nieuwe gebruiksfuncties zoveel mogelijk ondersteund. De eerste drie principes zijn met name van toepassing bij gewijzigd gebruik.

Waterplan Haarlemmermeer 2015 - 2030

De Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland (verder Waterplan) is een samenwerkingsdocument tussen de gemeente en het Hoogheemraadschap. Het geeft de situatie en problemen weer van het hele watersysteem (oppervlaktewater, hemelwater, grondwater en afvalwater) in Haarlemmermeer. Het stelt doelen met betrekking tot de riolering, het oplossen van infrastructurele knelpunten en nemen van maatregelen.

Het Waterplan heeft onder andere als ambitie:

- het scheiden van vuil afvalwater en schoon regenwater;
- het tijdelijk bergen van water om extreme neerslag op te vangen;
- afvalwater als bron te gebruiken waaruit afvalstoffen en energie gewonnen kunnen worden. Haarlemmermeer past bijvoorbeeld innovatieve ontwikkelingen toe bij het inzamelen van afvalwater zoals riothermie, het winnen van warmte uit afvalwater.

In het Waterplan worden ook grondwatermaatregelen beschreven, omdat deze een

belangrijke link hebben met de rest van het watersysteem, zoals oppervlaktewater en de ruimtelijke inrichting. Daarnaast is er in het verleden onvoldoende aandacht besteed aan grondwater, waardoor een inhaalslag nodig is om aan de zorgplicht te voldoen.

De maatregelen die genomen moeten worden om de doelstellingen voor het watersysteem te bereiken zijn verzameld in het uitvoeringsprogramma van het Waterplan. De financiering van deze maatregelen komt uit verschillende bronnen, waaronder het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP).

Gemeentelijk Rioleringsplan 2015 - 2019

De gemeente is op grond van de Wet milieubeheer verplicht periodiek een gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) vast te stellen om invulling te geven aan haar zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Het GRP bevat rioleringsbeleid en een overzicht van alle aanwezige rioleringsvoorzieningen, inclusief de actuele toestand ervan en de te verwachten vervangingsperioden.

Ook geeft het plan inzicht in de wijze waarop de riolering wordt beheerd, welke effecten er zijn voor het milieu en hoe het beheer wordt gefinancierd.

De gedachten vanuit de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, Proeftuin klimaatbestendige stad en het integraal Waterplan Haarlemmermeer 2015 - 2030 zijn ook van toepassing op het gemeentelijke riolerings- en grondwaterbeleid. De rode draad in het beleid is dat de gemeente streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.

Het GRP geeft basis aan de planning van nieuwe aanleg, plannen om vuiluitwerp te reduceren en plannen voor beheer en onderhoud voor de komende vijfjaar, met een doorkijk naar de verdere toekomst.

Bij nieuwbouw en verbouw is het gescheiden aanbieden van het afvalwater en het hemelwater het uitgangspunt. Voor nieuwbouwwijken en grotere reconstructiegebieden wordt uitgegaan van een hogere ontwerpnorm voor het rioelstelsel, waardoor zwaardere regenbuien minder snel overlast veroorzaken.

Vanuit het Bestuursakkoord Water heeft de gemeente verdere invulling gegeven aan een verbetering van de samenwerking met omliggende gemeenten en met het Hoogheemraadschap van Rijnland.

5.1.2 Onderzoek

De genoemde ontwikkelingen resulteren niet in een toename van het verhard oppervlak met meer dan 500m². Watercompensatie is derhalve niet aan de orde. Voorts veroorzaakt het gevraagde geen wijzigingen in de waterhuishouding in het gebied.

De aanwezige voetsloten binnen het gebied nabij de Ringvaart waren niet als zodanig bestemd, waardoor de praktijk leert dat deze eenvoudig gedempt kunnen worden door bestaande gebruikers. Dit bestemmingsplan maakt de juridisch-planologische bescherming van de aanwezige voetsloten mogelijk door deze op te nemen in de bestemming 'Water'. Derhalve worden negatieve effecten op de waterhuishouding voorkomen.

Voor wat betreft de vernieuwing van de brug over de Ringvaart is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Deze input heeft ten grondslag gelegen aan het uiteindelijke ontwerp bestemmingsplan.

5.1.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.2 Bodem

5.2.1 Wet- en regelgeving

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

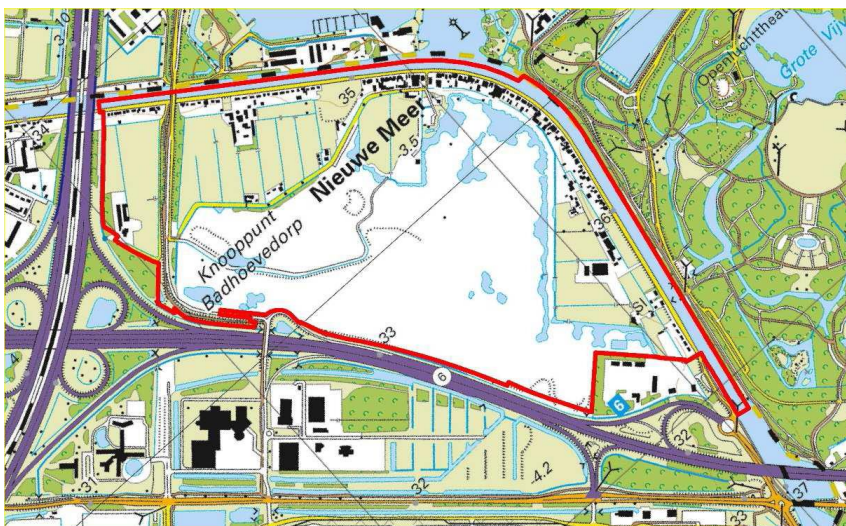
- Sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- Licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, AW2000-waarden);
- Schone bodems (beneden streefwaarden, AW2000-waarden).

Voor alle typen grond speelt de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit (BsB) en de Vrijstellingsregeling grondverzet een rol. Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde en de milieuhygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden (BGW's). Bodemgebruikswaarden zijn een product van het functiegericht saneringsbeleid "Van Trechter naar Zeef". In het Besluit bodemkwaliteit is een toets opgenomen voor de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.

5.2.2 Onderzoek

In het kader van de (actualisatie) van het bestemmingsplan Nieuwe Meer, is door het team Vakspecialisten Openbare Ruimte van de cluster Beheer en Onderhoud, een historisch bodemonderzoek uitgevoerd voor het plangebied. Dit onderzoek is genoemd in het vigerend plan, maar wordt meegenomen in het kader van mogelijke toekomstige ontwikkelingen in deze eerste herziening.

Het plangebied van bestemmingsplan Nieuwe Meer wordt weergegeven in onderstaande kaart. Het betreft het gebied tussen de Nieuwemeerdijk, de A10 en de A4.



Afbeelding 5.1 Uitsnede en begrenzing van het plangebied.

Het doel van het historisch bodemonderzoek is vast te stellen of er, op basis van historische gegevens, bodemverontreiniging verwacht kan worden. Dit historisch onderzoek dient in eerste instantie om te onderzoeken of de bestemming van een gebied

strijdig is met de bodemverontreinigingstoestand. Het kan tevens als leidraad dienen om te komen tot een onderzoeksopzet voor het uitvoeren van bodemonderzoek. Een bodemonderzoek is in veel gevallen noodzakelijk voor de ruimtelijke ordeningsprocedures en de aanvragen van een omgevingsvergunning met betrekking tot bouw.

Voor dit onderzoek zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

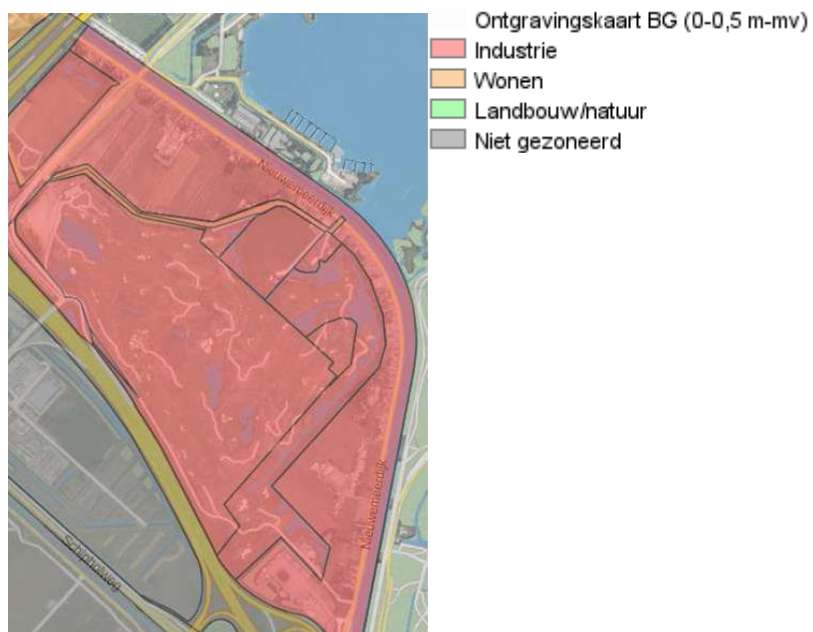
- Bodemonderzoeken op- en nabij de locatie uit het bodeminformatiesysteem van de Gemeente Haarlemmermeer (NAZCA) en Bodemloket.nl (landelijke site voor het raadplegen van bodemonderzoek/saneringen van de bodem).
- Historisch topografische kaarten en luchtfoto's;
- De bodemkwaliteitskaart;
- Asbestkansenkaart.

Historie

Een groot deel van het plangebied bestaat uit een voormalige zandwinput. Deze zandwinput is eind jaren zestig gegraven en in de loop der jaren aangevuld met slib, puin en grond. Sinds 2012 is de locatie in gebruik als golfterrein. Een ander deel van het plangebied betreft de landtong 't Buitenland met erop een deel van het Fort aan het Nieuwe Meer, inclusief wachthuis. In 1849 is de landtong omdijkt (huidige Koekoekslaan). Vanaf 1872 zijn langs de Ringdijk op de landtong huizen geplaatst. In de loop der jaren is de lintbebouwing langs de Ringdijk sterk uitgebreid. De grond ter plaatse van de landtong is voornamelijk agrarisch in gebruik.

Bodemkwaliteitskaart

Op 2 februari 2011 is voor het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer een bodemkwaliteitskaart vastgesteld. De bodemkwaliteitskaart geeft aan wat de gemiddelde kwaliteit van de grond op niet-verdachte locaties is in de gemeente. Hiervoor is de kaart van de Haarlemmermeer op basis van de verwachte bodemkwaliteit ingedeeld in zones. Volgens de ontgravingskaart (verwachte kwaliteit bij ontgraven) van de grond vanaf maaiveld tot 0,5 meter minus maaiveld (m –mv) is de kwaliteit van het plangebied 'industrie'. Vanaf 0,5 m –mv is de kwaliteit landbouw/natuur.



Afbeelding 5.2 Uitsnede bodemkwaliteitskaart 2011.

Asbestsignaleringskaart

Op de asbestsignaleringskaart is de kans op de aanwezigheid van asbest in de panden gebaseerd op het bouwjaar, weergegeven





Afbeelding 5.3 Uitsnede asbestsignaleringskaart.

Bekende en te verwachten bodemverontreinigingen

- Zware metalen, PAK, asbest

Verontreinigingen met zware metalen, PAK en asbest komen veel voor in oude ophooglagen. Saneren kan meestal eenvoudig door ontgraven en afvoeren van de verontreinigde laag, het aanbrengen van een leeflaag, of het afdekken met bijvoorbeeld een betonvloer of een gesloten verharding, zodat contact met de verontreinigde laag niet mogelijk is.

- Minerale olie, aromaten

Binnen het plangebied zijn verontreinigingen met minerale olie te verwachten ter plaatse van de Nieuwe Meerdijk door opslag van minerale olieproducten. Deze verontreinigingen kunnen zowel in de grond als in het grondwater aanwezig zijn. In het grondwater zijn bij verontreinigingen met minerale olie vaak ook verontreinigingen met aromaten aanwezig. Saneringen van minerale olie in de grond bestaan veelal uit het ontgraven van de verontreinigde grond.

- Verdenkingen

De oude ophooglagen ter plaatse van de percelen aan de dijk en de Koekoekslaan zijn verdacht op de aanwezigheid van zware metalen, PAK en asbest. Lokaal kan tevens een olieverontreiniging in de grond aanwezig zijn. Ter plaatse van de voormalige stortplaats kan zowel de grond als het grondwater verontreinigd zijn met diverse stoffen.

Bodemverontreinigingen in het plangebied

In het plangebied zijn de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd:

1. TAUW, jul 1988, Risico-inschatting voormalige zandput Schiphol Noord.(BOD 02019), rapportnummer 52481.64/RO-01
2. Nader onderzoek TAUW, rapportnr 52481.55/RO-02, aug. 1988:
3. Oriënterend onderzoek Hoeve Nijenhorst Schiphol Noord, TAUW, juni 1991
4. Nulonderzoek omgeving zandwinput TAUW, mei 1992, kenmerk 3217256
5. Herbemonstering omgeving zandwinput, TAUW, 14-7-1993, B3289036.F01/MHD (dossier BOD 02019)
6. Nulonderzoek perceel Hopman, Koekoekslaan 12 Badhoevedorp, TAUW juli 1993, rapportnummer 3286673 (BOD0159)
7. Consequenties grondophoging, Tjaden, 23 juli 1993, SPH-0267
8. Tauw, Waterbodemonderzoek van een zestal sloten rondom de voormalige zandwinput Nieuwe Meer, R3303020.Q02/SHA van november 1993.
9. Beschikking provincie Noord-Holland, Wm, nr 94-514418, 23-8-1994
10. Verkennend onderzoek Koekoekslaan 12 Badhoevedorp, Ghydos, 13-12-1994 (in opdracht van de heer Hopman) (BOD0159)
11. Voormalige zandwinput De Nieuwe meer, deel 1 inventarisatie gegevens, DHV, 25-8-1995, J 1317-71-001
12. Voormalige zandwinput De Nieuwe meer, deel 2 analysesresultaten en consolidatieberekeningen, DHV, 25-8-1995, dossier J 1317-71-001
13. Voormalige zandwinput De Nieuwe meer, deel 3 waterbalans en stoftransport DHV, 25-8-1995, dossier J 1317-71-001
14. Voormalige zandwinput De Nieuwe meer, deel 4a geotechnische aspecten in relatie tot de toekomstige bestemming van het terrein DHV, 25-8-1995, dossier J 1317-71-001
15. Voormalige zandwinput De Nieuwe meer, Uitvoeringsaspecten afwerking DHV, 5-12-1995, dossier J 1317-71-003
16. Beschikking provincie Noord-Holland, 1-12-1997, nr 97-517057
17. Tauw, Onderzoek sloten rondom de voormalige zandwinput de Nieuwe Meer Schiphol, R3633934.D02 van 3 maart 1998.
18. Indicatieve bemonstering terrein voormalige zandwinput, gemeente Haarlemmermeer, 12-12-2003
19. Bodembeheerplan Nieuwe Meer, DHV, maart 2004, dossier V3695-79-001.
20. Brief Schiphol Real Estate, 10 mei 2004 reactie motie 'vreemd aan de orde van de dag', 15-4-2004
21. Geotechnisch advies, Uittredend consolidatiewater, DHV, 2-2-2004, V39695-75-002
22. Terrascan grondwateronderzoek perceelsgrens Koekoekslaan 12, kenmerk 03.3477, 17-12-2003
23. Oranjewoud, waterhuishoudingsplan golfsterrein Nieuwe Meer, DHV, Oranjewoud, projectnr 140418, 21-7-2004
24. Nota Gedeputeerde Staten provincie Noord-Holland, Beantwoording Statenvragen voormalige zandwinput Badhoevedorp, 6 april 2004, registratienummer 2004-4636

25. Telefonisch onderhoud Else Niesing, team bodem gemeente Haarlemmermeer met Nico Buisman, Hoogheemraadschap Rijnland, dd 12-8-2004
26. Provincie Noord-Holland, gesprek met Marc van der Meij, 26-8-04
27. Retouronderzoek Koekoekslaan 12, TAUW, 10 november 2004, kenmerk R001-4355216SVA-eri-V01-NL
28. Onderzoek diep grondwater perceel Hopman aan de Koekoekslaan 12, TAUW, 10 november 2004, kenmerk L004-4355216SVA-eri-V01-NL

Een overzicht van deze onderzoeken is opgenomen als bijlage bij de toelichting van dit bestemmingsplan. Hierin wordt per rapport ingegaan op de uitkomst van het desbetreffende onderzoek.

Resultaten onderzoek

De bodem (grond en grondwater) van de zandwinput Nieuwe meer is verontreinigd. Doordat de verontreiniging zich op enkele meters onder het maaiveld bevindt, is er geen blootstelling van mens en dier aan deze verontreiniging. Als de verontreiniging zich niet verspreidt, verandert de blootstelling van mens en dier aan de verontreiniging niet.

In de periode 1963 – 1993 is de zandwinput Nieuwe Meer gevuld met bagger, grond en puin. De inhoud en herkomst van het dempingsmateriaal van de put is niet voor 100% meer te achterhalen. Om risico's voor mens, dier en milieu van de verontreiniging in de stort te kunnen vaststellen is het niet nodig de precieze inhoud van de put in kaart te brengen zolang de verspreiding van de verontreiniging goed in kaart wordt gebracht en goed wordt gemonitord (regelmatig wordt gemeten).

De aanwezigheid van verontreiniging is goed in kaart gebracht door het uitvoeren van boringen en peilbuizen in en rondom de put in de periode tot 1995 door TAUW en DHV.

DHV heeft in haar geotechnische advies van 1995 de verspreiding van het grondwater en de verontreiniging daarin gemodelleerd. Geconcludeerd wordt dat de kans op nadelige beïnvloeding van de waterkwaliteit in de sloten klein wordt geacht door het verdunnende effect van kwel en van het slootwater. Deze conclusie wordt bevestigd door resultaten van een later onderzoek naar de kwaliteit van het slootwater (waterhuishoudingsplan 2004).

Op basis van de resultaten van verschillende grondwateronderzoeken en het algemene beeld van de grondwaterstroming in de Haarlemmermeer kan worden geconcludeerd dat op basis van het stromingsrichting van het ondiepe (freatisch) grondwater (richting randsloten) en de stromingsrichting van het diepe grondwater in het 1e watervoerende pakket (richting zuidwesten = vanaf de Koekoekslaan richting zandwinput en het terrein van Schiphol)) wordt het niet waarschijnlijk geacht dat eventuele grond- en/of grondwaterverontreinigingen op het terrein van de voormalige zandwinput zullen leiden tot een bodemverontreiniging op perceel Koekoekslaan 12.

DHV heeft berekend dat een (relatief klein) deel van het water de put verlaat via het dieper gelegen watervoerend pakket. Vanwege de grote hydraulische weerstand van het

veen- en kleipakket zal het water zich niet naar beneden zal verspreiden, maar zal het grotendeels via de puinbanen en het oppervlak in het drainagesysteem van de NVLS terecht komen.

Teneinde de werkelijke verspreiding na te gaan wordt (ook) door DHV in 1995 aanbevolen de grondwaterkwaliteit in, rond en stroomafwaarts van de put te monitoren.

(Het drainagesysteem heeft enige tijd niet gewerkt en het terrein heeft enige tijd onder water gestaan. Het (mogelijke verontreinigde) water is in 2003 geloosd op het oppervlaktewater.)

Volgens een van de beschikkingen van de provincie is door Rijkswaterstaat een monitoringssysteem van peilbuizen aangelegd. Uit een literatuurlijst van bekende gegevens van de NVLS blijkt dat in 1998 een monitoring uitgevoerd is (TAUW, okt 1998). De rapportage hiervan is bij (team bodem van) de gemeente niet bekend. Uit de brief van NVLS (d.d. 10-5-2004) en het waterhuishoudingsplan van Oranjewoud/DHV (2004) blijkt uit de monitoring van 1998 dat het diepe en ondiepe grondwater rondom de voormalige zandwinput licht verontreinigd is.

Op de locatie is meer grond opgebracht dan de door DHV in 1995 aanbevolen maximale dikte van 1,25 ter plaatse van de voormalige zandwinput. In de praktijk is juist hier de grootste hoeveelheid grond aangebracht (bergen tot wel zo'n 5 m hoog zijn aanwezig). In het geotechnisch advies van DHV in 2004 wordt gesteld dat het terrein met gemiddeld 2.25 m is opgehoogd. De werkelijke ophoging is zeer variabel en loopt op tot plaatselijk wel ca 5 m (geschat). Het is in het veld niet zichtbaar dat het terrein geleidelijk en laagsgewijs is opgehoogd (zoals is aanbevolen). De werkelijke zetting zal dus anders (kunnen) zijn als de berekende gemiddelde zetting en de daarmee samenhangend de hoeveelheid en wijze van uittredend (percolatie)water. De door DHV voorspelde verspreiding is hierdoor mogelijk niet meer betrouwbaar (volgens team bodem).

Sinds het aanbrengen van de 450.000 m³ grond (aangebracht in de periode 1996-1999) is geen monitoring meer uitgevoerd. Beheerplan van DHV in 2004 blijkt dat de op de put aangebrachte grond schoon is.

De beschikking ernst/urgentie van de provincie is in 1997 opgesteld. Het aanbrengen van de 450.000 m³ grond is in de beschikking buiten beschouwing gelaten. Uit de rapportages van DHV blijkt dat het opbrengen van de grond tot zettingen kan leiden. Onduidelijk is volgens team bodem wat de invloed van de opgebrachte grond is (geweest) op de verspreiding van de verontreiniging. (Ook in de nota van GS staat met betrekking tot de conclusies van de DHV rapporten waarop de beschikking ernst en urgentie is gebaseerd: "De vraag rijst of de aannames inzake de schade aan de gezondheid voor mens en dier nog geldig zijn.")

Uit ambtelijk vooroverleg blijkt dat de provincie geen noodzaak ziet en niet over juridische mogelijkheden beschikt om monitoring van de verontreiniging te vragen of eisen. De provincie blijft bij haar standpunt ten tijde van haar beschikking uit 1997. De visie op het

risico voor verspreiden van verontreiniging met het (diepe) grondwater verschilt tussen de provincie en de gemeente.

Monitoring van de verontreiniging kan niet door de gemeente worden afgedwongen in een bestemmingsplanprocedure. Het uitvoeren van een monitoring kan (wel) op basis van goed overleg. Uit ambtelijk vooroverleg (tussen RWE en SRE) blijkt SRE open te staan voor het uitvoeren van een monitoring.

Team bodem vindt monitoring van de verontreiniging wenselijk, om

- De berekende theoretische verspreiding van met name het diepere grondwater te toetsen aan werkelijke verspreiding
- de invloed van de ophogingen op de verontreiniging te meten

(Zodra tijdens monitoring verspreiding wordt geconstateerd van sterke verontreinigingen moet ingegrepen kunnen worden. Hiervoor is het opstellen van een saneringsplan (bestaande uit een monitoringsplan en beheersplan) noodzakelijk. Het beheersen zal uit kunnen komen uit het gecontroleerd onttrekken van grondwater waardoor de verontreiniging zich niet ongecontroleerd verspreid.)

5.2.3 Conclusie

Op en nabij het plangebied zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd en verontreinigingen met immobiele stoffen aangetroffen. Bij bestemmingswijziging naar gevoeliger gebruik of bouwplannen voor verblijfsgebouwen moet bodemonderzoek uitgevoerd worden. Langs de dijk en de Koekoekslaan kunnen puin-gerelateerde verontreinigingen aanwezig zijn met zware metalen, PAK en asbest en verontreinigingen ontstaan door opslag van minerale olie, aanwezig zijn. Aangezien dit bestemmingsplan consoliderend van aard is en daarnaast geen activiteiten teweeg brengt die gepaard gaan met bodemkundige ingrepen, is het aspect bodem geen belemmering voor dit plan.

5.3 Flora en fauna

5.3.1 Wet- en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn

De natuurbescherming is onderverdeeld in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming vindt plaats via de Vogel- en Habitatrichtlijn, richtlijnen voor Natura 2000. Deze richtlijnen zijn uitgewerkt in nationale wetgeving en dus niet rechtstreeks van toepassing.

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet Natuurbescherming de Flora & Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de Boswet. Het doel van de wet is volgens artikel 1.10:

- a. het beschermen en ontwikkelen van de natuur, mede vanwege de intrinsieke waarde, en het behouden en herstellen van de biologische diversiteit;
- b. het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de natuur ter vervulling van maatschappelijke functies, en
- c. het verzekeren van een samenhangend beleid gericht op het behoud en beheer van waardevolle landschappen, vanwege hun bijdrage aan de biologische diversiteit en hun cultuurhistorische betekenis, mede ter vervulling van maatschappelijke functies.”

Was het in de vorige wetgeving nog zo dat individuele exemplaren van zeldzame soorten werden beschermd, nu betreft het bescherming van de soort. Een belangrijk criterium in de wet is ‘gunstige staat van instandhouding van een soort’. Daarvan is sprake als:

- a. uit populatiedynamische gegevens blijkt dat de betrokken soort nog steeds een levensvatbare component is van de natuurlijke habitat waarin hij voorkomt, en dat vermoedelijk op lange termijn zal blijven, en
- b. het natuurlijke verspreidingsgebied van die soort niet kleiner wordt of binnen afzienbare tijd lijkt te zullen worden, en
- c. er een voldoende grote habitat bestaat en waarschijnlijk zal blijven bestaan om de populaties van die soort op lange termijn in stand te houden;”

Provinciale structuurvisie en het provinciaal natuurbeheerplan

Deze geven de ligging aan van de ecologische verbindingen en natuurkerngebieden in Haarlemmermeer. En stelt daaraan beperkingen en regels, gericht op het optimaal functioneren van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN).

5.3.2 Onderzoek

Naast de Wet Natuurbescherming is in het rijksbeleid (vertaald naar het provinciale beleid) het Nationaal Natuur Netwerk (NNN) opgenomen, een samenhangend systeem van ecologische kerngebieden en verbindingen door heel Nederland. Dit netwerk wordt in het bestemmingsplann als “natuur” opgenomen.



Afbeelding 5.4 ligging plangebied ten opzichte van de EHS en Natura 2000. Bron: Alterra

De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden zijn de duinen ten westen van Haarlem en de weidegebieden ten noorden van het Noordzeekanaal op meer dan 10 km afstand. Daarom worden geen wederzijdse invloeden verwacht van dit duingebied en ontwikkelingen in Nieuwe Meer.

De Ringvaart langs Nieuwe Meer is als ecologische verbinding onderdeel van het NNN, vooral in gebruik door meervleermuizen. Dit sluit aan bij het Amsterdamse bos, kerngebied van het NNN. Verder loopt als een ander onderdeel van de Groene AS een ecologische verbinding vanaf het viaduct langs de Ringdijk onder de A4 door, via de moerasstrook achter de huizen tot aan de oude Haagse weg. Vanaf het viaduct langs de Ringvaart onder de oude Haagse weg door loopt deze zone via de oude veenweiden, het koekoekslaantje kruisend, verder langs de buitenrand van de golfbaan tot aan de hoek bij de A9, waar een oversteekpunt wordt ontwikkeld over de ringdijk naar het Amsterdamse bos. De golfbaan zelf fungeert in deze verbinding als stapsteen voor zowel water en moeras als ook voor bomen en bosjes.

Gebiedsomschrijving

Buitendijks ligt de Ringvaart van de Gemeente Haarlemmermeer, een vrij druk bevaren vaarweg en boezemwater. Daarlans ligt de ringdijk, vrijwel overal voorzien van een huizenrij. Achter de tuintjes is een kwelsloot aan de voet van de dijk, en daarachter begint vlak land, deels oude ingedijkte veenweiden. Een groot gedeelte wordt vervolgens ingenomen door een ecologisch ingerichte golfbaan, met een waterrijke natuurrand. Door het gebied heen loopt de oude Haagse weg, een dijklichaam met een weg er op, aan beide kanten voorzien van een begeleidende strook bos.

Te verwachten natuurwaarden

In het gebied zijn relatief weinig beschermd plantensoorten te verwachten, mogelijk her en der in het gebied wat brede wespenorchissen en mogelijk op sommige plekken gewone vogelmelk. Wel is er sprake van dat in het verleden hier ook de zeldzame kievitsbloem groeide, in de veenweide. Op het talud van de oude Haagse weg is in het verleden één keer een bijenorchis aangetroffen, maar de kans daarop blijft beslist aanwezig. In de toekomst is de hoop dat de oude veenweiden hun eigen speciale flora zullen gaan opbouwen, met dotterbloem, kievitsbloem, zomerklokje, kattenstaart, moerasvergeetmijnietje enzovoort. Ook op de golfbaan kunnen deze soorten langs de waterpartijen een tehuis vinden.

Aan beschermd diersoorten zijn vooral licht beschermd soorten zoogdieren en amfibieën mogelijk, zoals gewone pad, kleine watersalamander, egel en mol. Maar langs de NNN zouden ook zeldzame en beschermd soorten het gebied kunnen intrekken als waterspitsmuis, noordse woelmuis en ringslang. Ook kan de golfbaan een perfecte plek zijn voor rugstreeppadden. Er is een kans op voorkomen van wezel, hermelijn en bunzing. Tevens zijn de zwaar beschermd vleermuizen te verwachten, de meervleermuis boven de ringvaart, de watervleermuis boven de watergangen in het gebied, laatvliegers en gewone dwergvleermuizen langs de ringdijk, en waarschijnlijk op de groene plekken nog enkele ruige dwergvleermuizen. Van de gewone dwergvleermuizen en laatvliegers is te verwachten dat zij ook in spouwmuren etc. verblijven bezetten. De ruige dwergvleermuizen kunnen bomen in het gebied (gaan) bezetten.

Het is zeer aannemelijk dat er langs de Ringdijk mussen resideren, en mogelijk broeden ergens ook gierzwaluwen onder een dak. Beide soorten zouden geholpen zijn met plaatsing van speciale nestgelegenheden voor deze dieren, bijvoorbeeld door mussenranden (Monier) of gierzwaluwdakpannen. Andere zwaluwsoorten als huiszwaluw of boerenzwaluw zijn niet waargenomen.

De Ringvaart, onderdeel van het NNN, zal als jachtgebied voor de provinciale gidssoort meervleermuis daarvoor geschikt moeten blijven, door bijvoorbeeld verlichting aan te passen.

Op de locatie van het geplande fietspad staan op dit ogenblik veel berken en ook veel reuzenberenklauw en braam. Daarin nestelen hooguit enkele zangvogels, en er huizen waarschijnlijk enkele muizensoorten. Deze dieren zullen moeten verhuizen bij aanleg van het fietspad, maar er zijn geen soorten of omstandigheden die vanuit de wet Natuurbescherming gezien aanleg van het fietspad in de weg zullen staan. Bij gelijkblijvende begroeiing is de verwachting dat dit ook de komende jaren niet het geval zal zijn.

5.3.3 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1 Wet- en regelgeving

Nederland tekende in 1992 het Verdrag van Malta dat de omgang met het Europees archeologisch erfgoed regelt. Aanleiding voor dit verdrag was dat het Europese archeologische erfgoed in toenemende mate bedreigd werd. Niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van dit erfgoed in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden.

De Beleidsnota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer gaat in een breed kader in op cultuurhistorie in de gemeente Haarlemmermeer. Het monumentenbeleid en het archeologiebeleid in algemene zin komt in deze nota aan bod. Binnen het gemeentelijk monumentenbeleid is een belangrijke taak weggelegd voor de monumentencommissie. De taak van de monumentencommissie is omschreven in de gemeentelijke monumentenverordening. In de Nota Ruimtelijk Beleid en Archeologie Haarlemmermeer wordt uiteengezet hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) in ruimtelijke plannen en bij vergunningverlening.

5.4.2 Inventarisatie

Archeologie

Aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden door de provincie aangewezen komen niet voor in Haarlemmermeer. In het plangebied bevinden zich geen door het rijk, provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten. Daarnaast voorzien de nieuwe ontwikkelingen niet in bodemroerende activiteiten in archeologisch beschermd gebied. Door een aanduiding op te nemen voor een fietspad aan de zuidzijde van het golfbaanterrein wordt slechts ruimte geboden voor de toekomstige aanleg van dit fietspad. Het daadwerkelijk aanleggen van dit fietspad dient gepaard te gaan met een omgevingsvergunning.

Cultuurhistorie

Een cultuurhistorische kwaliteit van de omgeving wordt bepaald door de Nieuwe Meerdijk. De ringvaart ligt op de grens tussen het oude land en de droogmakerij. Kenmerkend in dwarsrichting is het hoogteverschil tussen ringvaart (en ringdijk) en polder. In lengterichting is de afwisseling tussen lintbebouwing en open landschap zeer kenmerkend. Rijdend over de dijk is de Ringvaart steeds prominent aanwezig. Doordat de dijk een buitenbocht vormt, wordt de blik vrijwel steeds naar het water en het oude land getrokken. Dit wordt nog versterkt door de lintbebouwing van de dorpen aan de

polderzijde, die met de voorzijde eveneens op het oude land is georiënteerd. Dit conserverend bestemmingsplan voorziet niet in grootschalige ontwikkelingen die de lintstructuur langs de Nieuwemeersedijk aantasten. De bedrijvigheid aan de Nieuwemeersedijk 242 wordt landschappelijk der mate goed ingepast dat er geen sprake is van aantasting van de kernkwaliteiten van de omgeving. Zo wordt het perceel omsloten door een watergang die verbonden wordt met de bestaande voetsloten. Door de aanleg van een fietspad wordt het landschap ook voor de recreant beter beleefbaar.

De laatste jaren is er sprake van een groei van het aantal particuliere steigers en andere vormen van botenstallingen in de Ringvaart. Die groei kan worden verklaard uit het feit dat omliggende gemeenten liggeld vragen voor het aanleggen van boten. De openbare toegankelijkheid van de oevers is door de aanleg van privé steigers op veel plaatsen nu al een probleem. Omdat het nu voor iedereen mogelijk is om een deel van de oever en het water te kopen komt de openbare toegankelijkheid van de oevers nog meer onder druk te staan. In dit kader zijn op de Ringvaart van toepassing de regels van het Bestemmingsplan Ringvaart. Deze luiden als volgt:

Voor de Ringvaart betekent dit dat:

- Steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen voor particulier gebruik alleen worden toegestaan binnen de bebouwde kom en/of bestaande woonlinten en alleen tegenover woonpercelen;
- Zicht op het water vanaf de dijk niet mag worden belemmerd door bouwwerken in de ringvaart of op de ringdijkoever; hoogte, lengte en breedte zijn aan een maximum gebonden
- Horecasteigers zijn alleen toegestaan ten behoeve van en tegenover een horecavestiging op de ringdijk
- Passantensteigers en recreatiesteigers niet zijn toegestaan tegenover woonpercelen

In de hele Ringvaart liggen 150 woonboten, waarvan na de grenswijziging met de gemeente Amsterdam nu nog de helft in de Gemeente Haarlemmermeer ligt. Er worden geen nieuwe woonboten in de Gemeente Haarlemmermeer toegelaten: de toegestane woonboten zijn geregeld in de onderliggende bestemmingsplannen. Hiermee blijft de kwaliteit van de ringvaart gewaarborgd.

Met de planologisch-juridische vastlegging van de bestaande voetsloten bij de Ringvaart worden de oorspronkelijke kernwaarden van het landschap gerespecteerd. Daarmee worden de cultuurhistorische kernkwaliteiten van het gebied versterkt.

5.4.3 Conclusie

In het plangebied zijn geen aardkundige monumenten en waarden, archeologische monumenten en waarden aanwezig. Ook voorziet het plan in versterking van de belevingswaarde van de cultuurhistorische kwaliteiten van de omgeving. Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt daarmee geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.5 Geluid

5.5.1 Wet- en regelgeving

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder is bepaald dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. Indien dit geluidsniveau wordt overschreden kan de gemeente een hoger geluidsniveau toestaan de zogenaamde "Hogere waarde". De Hogere waarde mag enkel worden verleend indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron- of overdrachtsmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting te brengen niet mogelijk is. Aan de Hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.¹

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wet geluidhinder kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoneerd industrieterrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde "zware lawaaimakers" als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB niet te boven gaan. De op 1 januari 2007 geldende ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

Luchtverkeerslawaai

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidbelasting (overdag (Lden) en 's nachts (Lnight)) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen.

¹ Conform artikel 110g mag een correctie worden toegepast op het berekende geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer. Voor wegen waar 70 km/uur of harder gereden mag worden is de aftrek 2 dB en voor de overige wegen 5 dB. De wettelijk toegestane snelheid is hier van belang. Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt geen aftrek aangezien deze wegen geen zone hebben en hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder vallen. Enkel bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" wordt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel toegepast.

5.5.2 Onderzoek

Uit de resultaten van de geluidsberekeningen blijkt dat de totale geluidbelasting in het gebied hoog is. Dit wordt veroorzaakt door de vele geluidsbronnen, welke rond het plangebied aanwezig zijn. In de eerste plaats de rijkswegen A4 en A9, de Schipholspoorlijn en de luchthaven Schiphol met luchtvaartlawaai en industrielawaai.



Afbeelding 5.5 55 dB(A)-contour Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder wordt de beoordeling van de geluidbelasting bepaald per soort geluid en binnen deze soorten van geluid de bron. Dit betekent dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer wordt beoordeeld per weg en niet voor alle wegen gezamenlijk. Daarnaast ontbreekt in de Wet geluidhinder de mogelijkheid om de toename van het geluid, als gevolg van de autonome groei, door aanvullende geluidsbepalende maatregelen verder te beperken.

Wegverkeerlawaai

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeerlawaai afkomstig van rijksweg A4 op de gevels van de dichtstbijzijnde woningen langs de Nieuwemeerdijk maximaal 59 dB(A) bedraagt. Als gevolg van rijksweg A9 is dit maximaal 55 dB(A), als gevolg van de afslag van de A9 naar de A4 richting Amsterdam is dit maximaal 60 dB(A). Als gevolg van de Nieuwemeerdijk is de geluidbelasting maximaal 59 dB(A) op de gevels van de woningen tussen Meidoornweg en de Koekoekslaan en maximaal 61 dB(A) op de gevels van de woningen tussen de Koekoekslaan en de aansluiting op de A9. Als gevolg van de Oude Haagseweg is de geluidbelasting maximaal 48 dB(A) op de gevels van de woningen die het dichtst bij de liggen.

Daar komt bij dat de verkeersintensiteit over de brug nabij de Oude Haagseweg de komende jaren naar verwachting zal afnemen. Doordat er een planologisch-juridische mogelijkheid is voor het realiseren van een viaduct over de A9, zal dientengevolge de functie van de brug vervallen als voornaamste toegangsweg voor het golfterrein.

Bezoekers van de golfbaan zullen de komende jaren voornamelijk via het nieuw aan te leggen viaduct over de A9 komen. Hierdoor zal de geluidsbelasting op de omliggende gevels van de woningen aan de Nieuwemeersedijk naar verwachting afnemen.

Railverkeerslawaai

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het railverkeerslawaai afkomstig van de Schipholspoorlijn op de gevels van de dichtstbijzijnde woningen maximaal 59 dB(A) bedraagt. In het kader van de aanleg van de Schipholspoorlijn zijn destijds akoestische maatregelen genomen.

Industrielawaai

Het bestemmingsplan ligt geheel binnen de 55 dB(A)-geluid contour van Schiphol. Binnen de geluidscontour is de bouw van nieuwe woningen niet toegestaan, tenzij er een hogere waardenbesluit wordt genomen. Dit bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van geluidgevoelige objecten.

Luchtverkeerslawaai

Het bestemmingsplan ligt gedeeltelijk binnen de Ke-contouren en de 26 IAeq nachtcontour van de luchthaven Schiphol. Deze contour geeft de grens aan, waarbij nadere eisen worden gesteld aan woningbouw. In slaapkamers mag het jaargemiddeld vanwege het nachtelijk vliegverkeer niet hoger zijn dan 26 dB(A).

5.5.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan is niet in strijd met de bepalingen uit de Wet Geluidhinder.

5.6 Lucht

5.6.1 Wet- en regelgeving

Wet luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit. De hoofdlijnen van deze wet zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De luchtregelgeving is uitgewerkt in een aantal AMvB's en Ministeriele Regelingen.

Wet Milieubeheer

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

De wijze waarop het aspect luchtkwaliteit in acht genomen dient te worden bij planvorming is geregeld in artikel 5.16 en 5.16a van de Wet milieubeheer. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of
- Per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- Het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂)², of
- Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)³.

² De AMvB '*Niet In Betekenende Mate bijdragen*' legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3%-grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀). Dit komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

³ Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen ed. op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en/of NO₂. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.6.2 Onderzoek

De verkeersaantrekkende werking van het gebied verandert door de genoemde ontwikkelingen niet noemenswaardig. De intensiteit aan de Schipholzijde zal door genoemde ontwikkeling iets verhoogd worden. Door de planologisch-juridische borging van de komst van een viaduct over de A9 zal de verkeersintensiteit over de Ringvaartbrug naar verwachting afnemen, omdat minder bezoekers van de golfbaan via deze route zullen komen aanrijden. In de toekomst wordt deze brug afgesloten voor autoverkeer en gaat slechts als H-OV verbinding fungeren. Daarnaast stoten de toekomstige bussen die over de verbrede H-OV verbinding rijden steeds minder CO₂-gas uit. Het plan is daarmee van dien aard dat het een "niet in betekenende mate project" betreft.

5.6.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Wet- en regelgeving

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (REVI II) zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties

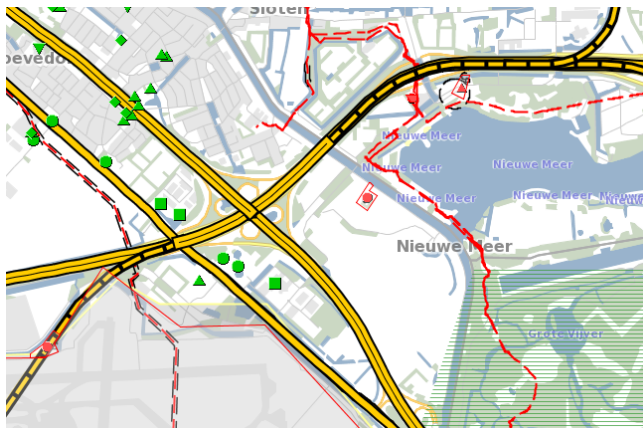
De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de **Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS)** (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding ten tijde van de voorbereiding van dit bestemmingsplan.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

5.7.2 Onderzoek

Bevb Buisleidingen

Relevant is een hoge druk aardgasleiding, het plangebied valt binnen het invloedsgebied van deze leiding. Een berekening van het groepsrisico en bepaling van het plaatsgebonden risico voor deze leiding is nodig.



Afbeelding 5.6 Uitsnede risicokaart met daarin een overzicht van mobiele en stationaire bronnen van gevaar. Bron: <http://www.risicokaart.nl>

Bevi Bedrijven:

1. Metaalreiniging Badhoevedorp, Nieuwemeerdijk 242

Deze inrichting valt niet onder het Bevi, het betreft een kleine propaantank (3000 liter) op het terrein. De PR 10-6 afstand volgt uit het activiteitenbesluit.

2. Stichting Nieuw en Meer, ligt niet in het plangebied

Deze inrichting valt onder het Bevi door aanwezigheid van een 20 m³ propaantank. De inrichting heeft zodoende een PR 10-6 contour: Deze ligt op het eigen terrein en valt niet over het plangebied heen. Het invloedsgebied van deze propaantank is 309 m, het plangebied ligt wel binnen het invloedsgebied van deze tank.

Een berekening van het groepsrisico (GR) en verantwoording van het GR zijn nodig vanuit het Bevi (ook al zijn er geen ontwikkelingen in het plangebied) In het gebied zijn geen bedrijven aanwezig die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen. In en nabij het plangebied is wel een aantal bedrijven en installaties met aandachtspunten voor externe veiligheid namelijk:

| INRNR | NAAM | STRAAT | HUISN | SBINR | SBIOMS | ZONENUM | X_COORDI | Y_COORDI | STRAAL | OPMERKING |
|-------|------------------------------|----------------|-------|--------|---|---------|----------|----------|--------|--|
| 9528 | Heima, Wietse Renaldus | Koekoekslaen | 14 A | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 1 | 115977 | 482286 | 10 | Positie tank, bevoorrading t/m 5 keer per jaar |
| 9528 | Heima, Wietse Renaldus | Koekoekslaen | 14 A | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 2 | 115974 | 482290 | 10 | Positie opstelplaats vrachtwagen |
| 2940 | R. Hutter | Koekoekslaen | 61 | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 1 | 115767 | 482360 | 10 | Positie tank |
| 2940 | R. Hutter | Koekoekslaen | 61 | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 2 | 115770 | 482353 | 10 | Positie opstelplaats vrachtwagen |
| 2541 | Leeuwen, G. Van | Koekoekslaen | 63 | OP 1.2 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 1 | 115743 | 482353 | 10 | Positie tank |
| 2541 | Leeuwen, G. Van | Koekoekslaen | 63 | OP 1.2 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 2 | 115749 | 482344 | 10 | Positie opstelplaats vrachtwagen |
| 5838 | E. Labordus | Koekoekslaen | 85 | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 1 | 115618 | 482352 | 10 | Positie tank |
| 5838 | E. Labordus | Koekoekslaen | 85 | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 2 | 115601 | 482311 | 10 | Positie opstelplaats vrachtwagen |
| 2536 | Esveld uitvaartverzorging | Koekoekslaen | 127 | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 1 | 115486 | 482361 | 10 | Positie tank, bevoorrading t/m 5 keer per jaar |
| 2536 | Esveld uitvaartverzorging | Koekoekslaen | 127 | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 2 | 115459 | 482326 | 10 | Opstelplaats tankwagens |
| 2543 | J.N.P. de Jong | Koekoekslaen | 129 | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 1 | 115389 | 482365 | 10 | Positie tank, bevoorrading t/m 5 keer per jaar |
| 2543 | J.N.P. de Jong | Koekoekslaen | 129 | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 2 | 115383 | 482358 | 10 | Positie opstelplaats vrachtwagen |
| 3326 | Metaalreiniging Badhoevedorp | Nieuwemeerdijk | 242 | OP 1.2 | butaan, propaan, LPG (in tanks) - bovengronds, 2 - 8 m ³ | 1 | 115480 | 482546 | 10 | propaantank 3 m ³ - 4 bevoorradingen per jaar |
| 3326 | Metaalreiniging Badhoevedorp | Nieuwemeerdijk | 242 | OP 1.3 | butaan, propaan, LPG (in tanks) - bovengronds, 2 - 8 m ⁴ | 2 | 115486 | 482548 | 10 | Positie opstelplaats tankwagens propaan |
| 6654 | Burksen, C.H. | Nieuwemeerdijk | 384 | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 1 | 116140 | 481745 | 10 | Positie tank, bevoorrading t/m 5 keer per jaar |
| 6654 | Burksen, C.H. | Nieuwemeerdijk | 384 | OP 1.1 | butaan, propaan, LPG (in tanks) | 2 | 116139 | 481738 | 10 | Positie opstelplaats vrachtwagen |

Afbeelding 5.7 overzicht aanwezige propaantanks in het plangebied.

De genoemde locaties worden voorzien van een dubbelbestemming in verband met de aanwezigheid van propaantanks.

3. BTEV Route gevaarlijke stoffen over de weg:

Rijksweg A9 (zit in Basisnet) loopt langs het plangebied. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen in het plangebied die vallen onder kwetsbare voorzieningen. De toename van het GR zal daardoor in ieder geval kleiner dan 10% zijn. Echter is er toch nog een verantwoording van het GR nodig, indien de oriëntatiewaarde overschreden wordt. De hoogte van het groepsrisico is daarom opgezocht in de rapportage bij Basisnet:

Volgens de rapportage bij Basisnet heeft de A9 een lager groepsrisico dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het betreffende weggedeelte. Zodoende is geen verantwoording van het groepsrisico nodig.

5.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.8 Geur

Het algemene uitgangspunt van het Nederlandse geurbeleid is het voorkomen van nieuwe hinder. Als er geen hinder is, hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. De mate van hinder die nog acceptabel is moet worden vastgesteld door het bevoegde bestuursorgaan t.a.v. de Wet milieubeheer.

5.8.1 Onderzoek

In en nabij het plangebied is een aantal bedrijven aanwezig, zoals horecabedrijven en akkerbouwbedrijven en vee- (paarden)houderijen, waarvoor op grond van het Activiteitenbesluit afstandscriteria gelden en/of, afhankelijk van de afstanden tot bijvoorbeeld woningen, een maatregelenpakket geldt om stankoverlast te voorkomen.

Meldingsplichtige landbouwbedrijven op grond van het Activiteitenbesluit

In het plangebied zijn bedrijven aanwezig waarvoor afstanden moeten worden gehanteerd tussen het bedrijf en bepaalde geurgevoelige objecten in verband met het opslaan van onder andere meststoffen en het houden van dieren. Grofweg zijn in het Activiteitenbesluit de afstandseisen in verband met geur voor dierverblijfverplaatsen, de opslag van meststoffen en/of agrarische bedrijfsstoffen als volgt:

100 meter afstand tot een geurgevoelig object dat binnen de bebouwde kom is gelegen, of

50 meter afstand tot een geurgevoelig object dat buiten de bebouwde kom is gelegen.

Op 1 mei 2003 is de ministeriële regeling gepubliceerd, die hoort bij de Wet stankemissie veehouderijen en landbouwontwikkelings- en verwevingsgebieden. De richtlijn geeft aan, dat als in de directe omgeving van de inrichting objecten van dagrecreatie zijn gelegen, er sprake is van een categorie 2-gebied. Volgens de genoemde richtlijn dient in een dergelijk gebied, de minimum afstand tussen de gevel van een stal en het te beschermen object 50 meter te bedragen. De opslag van vaste mest moet eveneens geschieden op minimaal 50 meter van een gevoelig object. De staatssecretaris van VROM heeft verzocht de in de ministeriële regeling gegeven omrekeningsfactoren te betrekken bij de beoordeling van de stankhinder in alle gebieden. Een en ander betekent dat in een categorie 2-gebied niet 50 maar 100 meter in achtgenomen moet worden om tot een aanvaardbaar stankniveau te komen.

5.8.2 Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.9 Milieuzonerings

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen). De VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het ruimtelijk plan mogelijk is.

5.9.1 Onderzoek

Onderhavig plan is vooral consoliderend van aard en voorziet in de juridisch-planologische borging van de aanwezige bedrijvigheid. De aard van de bedrijvigheid en daaraan gekoppeld de milieubelasting maken het gewenst binnen de bedrijvenbestemmingen een onderscheid aan te brengen op basis van milieucriteria. Dit geldt ook voor andersoortige bestemmingen, als niet uit de bestemmingsplanomschrijving (al) blijkt welke (milieu)categorie bedrijfsactiviteiten het betreft.

Als uitgangspunt zijn de activiteiten genomen zoals genoemd in bijlage 1 van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009 (Lijst 1- Activiteiten en Lijst 2- Opslagen en installaties). In de bijlage van dit bestemmingsplan is een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen.

In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is per bedrijf vermeld of het een Type A, Type B betreft of dat het bedrijf geen inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer (NWM), is. Een Type A bedrijf is niet meldingsplichtig maar moet wel voldoen aan de milieuregels van het Activiteitenbesluit. Een Type B bedrijf is meldingsplichtig en moet voldoen aan de milieuregels van het Activiteitenbesluit. In het plangebied zijn voor wat betreft milieu geen vergunningplichtige bedrijven aanwezig.

In het bedrijvenbestand zijn de SBI-codes zoals vermeld in "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009) geregistreerd. De milieucategorie in het bedrijvenbestand is gekoppeld aan de SBI-code. Het in het overzicht in de kolom 'adres' genoemde adres kan afwijken van het werkelijke adres, dat komt omdat in MPM alleen de officiële BAG-adressen kunnen worden gebruikt. Als het bedrijf een daarvan afwijkend adres heeft, is dit vermeld in de kolom 'opmerkingen'

Het in het overzicht genoemde "inrichtingsnummer" is het nummer dat in het bedrijvenbestand van de Haarlemmermeer (MPM) aan het bedrijf is toegekend.

5.9.2 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.10 Luchtvaartverkeer

5.10.1 Wet- en regelgeving

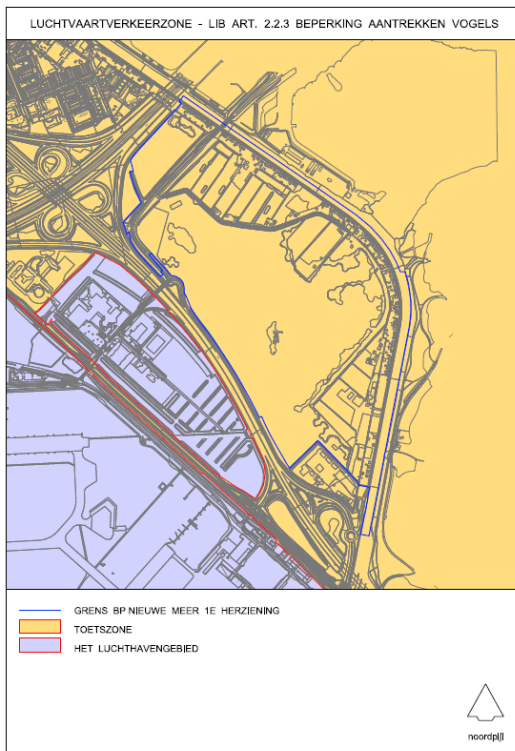
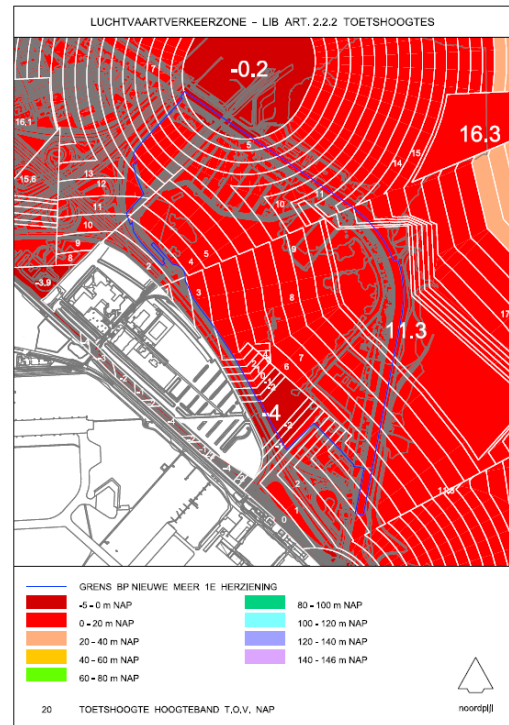
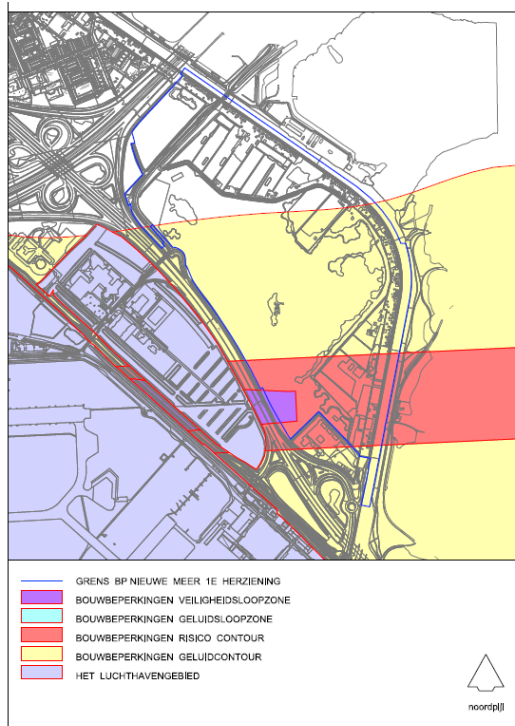
Het Luchthavenindelningsbesluit (LIB) is een van de twee uitvoeringsbesluiten van de Wet luchtvaart. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. Het LIB bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het LIB is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer en het bevat maatregelen om uitvoering van het ruimtelijk beleid van de luchthaven Schiphol te verzekeren. Belanghebbenden die wonen of werken binnen het, in het LIB opgenomen, door contouren begrensde gebied worden beperkt in hun bouw- en gebruiksmogelijkheden.

5.10.2 Inventarisatie

Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Indien het plangebied gelegen is binnen het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en milieu. Er zal overleg moeten plaatsvinden met de VROM-inspectie, de inspectie Verkeer en Water en de Luchtverkeersleiding Nederland. Het gaat daarbij om afwegingen die moeten worden gemaakt met betrekking tot hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

Het plangebied ligt voor een belangrijk deel binnen de contouren van het luchthavenindelningsbesluit (LIB). Het LIB is een van de twee uitvoeringsbesluiten van de Wet luchtvaart. Het LIB bevat maatregelen om uitvoering van het ruimtelijk beleid van de luchthaven Schiphol te verzekeren, waardoor mensen die wonen binnen het door de contouren begrensde gebied worden beperkt in hun bouw- en gebruiksmogelijkheden.

Ongeveer de helft van het plangebied, het gedeelte ten zuiden van de Koekoekslaan, valt binnen de 58 dB(A) Lden-contour. Deze contour wordt ook wel aangemerkt als vrijwaringszone en komt overeen met de 20 Ke-contour. Binnen deze contour wordt er naar gestreefd milieugevoelige bebouwing te beperken. Dit houdt in dat binnen de aangegeven zone geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met gezondheidszorgfunctie zijn toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Een strook van circa 450 meter ligt binnen de 10-6 individueel-risico-contour.



Afbeelding 5.7 Uitsnede kaart plangebied ten opzichte van LIB-contour, maximale bouwhoogtes, beperking aantrekken vogels en toetshoogtes radar.

Dit bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van voorzieningen die conform het LIB aangeduid zijn als gevallen waarvoor een verklaring van geen bedenkingen is vereist. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan niet in nieuwe bouwactiviteiten die qua bouwhoogte, aantrekkingskracht vogels en toetshoogte radar in strijd zijn met de bepalingen uit het LIB.

5.10.3 Conclusie

Het Luchthavenindelingsbesluit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.11 Explosieven

Op de opslag van munitie en/of explosieven is de "Circulaire Opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik" van toepassing. Deze circulaire kent een effectbenadering in tegenstelling tot het Besluit externe veiligheid inrichtingen, dat een risicobenadering kent. Er worden categorieën explosieven onderscheiden waarvoor per categorie aan te houden afstanden gelden. Binnen deze afstanden mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn.

5.11.1 Onderzoek



Afbeelding 5.8 De resultaten uit het concept CE bodembelastingskaart indicatief (i.v.m. ontbreken shapefiles) geprojecteerd binnen de grenzen van plangebied De Nieuwe Meer.

De rode gebieden in figuur 5.8 zijn allen verdacht op afwerpmunitie; type 25 lbs. tot en met 1000 lbs (GP en MC) Geallieerd, 50 t/m 500 kg Duits. Er worden enkele (tientallen) stuks verwacht. De maximale diepte waarop de CE aangetroffen kunnen moet nog precies vastgesteld worden op basis van sonderingsgegevens conform het 'Ontwerpvoorschrift bepaling maximale indringingsdiepte CE van Deltares' of een vergelijkbare rekenmethode conform het WSCS-OCE (Het Werkveld specifiek Certificatie Schema Opsporing – Conventionele Explosieven). Doorgaans kan zwaardere afwerpmunitie hier tot op de harde laag met een weerstand van 10mPa komen.

Dit bestemmingsplan creëert een planologisch-juridisch kader voor enkele ontwikkelingen. De aanleg van de nieuwe brug over de Ringvaart voorziet in bodemroerende activiteiten. De brug ligt in een gebied dat is aangeduid als verdacht

gebied voor niet gesprongen explosieven. In dit kader is een onderzoek naar mogelijke NGE opgenomen voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan.

5.11.2 Conclusie

Het aspect niet-gesprongen explosieven (NGE) vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.12 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. In het Besluit m.e.r. staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D-lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Overigens moet daarnaast worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijk milieueffecten kan hebben, waarbij naast de drempelwaarden ook de omstandigheden ter plaatse worden betrokken. Dit in verband met het arrest van het Hof van Justitie van de EU van 15 oktober 2009 (C-225/08).

Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

5.12.1 Onderzoek

Voor de verbreding van de H-OV verbinding is gekeken naar het Besluit Milieu Effectrapportage. Hieruit blijkt dat het vernieuwen van een tweebaans weg c.q. brug niet wordt genoemd in de bijlage Besluit MER, onderdeel C. Dit onderzoek is slechts verplicht indien er sprake is van 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg'. Dat is in onderhavige situatie niet het geval, omdat de tweebaans brug geen extra rijstroken krijgt. De voorgenomen verbreding van de brug valt ook niet onder activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de wet van toepassing is.

De effecten van genoemde ontwikkeling op de omstandigheden ter plaatse worden behandeld in de desbetreffende milieuparagrafen van dit bestemmingsplan.

5.12.2 Conclusie

Dit bestemmingsplan is veelal consoliderend van aard en bevat geen ontwikkeling die een m.e.r.-beoordelingsplicht kent.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening stelt verplicht dat de gemeenteraad tegelijk met de vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt voor kostenverhaal in het geval het bestemmingsplan nieuwe, bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplannen mogelijk maakt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de bouw van één of meer woningen, de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen of de uitbreiding dan wel verbouwing van gebouwen. In de wet is aangegeven welke kosten verhaald kunnen worden. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is, bijvoorbeeld door gronduitgifte of een anterieure overeenkomst.

6.1.1 Aangewezen bouwplannen in plangebied

Vernieuwing brug over de Ringvaart

De regionale partijen hebben een verdeling afgesproken over de financiering van de investering voor de vernieuwing van de brug over de Ringvaart. De gemeente Haarlemmermeer neemt eigendom over van de huidige eigenaar Schiphol Real Estate (SRE). De gemeente is bovendien trekker van de uitvoering van het project. De kosten van de voorbereiding zijn opgenomen in de totale projectkosten waar hier een krediet voor wordt aangevraagd.

De investeringsraming wordt door Schiphol (SRE), Vervoerregio Amsterdam (VA) en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer gedragen. Met deze partijen is ook overeengekomen dat de VA de financiering gaat uitwerken voor het beheer en onderhoud. De gemeente Haarlemmermeer draagt met 1,75% bij aan de investering, welke is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma 2017 van het Deltaplan Bereikbaarheid onder voorbehoud van de interne besluitvorming bij betrokken partijen.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst aan het vooroverleg met de reguliere overlegpartners en een zienswijzenperiode voor reacties van bewoners en andere belanghebbenden. Het gemeentebestuur hecht veel waarde aan een breed gedragen en haalbaar bestemmingsplan. Bij het vooroverleg met de reguliere overlegpartners wordt daarom ook de dorps- en wijkraden van het plangebied betrokken. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode zullen voorzien van een beantwoording verwerkt worden in het bestemmingsplan.

6.2.1 Resultaten watertoets

Planspecifiek

6.2.2 Resultaten wettelijk vooroverleg

Het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer – 1^e herziening' is in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd en in de ontwerpfase voorgelegd aan de wettelijke overlegpartners.

Concreet zijn de volgende instanties verzocht uiterlijk (datum) op het plan te reageren:
<namen instanties, zonder vermelding van postadres of e-mailadres>

Daarnaast is de wijkraad/ dorpsraad <naam> in de gelegenheid gesteld op het plan te reageren.

PM

6.2.3 Resultaten inspraak op ontwerp bestemmingsplan

PM

7 JURIDISCHE ASPECTEN

7.1 Opzet regels en verbeelding

De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. De toelichting is niet juridisch bindend, maar kan wel gebruikt worden als nadere uitleg bij de regels.

Op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke gegevens ingetekend. Er wordt onderscheid gemaakt in (dubbel)bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Door deze standaarden wordt de kleur en de codering van de bestemmingen bepaald. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde. Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsregel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt en bebouwing mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de verbeelding. Aanduidingen in samenhang met de regels, geven duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- De 'Inleidende regels', bestaande uit een begrippenlijst en regels met betrekking tot de 'wijze van meten';
- De 'Bestemmingsregels', die in dit bestemmingsplan te onderscheiden zijn in regels voor 'gewone', rechtstreekse bestemmingen en dubbelbestemmingen;
- De 'Algemene regels' die in principe betrekking hebben op alle bestemmingen die in het plangebied voorkomen;
- De 'Overgangs- en slotregels' die bestaan uit het overgangsrecht (voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik dat van het bestemmingsplan afwijkt) en de naam waaronder het bestemmingsplan moet worden aangehaald.

7.2 Inleidende regels

Het eerste hoofdstuk bevat inleidende regels. In artikel 1 is een aantal in de regels gehanteerde begrippen gedefinieerd. In artikel 2 is de wijze van meten vastgelegd met betrekking tot de verschillende hoogte en oppervlakte van gebouwen.

7.3 Bestemmingsregels

7.3.1 Bestemmingen

Agrarisch

Bestaande agrarische gronden aan de Koekoekslaan zijn voorzien van de bestemming 'Agrarisch'. De bestaande agrarische bedrijfswoning aan de Koekoekslaan nummer 12 valt binnen het bouwvlak dat op de verbeelding is opgenomen. Gerelateerd aan de agrarische bedrijfsvoering is ondergeschikte detailhandel toegestaan van eigen producten. In het kader van verbrede landbouw zijn kleinschalige niet agrarische activiteiten mogelijk gemaakt. De bebouwing aan de Nieuwemeerdijk 425 betreft bebouwing van een voormalige manege, waarvan de bedrijfsuitoefening is de tachtiger jaren is beëindigd. Nadien kent het perceel een bestemming die gericht is op een gebruik ten behoeve van het fokken en houden van paarden. Ten behoeve van die functie is de bestemming 'Agrarisch – Paardenfokkerij' opgenomen. Daar waar de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – stille opslag' is opgenomen is stille opslag toegestaan.

Bedrijf

De gronden die voor 'Bedrijf' zijn aangewezen, zijn bestemd voor gebouwen ten behoeve van de bestaande bedrijven en bedrijfsactiviteiten. Gezien de aard van het gebied zijn alleen bedrijven tot en met categorie 2 van de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' toegelaten, tenzij er sprake is van een bestaande bedrijfssituatie. In het artikel is de mogelijkheid opgenomen om bedrijven toe te staan die niet zijn opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten, maar qua aard en uitstraling in principe wél passen. Deze kunnen met een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan worden toegestaan. De gronden aan de Nieuwemeerdijk 242 C t/m N zijn overeenkomstig het bestaande gebruik bestemd tot 'Bedrijf'. Ten behoeve van de toekomstige ontwikkeling van het terrein is in juni 2016 een landschappelijk inpassing inrichtingsplan opgesteld door bureau 'HzA stedenbouw & landschap'. Om zorg te dragen voor de landschappelijke inpassing is in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

Detailhandel

Bij detailhandel gaat het om het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling voor verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die de goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Ten aanzien van de toegestane bebouwing geldt dat de hoofdbebouwing gesitueerd moet worden binnen het bouwvlak. De maximale goot- en bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage zijn aangegeven op de verbeelding. Voor de aanwezige bedrijfswoning is een aanduiding opgenomen.

Gemengd

Voor de combinatie van functie dienstverlening, kantoor en wonen aan de Nieuwemeerdijk is gebruik gemaakt van de bestemming 'Gemengd'. Voor de bouwregels van deze bestemming is overigens aangesloten op de bouwregels van naastgelegen

bestemmingen om een evenwichtig bebouwingsbeeld zoveel als mogelijk te bewaren. Met deze flexibele bestemming kunnen functies onderling makkelijk wisselen, groeien of krimpen.

Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor het structurele groen, water, wandel- en fietspaden, speelvoorzieningen, bergbezinkbassins, nutsvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Binnen deze bestemming zijn in principe geen gebouwen toegestaan, met uitzondering van speelvoorzieningen met een maximale hoogte van 4 meter en een oppervlakte van maximaal 10 m².

Horeca

De bestemming Horeca is gelegd op de bestaande solitaire horeca-inrichtingen in het plangebied. Daarbij is een koppeling gelegd met een zogenaamde 'Staat van Horeca-activiteiten'. Per horeca inrichting is bepaald wat, gelezen de omgevingskenmerken en de bestaande situatie, een aanvaardbaar type horeca is. De te onderscheiden typen horeca zijn opgenomen in artikel 1 Begripsbepalingen van de regels van het bestemmingsplan. Toegelaten zijn horeca-activiteiten tot en met categorie 2.

Horeca - Hotel

Het hotel dat is voorzien bij de golfbaan, is specifiek bestemd als Horeca – Hotel.

Kantoor

Het betreft hier het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder een vergaderaccommodatie.

Het gebouw moet gesitueerd worden binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak. De binnen de bouwvlakken geldende goot- en bouwhoogten en het maximale bebouwingspercentage zijn daarbij aangegeven.

Maatschappelijk – Buurthuis

De bestemming 'Maatschappelijk - Buurthuis' is gelegd op het bestaande buurthuis. Toegelaten zijn voorzieningen ten behoeve van het verenigingsleven, welzijnsinstellingen en buurtactiviteiten. Ondersteunende activiteiten zoals horeca en detailhandel zijn via de gebruiksregels toegestaan.

Natuur

De bestemming Natuur wordt op grond van de SVBP opgenomen voor natuurgebieden en ecologische verbindingzones. In dit bestemmingsplan zijn de gronden gelegen tussen de Koekoekslaan en de woonbebouwing aan de dijk en de ecologische verbindingzones als zodanig bestemd.

Recreatie – Volkstuin

Deze bestemming is opgenomen voor het bestaande volkstuintencomplex in het plangebied. Er zijn geen gebouwen toegestaan met uitzondering van een hobbykas van maximaal 8m².

Sport

De bestemming Sport is gelegd op de in Nieuwe Meer aanwezige particuliere tennisbaan.

Sport - Golfbaan

De gronden van de golfclub, gelegen tussen de A9 en Koekoekslaan zijn voorzien van de bestemming Sport, met de specifieke bestemmingsbenaming Golfbaan. Hiervoor is gekozen omdat de golfbaan qua ruimtelijke kenmerken (open, groen ingericht landschap) zich onderscheidt van andere sportvoorzieningen zoals bijvoorbeeld een motorcrossbaan of kunstgrasvelden. De gronden met deze bestemming mogen alleen gebruikt worden voor een golfbaan.

Ten behoeve van de nog aan te leggen langzaam verkeersroute, die openbaar toegankelijk zal zijn, is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – fietspad' opgenomen.

Tuin

Aan de voortuinen van de woningen is de bestemming 'Tuin' gegeven. Binnen deze bestemming zijn erkers toegestaan. Bijgebouwen en veranda's zijn alleen toegestaan ter plaatse van de specifieke aanduidingen hiervoor. De bestemming 'Tuin' hangt samen met de bestemming Wonen en is gelegd op de voortuinen van bestaande grondgebonden woningen in het plangebied. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het bebouwen van voortuinen niet wenselijk. Deze bestemming is op dat punt dan ook redelijk restrictief, zij het dat erkers onder voorwaarden wel zijn toegestaan.

Verkeer

Binnen de voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn wegen, straten en paden, parkeren, groen, water, bergbezinkbassins, kunstwerken en speelvoorzieningen toegestaan. Ten behoeve van permanente bewoning op een woonschip is een aanduiding opgenomen.

Water

De gronden met de bestemming 'Water' zijn bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Ook bruggen voor langzaam verkeer en ondergeschikt groen zijn toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'woonschepenligplaats' zijn woonschepen toegestaan. Op de verbeelding is het maximale aantal woonschepen aangegeven. Verder zijn ook regels en uitzonderingsregels ten aanzien van de maatvoering opgenomen.

Wonen

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen, aan huis verbonden beroepsuitoefening en de daarbij behorende voorzieningen als tuinen, erven en parkeervoorzieningen. Binnen deze bestemming zijn op de verbeelding bouwvlakken

weergegeven, waarbinnen de woningen moeten worden gebouwd. Voor een bedrijf aan huis en een praktijkruimte zijn specifieke aanduidingen opgenomen.

7.3.2 Dubbelbestemmingen

Leiding – Water

De voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn – behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) – mede bestemd voor de watertransportleiding in het plangebied.

Waarde – Archeologie

Ter plaatse van het plangebied kunnen op een diepte van 0,4 meter eventuele archeologische waarden aanwezig zijn. Ter bescherming van deze waarden is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen. In deze bestemming is opgenomen dat bouwen en grondroerende werkzaamheden dieper dan 0,4 meter niet zijn toegestaan. Het indrijven van voorwerpen in de bodem of heien is wel toegestaan. Hierop zijn twee uitzonderingen: indien er een goede kans is op het zijwaarts in de bodem dringen van bouwmaterialen, of als de verwachte versterking als gevolg van de funderingspalen (al dan niet plaatselijk) 1% van de oppervlakte overschrijdt. Indien deze gevallen aan de orde zijn, dient nader archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Waterstaat – Beschermingszone

De op de verbeelding als dubbelbestemming voor waterstaatsdoeleinden aangewezen gronden zijn naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen tevens bestemd voor de aanleg, de verbetering en het onderhoud van de waterkeringen met daaraan ondergeschikt: dijken en kaden, wegen, paden en parkeervoorzieningen.

7.4 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan. Ook de parkeerregels zijn opgenomen in dit hoofdstuk. In deze regel wordt dynamisch verwezen naar het geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer. Dit heeft tot gevolg dat, indien in het kader van het bestemmingsplan gebouwd kan worden, op basis van het bestemmingsplan altijd het op dat moment actuele geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer gehanteerd moet worden bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunning.

Anti-dubbeltelregel

De antidubbeltelregel voorkomt dat een cumulatie van bebouwing optreedt en de maximale maatvoering in het bestemmingsplan wordt overschreden. Deze regeling is verplicht overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening

De regeling 'Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening' is opgenomen om invulling te geven aan de afstemming tussen de bouwverordening en het bestemmingsplan zoals gesteld op grond van artikel 9 van de Woningwet. Dit om te voorkomen dat bepalingen uit de bouwverordening buitenspel worden gezet, terwijl deze bepalingen wel belangrijk zijn voor de detailtoetsing van het bouwplan. De bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven buiten toepassing, tenzij het gaat om het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen en de ruimte tussen bouwwerken.

Algemene afwijkingsregels

Behoudens de regels inzake afwijking bij de verschillende bestemmingen geldt ook een aantal algemene regels inzake afwijking. Het bevoegd gezag kan in een aantal gevallen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde op de verbeelding en in de regels.

Algemene wijzigingsregels

Het kan voorkomen dat bij planontwikkeling bestemmingsgrenzen voor een klein deel worden overschreden. Om te voorkomen dat voor een dergelijke kleine overschrijding een nieuw bestemmingsplan moet worden opgesteld, is een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen om bestemmingsgrenzen aan te passen in verband met de daadwerkelijke toestand van het terrein of in verband met de technisch betere inpasbaarheid.

Algemene aanduidingsregels

In het bestemmingsplan is een aantal bepalingen opgenomen die samenhangen met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Voor bepaalde locaties stelt het LIB beperkingen aan de bouw van, onder andere, woningen.

Het zonebesluit als bedoeld in artikel 53 van de Wet geluidhinder wijst de luchthaven Schiphol als gezoneerd industrieterrein aan, en geeft de 50 dB(A) en 55 dB(A) geluidbelastingcontouren aan. Binnen deze zones mogen in principe geen nieuwe woningen en andere geluidgevoelige gebouwen worden gebouwd. Zowel de 50 dB(A) als de 55 dB(A) geluidbelastingcontour ligt over het plangebied. De 50 dB(A) zonegrens is op de verbeelding aangegeven. Geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen als bedoeld in de Wet geluidhinder zijn binnen de zones wel toegestaan, indien daarvoor een hogere grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder is verleend.

Parkeerregels

In artikel 30 is een bepaling met betrekking tot het parkeren opgenomen.

Overige zone – bijzondere steigers

Dit artikel geeft een aanvullende regeling voor steigers en aanmeervoorzieningen bij botenverhuurbedrijven, een campingbedrijf en scouting.

Overige zone – steigers

Deze aanduiding betreft hoofdzakelijk het ringvaartgedeelte bij het (aaneengesloten) bebouwde gebied, zowel beschouwd aan de kant van de gemeente Haarlemmermeer, als aan de kant van de buurgemeenten. Dit artikel geeft regels voor steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen voor particulier gebruik, horeca, passanten en recreatie, doorvaart of geleiding en watersportbedrijven.

Voor nieuwe steigers gelden de aangegeven maten, situering, het aantal en de zijdelingse afstanden. Met een omgevingsvergunning kan het college van Burgemeester en Wethouders hiervan afwijken, mits de voorziening, mede gelet op het gebruik daarvan, op landschappelijk verantwoorde wijze kan worden ingepast. Daarnaast wordt het waterschap om advies gevraagd en mag de voorziening niet belemmerend zijn voor de doorvaart.

Bestaande steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen zijn in bestaande maten, afmetingen, oeversituering en zijdelingse afstanden toegestaan.

Overige zone – steigers niet toegestaan

Deze aanduiding betreft hoofdzakelijk het ringvaartgedeelte buiten de aaneengesloten bebouwing, zowel beschouwd aan de kant van de gemeente Haarlemmermeer, als aan de kant van de buurgemeenten.

Dit artikel omvat een verbod op nieuwe steigers c.a. voor particulier gebruik in het aangegeven gebied. Bestaande voorzieningen zijn toegestaan.

Daarnaast geeft het artikel een regeling voor horeca-, passanten- en recreatiesteigers en steigers voor watersportbedrijven. Ook geeft het artikel een regeling voor voorzieningen voor doorvaart en geleiding.

7.5 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

Het overgangsrecht heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken die op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gebouwd zijn of op grond van een reeds verleende of een nog te moeten afgeven bouwvergunning, gebouwd mogen worden en afwijken van de bebouwingsregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een bouwvergunning is verleend, worden gebouwd zolang de afwijking maar niet wordt vergroot en het bouwwerk niet (grotendeels) wordt vernieuwd of veranderd.

Ook het gebruik van gronden en de daarop staande opstallen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt – afwijkt van de gegeven bestemming, is in het overgangsrecht geregeld. Het afwijkende gebruik mag worden voortgezet of gewijzigd in een ander gebruik, zolang de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot.

Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

7.6 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In dit bestemmingsplan zijn voorschriften opgesteld waarbij het bestaande gebruik van gebouwen en bouwwerken in principe het uitgangspunt vormt. Dit betekent dat de huidige situatie in regels is vastgelegd. Het handhavingsbeleid is erop gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde manier aan het plan gehouden te worden.

Met deze oogmerken is in het bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan.

Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan, maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan – na afweging van belangen waaronder de effectiviteit van optreden – correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele afwijkingen.