



gemeenteraad
Haarlemmermeer

raadsbesluit 2022.0001145

Onderwerp Vaststelling mobiliteitsplan, beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan Hoofddorp Lincolnpark
Tweede Fase

De raad van de gemeente Haarlemmermeer;

gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders van 7 juni 2022
nummer 2022.0001145;

besluit:

1. het beeldkwaliteitsplan Lincolnpark Tweede Fase vast te stellen;
2. het beeldkwaliteitsplan Lincolnpark Tweede Fase toe te voegen aan de Welstandsnota;
3. de Nota van zienswijzen behorend bij bestemmingsplan Hoofddorp Lincolnpark Tweede Fase vast te stellen;
4. het bestemmingsplan Hoofddorp Lincolnpark Tweede Fase (NL.IMRO.0394.BPGHfdLincolnpark2-C001) vast te stellen;
5. geen exploitatieplan vast te stellen voor het bestemmingsplan;
6. het college van burgemeester en wethouders te machtigen het verder nodige te verrichten.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 14 juli 2022.

De griffier,

b.a.

J. van der Rhee, B.Ha

Bart Heenema

De voorzitter,

M.H.F. Schuurmans-Wijdeven



gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp Vaststelling mobiliteitsplan, beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan
Hoofddorp Lincolnpark Tweede Fase

Portefeuillehouders drs. Jurgen Nobel, mr. Mariëtte Sedee-Schuitemaker

Steller Jan Beelen

Collegevergadering 7 juni 2022

Raadsvergadering

Raadsvoorstelnummer 2022.0001145

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. het (herziene) mobiliteitsplan Lincolnpark Tweede Fase vast te stellen.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het beeldkwaliteitsplan Lincolnpark Tweede Fase vast te stellen;
2. het beeldkwaliteitsplan Lincolnpark Tweede Fase toe te voegen aan de Welstandsnota;
3. de Nota van zienswijzen behorend bij bestemmingsplan Hoofddorp Lincolnpark Tweede Fase vast te stellen;
4. het bestemmingsplan Hoofddorp Lincolnpark Tweede Fase (NL.IMRO.0394.BPGHfdLincolnpark2-C001) vast te stellen;
5. geen exploitatieplan vast te stellen voor het bestemmingsplan;
6. het college van burgemeester en wethouders te machtigen het verder nodige te verrichten.

2. Samenvatting

In Lincolnpark Tweede Fase realiseren we een gemengde duurzame stedelijke wijk met 1.600-1.800 woningen, 50-100 maatschappelijke zorgwoningen, twee scholen, een sporthal, detailhandel, kleinschalige bedrijven, kantoren en horeca in een waterrijke en parkachtige omgeving. In heel Lincolnpark (Eerste en Tweede Fase samen) wordt de helft van alle woningen in het betaalbare segment gerealiseerd conform het Woonbeleidsprogramma 2019-2025: Het verschil maken (2019.0058049). Verder komen er kleine bedrijven waardoor de wijk goed aansluit bij het aangrenzende bedrijvenpark De President. De openbare en collectief beheerde buitenruimte wordt met veel water en groen ingericht en kan de gevolgen van de klimaatverandering aan. Lopen, fietsen en het gebruik van deelauto's wordt gestimuleerd. Parkeren gebeurt in centraal gelegen parkeerhubs met meerdere buurtfuncties op de begane grond waardoor autoluwe (woon)gebieden ontstaan. Nadere projectinformatie inclusief een animatie treft u aan op www.Lincolnpark.online.

Mobiliteitsplan

Wij hebben op 16 november 2021 het mobiliteitsplan vastgesteld. Deze versie bleek een aantal (technische) onvolkomenheden te bevatten. Ook was nog geen rekening gehouden met de komst van de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) Noordwijk – Schiphol en de effecten daarvan op de mobiliteit en parkeernormen voor woningen die hierdoor dalen. Dat is aangevuld en daarom stellen we een herziene versie vast.

Beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan

Het concept-beeldkwaliteitsplan en het ontwerpbestemmingsplan hebben van 29 december 2021 tot en met 8 februari 2022 ter inzage gelegen. Op het concept-beeldkwaliteitsplan zijn geen zienswijzen binnengekomen. In het definitieve beeldkwaliteitsplan zijn ambtshalve enkele kleine wijzigingen verwerkt die in het document zijn samengevat. Het reguliere reclamebeleid blijft van toepassing. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn veertien zienswijzen binnengekomen. Deze zijn samengevat en voorzien van beantwoording in de Nota van Zienswijzen. Het merendeel van de zienswijzen gaat niet over het Lincolnpark, maar over de voorgestelde aanpassing van de kruising Rijnlanderweg/Bennebroekerweg. Op lange termijn wordt gedacht aan een capaciteitsuitbreiding van de Nieuwe Bennebroekerweg. En op korte termijn wordt gedacht aan tijdelijke aanpassingen van de genoemde kruising. Hoewel een aanpassing van deze kruising een voorwaarde is voor de ontwikkeling van de woningen en bedrijven, gaat het bestemmingsplan niet over welke aanpassing dat moet zijn. Dit is in de Nota van zienswijzen zo verwoord. Wel is in het bestemmingsplan een voorwaarde toegevoegd dat de betreffende kruising aangepast moet zijn voordat woningen en bedrijven in gebruik genomen worden. Uitzondering hierop zijn de scholen en de sporthal met bijbehorende horeca en kantine, omdat is aangetoond dat deze de betreffende kruising niet extra belasten op de maatgevende momenten (de drukste spitsrichting). De zienswijzen leiden verder niet tot een inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan, wel is de toelichting op enkele punten verduidelijkt en geactualiseerd. De maatregelen die de doorstroming moeten gaan verbeteren op de kruising Rijnlanderweg/Bennebroekerweg worden vastgelegd in een verkeersbesluit. Bij de voorbereiding van dit verkeersbesluit is een zorgvuldig proces gevolgd met presentaties, een enquête en gesprekken met belanghebbenden. Er wordt voor de zomervakantie 2022 een ontwerpverkeersbesluit ter inzage gelegd, waarop gereageerd kan worden. Het college weegt vervolgens de belangen en reacties van de bewoners en ondernemers aan de Rijnlanderweg en betrokken organisaties en het algemeen belang van de doorstroming en de gewenste woningbouwontwikkelingen tegen elkaar af en zal vervolgens een gemotiveerd verkeersbesluit nemen. Naar verwachting zullen wij het verkeersbesluit nemen in het derde kwartaal 2022. Tegen het verkeersbesluit staat vervolgens bezwaar en beroep open.

Daarnaast worden er nog diverse aanpassingen voorgesteld in de Nota van zienswijzen (onder ambtshalve wijzigingen):

- actualisaties in de toelichting, bijvoorbeeld de stikstofberekening;
- technische aanpassingen, zoals nummeringen en verwijzingen in de regels;
- juridische aanscherpingen in regels en verbeelding, zoals voor de functies onder de parkeerhubs en het toevoegen van de milieuzonering in verband met het naastliggende bedrijventerrein.

Deze zijn reeds verwerkt in het voorliggende bestemmingsplan.

We stellen de gemeenteraad voor het beeldkwaliteitsplan vast te stellen en toe te voegen aan de Welstandsnota, de Nota van zienswijzen en het bestemmingsplan voor de ontwikkeling Lincolnpark Tweede Fase vast te stellen en te besluiten dat geen exploitatieplan nodig is.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Lincolnpark Tweede Fase is een gemengde duurzame stedelijke wijk aan de zuidzijde van Hoofddorp, tussen Hoofdvaart, Spoorlaan, bedrijvenpark De President (in ontwikkeling) en de Bennebroekerweg.



Kaart met in blauw het plangebied van 'Lincolnpark Tweede Fase'

Er komen maximaal 1.800 woningen, maximaal 100 maatschappelijke zorgwoningen, twee scholen, een sporthal, detailhandel, kleinschalige bedrijven, kantoren en horeca. In heel Lincolnpark (Eerste en Tweede Fase samen) wordt de helft van alle woningen in het betaalbare segment (sociale huurwoningen en middensegment woningen) gerealiseerd conform het woonbeleid. Verder komen er kleine bedrijven waardoor de wijk goed aansluit bij het aangrenzende bedrijventerrein De President. De openbare en collectief beheerde buitenruimte wordt met veel water en groen ingericht en kan de gevolgen van de klimaatverandering aan. Lopen, fietsen en het gebruik van deelauto's wordt gestimuleerd. Parkeren gebeurt in centraal gelegen parkeerhubs waardoor autoluwe (woon)gebieden ontstaan. Op de begane grondlaag van deze hubs zijn kleinschalige wijkgebonden functies mogelijk gemaakt.

Wat is de aanleiding, context?

Het concept beeldkwaliteitsplan en het ontwerpbestemmingsplan hebben van 29 december 2021 tot en met 8 februari 2022 ter inzage gelegen. Op het beeldkwaliteitsplan zijn geen zienswijzen binnengekomen. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn veertien zienswijzen binnengekomen. De volgende stap is het nemen van een definitief besluit over deze documenten.

In het mobiliteitsplan hebben we nu als scenario rekening gehouden met de komst van de HOV Noordwijk – Schiphol waarvoor inmiddels een pre-planstudie wordt gestart. Analoog met het reguliere parkeerbeleid leidt dat in het mobiliteitsplan tot lagere parkeernormen voor de woningen. In 2020 heeft de gemeenteraad al ingestemd met een verlaging van de parkeernorm voor de woningen in Lincolnpark Tweede Fase waarbij een ondergrens van gemiddeld één parkeerplaats per woning is vastgelegd (2020.0001417). Hieraan voldoet ook de uitwerking van het aangepaste mobiliteitsplan. In het raadsvoorstel (2021.0002508) waarin het eerdere mobiliteitsplan werd toegelicht, is over de effecten van HOV al opgenomen:

“Mogelijk wordt nabij het plangebied het metronetwerk van Amsterdam Zuid naar Hoofddorp doorgetrokken en wordt er naast het buurtwinkelcentrum een nieuwe HOV-halte (HOV Noordwijk – Schiphol) gerealiseerd. De veranderingen zijn moeilijk te voorspellen en zullen invloed hebben op het mobiliteitsgedrag van bewoners en bezoekers van deze nieuwe wijk. Dit heeft ook mogelijk effect op de parkeernormen die worden toegepast: het zal leiden tot een

lagere parkeerbehoefte bij de voorzieningen in het centrum van Lincolnpark en kan leiden tot een verdere reductie in het parkeren voor de woningen.”

Door de beleidsontwikkelingen (pré-planstudie HOV Noordwijk – Schiphol) hebben we hieraan nu gevolg gegeven door het mobiliteitsplan aan te passen. Omdat bij nadere bestudering bleek dat het mobiliteitsplan in combinatie met het bestemmingsplan onvoldoende gebruikt kon worden als toetsingsinstrument, is het mobiliteitsplan daarop aangepast.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Met het vaststellen van het mobiliteitsplan leggen we een aanvullend juridisch kader vast voor het toetsen van de parkeernormen van de woningen en voor de wijkvoorzieningen die op de begane grond van de parkeerhubs worden gerealiseerd. In het mobiliteitsplan hebben we onderbouwd en beschreven welke afwijkingen ten opzichte van het reguliere parkeerbeleid gelden in deze bijzondere wijk. De afwijkingen betreffen met name een lagere parkeernorm voor woningen in een scenario zonder en met een HOV verbinding in de nabijheid die mogelijk is doordat we goede alternatieven bieden voor de eigen auto, en een parkeernorm van 0 voor de kleinschalige collectieve wijkvoorzieningen die op de begane grond van de parkeerhubs mogelijk worden gemaakt (onder meer pakketkluizen en flexibele thuiswerkplekken). Het mobiliteitsplan is een nadere uitwerking van het eerder door het college vastgestelde mobiliteitsplan (2021.0002508) waarin de lagere parkeernormen voor wonen al was vastgelegd. Met het vaststellen van het beeldkwaliteitsplan als toevoeging aan de Welstandsnota ontstaat het juridische kader voor de welstandstoets van aangevraagde omgevingsvergunningen. Het beeldkwaliteitsplan zorgt voor een duidelijke en samenhangende uitstraling van gebouwen. Met het vaststellen van het bestemmingsplan wordt het ruimtelijk planologisch kader vastgelegd voor de ontwikkeling van deze wijk.

Wat zijn de argumenten?

Op 3 september 2020 (2020.0001417) en 23 december 2021 (2021.0002508) heeft uw raad besloten Lincolnpark te gaan ontwikkelen. Uitgangspunten zijn een duurzame en circulaire wijk met een daarbij passend mobiliteitsconcept. Het mobiliteitsplan onderbouwt dit en kijkt op drie punten af van het parkeerbeleid. De aanpassingen op het eerder vastgestelde mobiliteitsplan zijn:

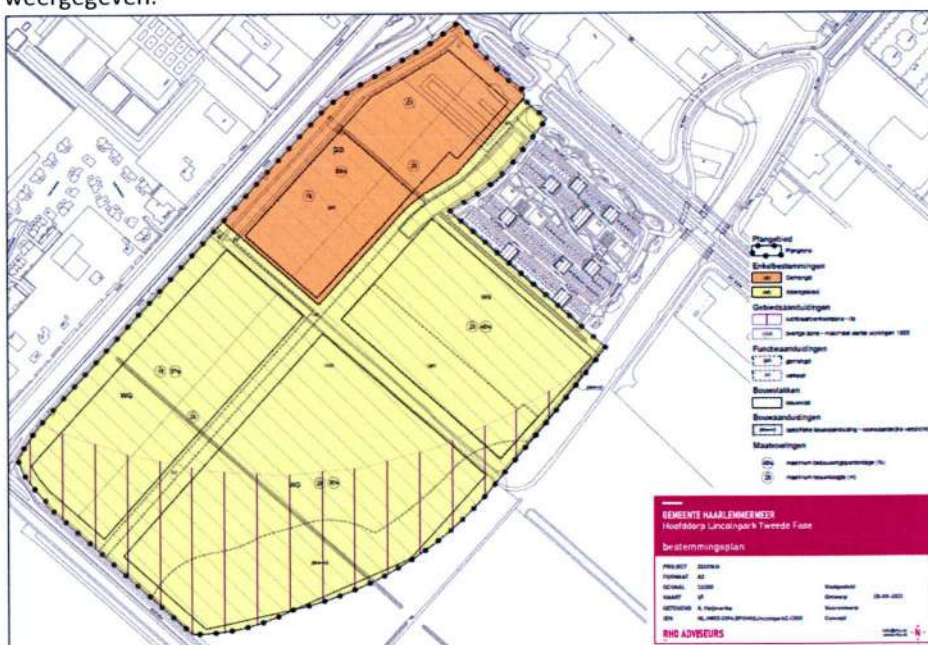
- Voor de woningen zijn lagere parkeernormen uitgewerkt en opgenomen voor de situatie dat binnen 400 meter een HOV bushalte wordt gerealiseerd (bandbreedte ‘minimum’).
- De parkeernormen voor woningen zijn nu uitgewerkt zonder en met deelauto’s. Er is gemotiveerd welke korting op het aantal parkeerplaatsen voor de eigen auto kan worden toegepast indien wel deelauto’s worden toegepast. Daarbij sluiten we aan op het reguliere beleid (maximaal 31% korting op de parkeernorm voor de eigen auto als er geen HOV bushaltes in de buurt zijn en maximaal 20% korting op de parkeernorm voor de eigen auto als er een HOV bushalte binnen 400 meter afstand is). Hierdoor zijn we flexibeler in de uitwerking van de plannen en de mogelijke komst van de HOV Noordwijk – Schiphol. Uitgangspunt blijft de maximale inzet van deelauto’s.
- De gebruikers- en bezoekersparkeernorm voor de collectieve wijkfuncties gevestigd op de begane grond van de parkeerhubs is 0. Het zijn immers kleine wijkgerichte voorzieningen (zoals bijvoorbeeld pakketkluizen en collectieve thuiswerkplekken) die geen (extra) verkeer aantrekken.

In het bestemmingsplan is dit juridisch geborgd door de standaardregels voor het parkeren op te nemen, met als aanvullende bepaling dat tevens het mobiliteitsplan van toepassing is en dit voorrang heeft boven het reguliere parkeerbeleid.

Het beeldkwaliteitsplan is op enkele ondergeschikte punten aangepast. Zo zijn enkele beter passende referentiebeelden opgenomen. Een van de wijzigingen is dat het reguliere reclamebeleid nu expliciet van toepassing blijft. In het plan is opgenomen wat is gewijzigd ten opzichte van de versie die ter visie heeft gelegen. Het definitieve beeldkwaliteitsplan wordt toegevoegd aan de Welstandsnota. Dit stelt ons in staat om te sturen op de gewenste beeldkwaliteit van hedendaagse moderne architectuur met specifieke toepassing van duurzame en circulaire elementen.

De veertien zienswijzen op het bestemmingsplan zijn samengevat en voorzien van een beantwoording in de Nota van zienswijzen. De zienswijzen leiden niet tot een wezenlijke aanpassing van het bestemmingsplan. Wel is een voorwaarde in de regels opgenomen dat de bedrijven en woningen pas in gebruik kunnen worden genomen nadat de doorstroming op de kruising Rijnlanderweg/Bennebroekerweg is verbeterd. Op lange termijn wordt gedacht aan een capaciteitsuitbreiding van de Nieuwe Bennebroekerweg. En op korte termijn wordt gedacht aan tijdelijke aanpassingen van de genoemde kruising. De maatregelen die de doorstroming moeten gaan verbeteren op de kruising Rijnlanderweg/Bennebroekerweg worden vastgelegd in een verkeersbesluit. Bij de voorbereiding van dit verkeersbesluit is een zorgvuldig proces gevolgd met presentaties, een enquête en gesprekken met belanghebbenden. Er is ruim voor de zomervakantie 2022 een ontwerpverkeersbesluit ter inzage gelegd, waarop gereageerd kan worden. Het college weegt vervolgens de belangen en reacties van de bewoners en bedrijven aan de Rijnlanderweg en betrokken organisaties en het algemeen belang van de doorstroming en de gewenste woningbouwontwikkelingen tegen elkaar af en zal vervolgens een gemotiveerd verkeersbesluit nemen. Naar verwachting zullen wij het verkeersbesluit nemen in het derde kwartaal 2022. Tegen het verkeersbesluit staat vervolgens bezwaar en beroep open.

Het bestemmingsplan is een globaal bestemmingsplan met directe bouwtitel. Dat wil zeggen dat met een relatief beperkt aantal bouwregels het mogelijk wordt gemaakt om omgevingsvergunningen te kunnen verlenen. Dit stelt ons in staat om komende jaren met behoud van voldoende flexibiliteit het gebied te kunnen ontwikkelen. Het bestemmingsplan bestaat uit de regels en een verbeelding, in onderstaande afbeelding is de verbeelding weergegeven.



Het gebied krijgt twee hoofdbestemmingen:

- Gemengd, waarin onder andere winkels, kantoren, bedrijven, horeca, scholen, een sporthal, zorgvoorzieningen, twee parkeerhubs en woningen mogelijk zijn;
- Woongebied, waar woningen, bedrijven, zorgvoorzieningen en zeven parkeerhubs komen. Voor een goede aansluiting met het naastgelegen bedrijvenpark De President is een aanduiding 'gemengd' opgenomen. Daarin is een mix van kleinschalige bedrijvigheid toegestaan.

De belangrijkste verkeersstructuur in de wijk is met een aanduiding 'verkeer' aangegeven. Verder zijn overal in de wijk functies als groen, wegen, fiets- en voetpaden, verblijfsgebied, nutsvoorzieningen en water toegestaan. Deze flexibele opzet geeft veel mogelijkheden om duurzame en innovatieve concepten te realiseren. Ook biedt dit mogelijkheden om de uitwerking van het plan in latere fasen te kunnen wijzigen. In totaal mogen er maximaal 1.800 woningen komen en maximaal 100 maatschappelijke zorgwoningen.

Voor het bestemmingsplan zijn alle noodzakelijke onderzoeken gedaan. Er wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening, waarbij er wel drie aandachtspunten zijn.

- Vanwege het wegverkeersgeluid en railverkeersgeluid wordt de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder op een aantal plaatsen overschreden, waardoor een ontheffing voor een hogere grenswaarde nodig is. Het college heeft inmiddels het besluit Hogere Grenswaarde vastgesteld, dit besluit is in de bijlage van het bestemmingsplan opgenomen.
- Het bestaande planologische kader voor het bedrijventerrein De President 2.0 staat op korte afstand van Lincolnpark categorie 3.2 bedrijven toe. Daarom is op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan een bouwaanduiding opgenomen waarbinnen alleen woningbouw mogelijk is nadat het bestemmingsplan De President qua bedrijven categorie is afgewaardeerd.
- Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersgeneratie die ontstaat door de woningen en voorzieningen leidt tot een ongewenste situatie op de kruising Rijnlanderweg/Bennebroekerweg tijdens de spitsuren. Daarom is in de regels een voorwaarde opgenomen dat die kruising eerst aangepast moet zijn voordat de woningen en voorzieningen in gebruik genomen kunnen worden. Uitzondering hierop zijn de scholen en de sporthal met horeca, omdat deze in de spijstijden niet bijdragen aan de verkeerscongestie.

Naast bovengenoemde punten is het bestemmingsplan op diverse punten aangepast:

- actualisaties in de toelichting, bijvoorbeeld de actualisatie van de stikstofberekening;
- technische aanpassingen, zoals nummeringen en verwijzingen in de regels;
- juridische aanscherpingen in regels en verbeelding, zoals de definitie van wijkgerichte voorzieningen en het aantal toegestane metrage voor voorzieningen in de hubs.

Dit zijn echter geen aanpassingen die leiden tot een wezenlijk ander plan. Alle aanpassingen zijn te vinden in de Nota van zienswijzen.

Aangezien dit een eigen gemeentelijk project is, zijn er geen verhaalbare kosten en is geen exploitatieplan nodig.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?

Een toelichting op de kansen en risico's is opgenomen in de grondexploitatie en in het raadsvoorstel 2021.0002508 dat op 23 december 2021 is vastgesteld. Deze zijn niet

noemenswaardig gewijzigd. De realisatie van het bestemmingsplan hangt samen met de aanpassing van de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg. Dit komt ook tot uitdrukking in de opgenomen voorwaarde. Dit betekent dat het tijdspad voor het kunnen realiseren van de woningen en bedrijven afhankelijk is van het tijdspad voor de genoemde aanpassing.

3.3 Wat mag het kosten?

Aan de uitvoering van dit voorstel zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden. Over de verwachte kosten en opbrengsten van het project als geheel is reeds door de raad besloten in de raadsvergadering van 23 december 2021 (2021.0002508).

Op basis van artikel 6.12, eerste lid Wet ruimtelijke ordening is een exploitatieplan verplicht. Op basis van het tweede lid kan de gemeenteraad besluiten dat dit niet nodig is, indien er geen verhaalbare kosten zijn. Lincolnpark is een eigen gemeentelijke ontwikkeling, volledig op eigen grond. In de gemeentelijke grondexploitatie voor Lincolnpark zijn de kosten voor de totstandkoming van de ontwikkeling meegenomen. Deze kosten worden gedragen doordat de gemeente opbrengsten verkrijgt uit uitgifte van bouwrijpe grond. Gemeentelijk kostenverhaal is niet aan de orde.

Wat zijn de financiële risico's

Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van dit voorstel.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Wij besluiten over het mobiliteitsplan als nadere uitwerking van het parkeerbeleid. De gemeenteraad besluit over het beeldkwaliteitsplan en het bestemmingsplan. Binnen ons college is de portefeuillehouder Wonen het eerste aanspreekpunt.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

Participatie en communicatie

Het concept-beeldkwaliteitsplan en het ontwerpbestemmingsplan inclusief bijlagen hebben ter inzage gelegen van 29 december 2021 tot en met 8 februari 2022.

Na besluitvorming zullen de besluiten in het Gemeenteblad worden bekendgemaakt (te raadplegen via officiële bekendmakingen.nl). Het bestemmingsplan is ook te vinden op ruimtelijkeplannen.nl. De indieners van zienswijzen worden per brief geïnformeerd. Het bestemmingsplan wordt zes weken ter inzage gelegd. Alleen tegen het bestemmingsplan kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Juridische aspecten

Het mobiliteitsplan en het beeldkwaliteitsplan treden in werking na de bekendmaking. Het bestemmingsplan treedt in werking na afloop van de beroepstermijn, tenzij er om een voorlopige voorziening wordt verzocht.

Op dit bestemmingsplan is afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepsschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij heeft. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard als er binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend. Na afloop van de inzagetermijn van zes weken kunnen er geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevuld.

Met het vaststellen van het beeldkwaliteitsplan en door deze toe te voegen aan de Welstandsnota (op basis van artikel 12a Woningwet) ontstaat het juridische kader voor de

welstandtoets van aangevraagde omgevingsvergunningen. Het beeldkwaliteitsplan zorgt voor een duidelijke en samenhangende uitstraling van deze wijk.

Met het vaststellen van het bestemmingsplan (op basis van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening) wordt het ruimtelijk planologisch kader vastgelegd voor de ontwikkeling van deze wijk. In het kader van de WABO (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) kunnen omgevingsvergunningen verleend worden.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd?

Als de gemeenteraad het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan vaststelt is de besluitvorming van de raad afgerond.

Belanghebbenden kunnen beroep instellen tegen het besluit van de gemeenteraad over het bestemmingsplan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De raad zal in kennis worden gesteld van de uitspraak van de Raad van State over eventuele beroepen.

De raad wordt via de Bestuurlijke Voortgangsrapportage Wonen en de rapportagecyclus van het (t)MPG geïnformeerd over de stand van zaken van gebiedsontwikkeling en grondexploitatie. Verder wordt de raad, als daar aanleiding toe is, tussentijds geïnformeerd.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Hiermee geven we uitwerking aan de grote woningbouwopgave in de regio en aan de benodigde verdichting binnen Haarlemmermeer. Het type woningen dat we bouwen beantwoordt aan de huidige vraag, mede doordat we een groot gedeelte appartementen en betaalbare woningen realiseren. Door de implementatie van duurzame mobiliteit, het bieden van goede alternatieven voor de eigen auto en de lagere parkeernormen voorkomen we onnodige overbelasting van het wegennetwerk binnen de MRA.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,



Michiel Ruis

de burgemeester,



Marianne Schuurmans-Wildeven

Bijlage(n):

- Mobiliteitsplan Lincolnpark Tweede Fase (4 april 2022);
- Beeldkwaliteitsplan Lincolnpark Tweede Fase (18 mei 2022);
- Nota van zienswijzen (19 mei 2022);
- Bestemmingsplan Hoofddorp Lincolnpark Tweede Fase (19 mei 2022).

Nota van zienswijzen

19-mei-2022

behoort tot het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Hoofddorp Lincolnpark Tweede Fase

- A. Procedure
- B. Beoordeling zienswijzen
- c. Ambtshalve wijzigingen

A. Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan Hoofddorp Lincolnpark Tweede Fase is op 28 december 2021 bekendgemaakt en heeft vanaf 29 december 2021 gedurende zes weken ter visie gelegen. Tevens zijn de volgende overlegpartners geïnformeerd: Provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. In deze periode kon iedereen zienswijzen indienen bij de gemeenteraad.

Er zijn 14 zienswijzen binnengekomen. De raadsleden is een overzicht verstrekt met de nodige gegevens van de zienswijze-indieners (hierna: reclamanten). In deze nota van zienswijzen zijn de reclamanten met een nummer aangeduid dat correspondeert met de nummering in dat overzicht. Van de natuurlijke personen zijn geen persoonsgegevens vermeld. Dat is gedaan om te voldoen aan de regelgeving over privacy. Wij zullen individueel de reclamanten meedelen welke onderstaande tekstonderdelen over hun eigen zienswijze gaat. De zienswijzen zijn alle binnen de termijn ingediend. Ze zijn daarom alle ontvankelijk.

B. Beoordeling zienswijzen

Inleiding

Veel zienswijzen gaan over de voorgenomen verkeersaanpassingen van de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg en het begrip 'koude kruising'. Een koude kruising is een gelijkvloerse kruising, waarbij niet afgeslagen mag worden.

In deze procedure gaat het om het bestemmingsplan Hoofddorp Lincolnpark Tweede Fase. Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat een aanpassing van de kruising Rijnlanderweg / Bennebroekerweg noodzakelijk is om de doorstroming van het verkeer op de Bennebroekerweg te verbeteren. Op lange termijn wordt gedacht aan een capaciteitsuitbreiding van de Nieuwe Bennebroekerweg. En op korte termijn wordt gedacht aan tijdelijke aanpassingen van de genoemde kruising. Welke aanpassingen dat zijn, is echter geen onderdeel van de bestemmingsplanprocedure. De motivering en de belangenafweging daaromtrent is dus ook geen onderdeel van het bestemmingsplan, maar onderdeel van het verkeersbesluit. Tegen dat besluit is in een afzonderlijke procedure bezwaar mogelijk.

Reclamant 1

Reclamant 1 vindt dat het, met name met hun landbouwverkeer, op dit moment al bijna onmogelijk is om vanaf het eigen kavel de Bennebroekerweg op of af te komen. Door het realiseren van nog meer huizen neemt de verkeersdruk op de Bennebroekerweg toe daarmee ook de kans op ongelukken. Gesteld wordt eerst een nieuwe Bennebroekerweg af te wachten.

Reactie

De verkeersdruk neemt inderdaad toe op de Bennebroekerweg. Met name gedurende de spits is het druk. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de Bennebroekerweg het verkeer aan kan, mits op bepaalde locaties voorzieningen worden getroffen. Het is daarom niet nodig te wachten op de Nieuwe Bennebroekerweg. Dat door de toenemende drukte het voor dit specifieke kavel lastiger wordt om met langzaamverkeer de Bennebroekerweg op en af te rijden wordt onderkend. Dit is daarom onderdeel van het verkeersbesluit over de aanpassing van de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg. Daarin is voorzien in een parallelle landbouwweg. Voor de motivering en de belangenafweging daaromtrent wordt verwezen naar dat verkeersbesluit.

Conclusies reclamant 1:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 2, LTO Noord, afdeling Haarlemmermeer en omstreken

2.1 Koude kruising maakt verkeersuitwisseling onmogelijk

LTO verwijst met het indienen van de zienswijze naar pagina 20 van het verkeersonderzoek dat als bijlage 3 onderdeel uitmaakt van het ontwerpbestemmingsplan. LTO stelt dat, indien uitvoering wordt gegeven aan de tijdelijke maatregel een koude aansluiting te maken (waardoor er geen uitwisseling van verkeer is tussen de Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg), er geen recht wordt gedaan aan de eerder in de mobiliteitsvisie van 2018 gemaakte afspraken betreffende het landbouwverkeer. Zowel de Rijnlanderweg alsmede de Bennebroekerweg zijn hoofdroutes voor het agrarisch verkeer. Indien verkeersuitwisseling tussen beide wegen op het kruispunt niet meer is toegestaan, is het niet meer mogelijk om het landbouwverkeer via de afgesproken verkeersroutes door de polder te laten rijden.

Reactie

Het bestemmingsplan gaat niet over de aanpassing van de genoemde kruising. Voor de motivering en de belangenafweging daaromtrent wordt verwezen naar het verkeersbesluit.

2.2 Alternatieve oplossing

Reclamant wijst (nogmaals) een oplossing voor die zijns inziens recht doet aan een goede doorstroming en die recht doet aan het eerder vastgestelde mobiliteitsplan wat betreft het landbouwverkeer. Samengevat komt het voorstel erop neer dat, voor de tijdelijke oplossing van de doorstroming tijdens de spits op de Bennebroekerweg ter hoogte van de kruising Bennebroekerweg – Rijnlanderweg, eerst een pilot wordt toegepast met een intelligente verkeersregelininstallatie aangevuld met een informatiebord en aftelklok.

Reactie

Zie 2.1.

Conclusies reclamant 2:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 3

Reclamant maakt bezwaar tegen het bestemmingsplan Lincolnpark, zolang de verkeersafwikkeling van de Bennebroekerweg niet goed geregeld is. De oplossing om de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg koud te maken, biedt geen oplossing omdat het (omrijdende) verkeer langer op de omliggende wegen zal rijden, wat de doorstroming niet oplost.

Reactie 3

Zie reactie 2.1

Conclusies reclamant 3:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 4, Boels Zanders Advocaten

Het belang van cliënten is niet gelegen in het niet mogelijk maken van de woningbouw, maar in het voorkomen van onaanvaardbare en onnodige verkeersmaatregelen.

4.1 Nieuwe ontsluiting Bennebroekerweg

In bijlage 3 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan staan vier ontsluitingen genoemd. De ontsluiting op de Bennebroekerweg was eerder niet aan de orde, maar maakt nu wel integraal deel uit van de verkeersstructuur. Zonder deze aanvullende ontsluiting zou de woonwijk niet goed ontsloten kunnen worden. Er is zelfs een aanpassing van de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg nodig: de zogeheten koude kruising.

Reactie

De ontsluiting van Lincolnpark op de Bennebroekerweg is al als strategische reservering opgenomen in de 'Ruimtelijke uitgangspunten' die op 3 september 2020 door de gemeenteraad is vastgesteld. Deze ontsluiting op de Bennebroekerweg heeft echter geen relatie met de aanpassingen aan kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg, omdat al het verkeer sowieso bij bedoelde kruising Rijnlanderweg/Bennebroekerweg aankomt.

De ontsluiting op de Bennebroekerweg en het aanpassen van het kruispunt staan los van elkaar; ook zonder de directe aansluiting op de Bennebroekerweg zou het kruispunt aangepast moeten worden. Zie daarvoor ook het rapport 'Verkeersonderzoek korte termijn maatregelen Bennebroekerweg - Rijnlanderweg' (005855.20200414.R1.02) onder 3.2. Dat wordt toegevoegd aan de toelichting. Het verkeersonderzoek toont aan dat het extra verkeer dat door realisatie van het plan wordt gegenereerd, op het omliggende wegennet kan worden afgewikkeld mits eerst de geplande verkeersaanpassingen aan de kruising Rijnlanderweg/Bennebroekerweg de doorstroming verbetert.

4.2 Koude kruising

Uit dezelfde bijlage 3 blijkt dat de aanpassing van de kruising Bennebroekerweg / Rijnlanderweg tot koude kruising een noodzakelijke voorwaarde is voor de verkeersafwikkeling. Dit blijkt ook uit de presentatie die op 9 februari 2022 aan bedrijven en bewoners aan de Rijnlanderweg is getoond, over de verkeersmaatregelen.

Reactie

Dit is onjuist. Het is inderdaad noodzakelijk de genoemde kruising aan te passen, omdat de Bennebroekerweg zijn maximale capaciteit heeft bereikt. Bijlage 3 verwijst voor een mogelijke oplossing naar een eerder gedaan onderzoek. In bijlage 3 wordt echter niet geconcludeerd dat een koude kruising een noodzakelijke voorwaarde is; er wordt slechts geconcludeerd dat een koude kruising een afdoende oplossing is. Dit sluit alternatieve oplossingen niet uit. Het bestemmingsplan gaat echter niet over de aanpassing van de genoemde kruising. Voor de motivering en de belangenafweging daaromtrent wordt verwezen naar het verkeersbesluit.

4.3 Kruising is essentieel voor bedrijf

Gelet op het perceel en het bedrijf (off-airparking voor reizigers van Schiphol) is het kunnen afslaan van de Rijnlanderweg naar de Bennebroekerweg (en vice versa) essentieel. Door een koude kruising is het onmogelijk om vanaf de Bennebroekerweg naar het parkeerterrein te rijden. Zonder deze mogelijkheid is er een omrijtijd van minimaal 15 minuten. Alleen door kilometers om te rijden via Taurusavenue of Venneperweg zou het bedrijf bereikbaar blijven. Onderzoek wijst uit dat reizigers alleen gebruik maken van een dergelijk parkeerterrein als de reistijd tussen Schiphol en het parkeerterrein niet meer is dan 10 minuten.

Reactie

Het bestemmingsplan gaat niet over de aanpassing van de genoemde kruising. Voor de motivering en de belangenafweging daaromtrent wordt verwezen naar het verkeersbesluit.

4.4 Onbegrijpelijk waarom koude kruising nodig is.

Het is onbegrijpelijk dat de ontsluiting van Lincolnpark op de Bennebroekerweg noodzakelijk is, omdat deze eerst niet nodig was. Temeer omdat dit nu zelfs leidt tot een koude kruising. Nut en noodzaak van de extra ontsluiting en de noodzakelijkheid van de koude kruising is onvoldoende gemotiveerd. Ook blijkt dit niet uit de sheets die gepresenteerd zijn op 9 februari 2022. Verzocht wordt de aanpassing aan deze kruising achterwege te laten.

Reactie

Zie 4.1, 4.2 en 4.3. Uit diverse studies, maar onder andere uit het rapport 'Verkeersonderzoek korte termijn maatregelen Bennebroekerweg - Rijnlanderweg' (005855.20200414.R1.02) blijkt dat de kruising aangepast moet worden, omdat anders het verkeer vastloopt in de ochtend- en avondspits. Dit rapport zal als bijlage bij de toelichting gevoegd worden. Het bestemmingsplan gaat echter niet over de aanpassing van de genoemde kruising. Voor de motivering en de belangenafweging daaromtrent wordt verwezen naar het verkeersbesluit.

4.5 Alternatieve oplossingen

Er worden alternatieven voor een aanpassing aan de kruising gegeven;
- het toestaan van afslaand verkeer op de kruising Rijnlanderweg Imagination Avenue;
- geen afslaand verkeer ten tijden van de spitsuren;
- de aanleg van een rotonde.

Reactie

Zie 4.3

4.6 (rechtstreekse reactie van client)

Behalve via de advocaat heeft de cliënt ook rechtstreeks een zienswijze ingediend:

Zolang de infrastructuur niet op orde is ten aanzien van het aan- en afvoer verkeer naar Lincolnpark, moet de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg blijven zoals het nu is. De bedrijven op de hoek Bennebroekerweg/Rijnlanderweg zijn onbereikbaar bij de voorgestelde koude kruising.

Reactie

Zie reactie 4.3.

Conclusies reclamant 4:

Het rapport 'Verkeersonderzoek korte termijn maatregelen Bennebroekerweg - Rijnlanderweg' (005855.20200414.R1.02) wordt aan de toelichting toegevoegd. Gelet op de voorwaardelijkheid van het vergroten van de capaciteit en doorstroming van de Bennebroekerweg voor de woningbouw wordt in de regels een voorwaarde opgenomen om te voorkomen dat woningen kunnen worden gebouwd en in gebruik worden genomen, nog voordat de verkeersaanpassingen zijn gerealiseerd.

Reclamant 5

5.1 Milieueffectrapportage noodzakelijk

Voor het bestemmingsplan is een vormvrije mer-beoordeling uitgevoerd. Er wordt geschreven dat Lincoln Tweede fase een zelfstandig project is, maar het heet tweede fase. De hele ontwikkeling is 11.500 woningen, waardoor er sprake lijkt van het opknippen van een groot plan tot een aantal kleine plannen. Reclamant is van mening dat een milieueffectrapportage noodzakelijk is voor het gebied en de geplande ontwikkelingen.

Reactie

Het bestemmingsplan Hoofddorp Lincolnpark Tweede Fase is een zelfstandig plan, want de uitvoering is niet gekoppeld aan andere plannen. Het wel of niet doorgaan van dit bestemmingsplan heeft dan ook geen directe invloed op de uitvoering van andere ontwikkelingen die ook werden benoemd in de Structuurvisie 2030 en de daarbij behorende Milieueffectrapportage. Ook is er geen directe invloed op de ontwikkelingen die in de vastgestelde Omgevingsvisie (2021.003036, NL.IMRO.0394.SVlmgvisieHLM2040-C001) en de daarbij behorende Omgevingseffectrapportage (OER) staan.

Tussen de bestemmingsplannen Lincolnpark Eerste Fase en Tweede Fase is er een scheiding in de tijd, in de ontwikkelaar en in de financiën. Het is daarom een logische keus om de plannen apart in procedure te brengen. Deze keuze is niet ingegeven door de wil om plannen "op te knippen".

De beoordeling van de milieueffecten van plannen samen vindt plaats in de genoemde visies en de daarbij behorende rapportages. Overigens hebben beide plannen geen belangrijke nadelige milieueffecten daarom zal er bij een bestemmingsplan voor deze plannen samen geen andere uitkomst volgen van de m.e.r.-beoordeling. Een m.e.r.-plicht die voortvloeit uit de m.e.r.-beoordeling is niet aan de orde.

5.2 Waterboekhouding

In de waterboekhouding wordt afgeweken van de beleidsregels van het hoogheemraadschap. Bestaande waterpartijen ouder dan 5 jaar wegen mee in de watercompensatie. Deze waterpartijen zijn gerealiseerd voor "De President". Voor een duurzame ontwikkeling is waterberging een belangrijk onderdeel. In alle bebouwde omgevingen in de Haarlemmermeer is sprake van een gebrekkige waterberging ten opzichte van de verharding. Er is weinig ruimte voor infiltratie in de nieuwbouwwijken. Een belangrijk aandachtspunt is daarbij de hoge grondwaterstand, waardoor infiltratie niet het gewenste effect geeft. Onduidelijk is hoe het plan zorgt voor een goede kwalitatieve waterhuishouding en waarom afgeweken kan worden van de beleidslijn van Rijnland. Agrarische bedrijven ondervinden veel hinder van te weinig waterberging in de nieuwbouwwijken en de verzilting in de Haarlemmermeer.

Reactie

De oudere waterpartijen tellen mee omdat dit plan deels De President vervangt. Het hoogheemraadschap heeft een positief wateradvies gegeven. Hiermee is duidelijk dat het plan overeenkomstig voldoet aan de eisen die het hoogheemraadschap stelt. De concept waterbalans heeft een fors overschot, dit is bevorderlijk voor de waterberging in het gebied en in de polder. Ook wordt momenteel samen met het hoogheemraadschap een uitwerking gegeven aan het instellen van een flexibel peil in het plangebied waardoor in de toekomst zoute kwel wordt verminderd.

5.3 Milieueffectrapportage noodzakelijk

In het Mobiliteitsplan wordt verwezen naar het autobezit conform het CBR 2018. Er is niet onderbouwd dat de cijfers van CBR 2018 nog representatief zijn. Daarbij is het autobezit door de CORONA pandemie toegenomen en lijkt hier geen rekening mee te zijn gehouden.

Er wordt afgeweken van de parkeernorm in de Haarlemmermeer van 1,6-2,2 per woning: namelijk 1,2 parkeerplaats. Dit zal na realisatie tot parkeeroverlast leiden en er zal sprake zijn van een grotere verkeerstoeename in de omgeving van het plan. Een duurzame oplossing zou zijn om in de planvorming en de berekeningen uit te gaan van de standaard parkeernorm (een hoger aantal parkeerplaatsen) en voertuigbewegingen. Indien na realisatie van het minimale aantal een tekort blijkt, dan kunnen de parkplaatsen gerealiseerd worden en blijven de verkeersbewegingen binnen de randvoorwaarden van het plan.

Reactie

De Coronapandemie heeft inderdaad gevolgen gehad voor zowel het autobezit, als het gebruik van openbaar vervoer, als de verkeersstromen. Op dit moment is er te weinig bekend over eventuele blijvende effecten als gevolg van de coronapandemie om deze in de modellen te kunnen verwerken. Het thuiswerken zou blijvend tot een lager autogebruik kunnen leiden. Tegelijk zijn er veel auto's gekocht om het OV te kunnen vermijden. Nu de maatregelen zijn losgelaten en brandstof erg duur is, kan niet verondersteld worden dat een hoger autobezit ook daadwerkelijk tot een blijvend hoger autogebruik zal leiden. Toekomstige studies zullen dit moeten uitwijzen, via landelijke richtlijnen zullen deze dan in de verkeersmodellen landen.

In het mobiliteitsplan is gemotiveerd waarom voor dit plan een lagere parkeernorm gekozen is dan de norm Rest bebouwde kom. Er geldt voor dit plan een parkeernorm gebaseerd op Schil nabij Centrum, gemiddelde bandbreedte. De genoemde parkeernorm van 1,2 bestaat uit het gemiddelde resultaat indien maximaal ingezet wordt op deelauto's, zoals beoogd wordt. Om de systematiek te verduidelijken wordt het Mobiliteitsplan aangepast waarbij de inzet van deelauto's niet in de norm is opgenomen. De inzet van deelauto's kan wel het benodigde aantal te realiseren parkeerplaatsen verkleinen.

De visie op de wijk en de mobiliteit noodzaakt niet tot het creëren van een overschot aan parkeerplaatsen. Mocht onverhoopt de situatie zich toch voordoen dat er een parkeerplaatsen tekort ontstaat, biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid de capaciteit van een of meer servicehubs te vergroten.

In het verkeersonderzoek (Goudappel, 009023.20210506.R1.03) is namelijk gerekend met 1,6 parkeerplaats per woning (paragraaf 2.2).

5.4 Verkeersmodel

In het verkeersonderzoek wordt verwezen naar het gebruikte verkeersmodel, maar toelichting op het verkeersmodel ontbreekt. Welke ontwikkelingen zitten er in, wat is het gebruikte basisjaar, hoe is de Corona pandemie verwerkt? Welke ruimtelijke ontwikkelingen zitten in het model (vastgesteld, ontwerp, etc)?

Reactie

Verkeersmodellen zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen en beleidsinstellingen. Uitleg over de werking van het verkeersmodel staat in de technische rapportage van het gemeentelijk verkeersmodel 'Noord-Holland Zuid 3.0' (Goudappel, mei 2021, 005863.20210506.R1.01). Deze is bij de gemeente Haarlemmermeer op te vragen. Om op de belangrijkste zaken antwoord te geven: het basisjaar is 2018 en de prognosejaren 2030 en 2040. Bij de prognosejaren worden jaarlijks geactualiseerde uitgangspunten gebruikt betreffende ontwikkellocaties, waarbij grofweg in 2030 alleen harde plannen worden meegenomen (plannen in een ver stadium) en in 2040 ook zachte plannen (plannen in een vroeg stadium). Het verkeersmodel is een zogenaamd 'zwaartekracht model' dat aan de hand van kosten (in reistijd) herkomst- en bestemmingen vaststelt. In het onderzoek laat Goudappel zien hoe het verkeer vanuit Lincolnpark het omliggend wegennet belast en wat voor gevolgen dit heeft op de verkeersafwikkeling.

Voor de invloed van Corona, zie onder 5.3.

5.5 Verkeersonderzoek

De tekst in het verkeersonderzoek geeft geen duidelijkheid over de gehanteerde parkeerplaatsnorm en de verkeersgeneratie ten gevolge van woningen en bedrijven. Het lijkt alsof de verkeersgeneratie van de bedrijven buiten beschouwing is gelaten.

Hoe zit het met de verdeling naar de verschillende ontsluitingswegen. Zoals ook beschreven is het plan

Lincoln ideaal gesitueerd ten opzichte van de A4, hoe zie je dat terug in de verdeling van de voertuigbewegingen?

Het figuur van de voertuigverdeling ten gevolge van het plan is te beperkt en de omgeving is niet goed zichtbaar. Hieruit kunnen niet alle intensiteiten in de omgeving worden afgeleid. Andere uitgebreide figuren en modelgegevens zijn tevens niet opgenomen in de bijlage van de rapportage, waardoor de betrouwbaarheid niet te herleiden is. Ook de gegevens van de analyse van de kruispunten in de omgeving ontbreken volledig en er is dus sprake van een slecht onderbouwde rapportage. Aan de hand van deze rapportage hebben wij geen overzicht op de gevolgen en op de juistheid van de getrokken conclusies. Gevraagd wordt om de gegevens uit te breiden zodat de gegevens inzichtelijk zijn.

Reactie

In het verkeersonderzoek is het programma waarmee gerekend is vermeld. In het verkeersonderzoek worden in hoofdstuk 2 de uitgangspunten beschreven. Het verkeersmodel deelt verkeer toe op basis van inwoners en arbeidsplaatsen, het model kent geen variabele 'parkeernorm' en het model rekent op basis van de socio-economische data in de zones uit wat de te verwachten verkeersgeneratie is. Zie ook de technische rapportage van het verkeersmodel (Goudappel, mei 2021, 005863.20210506.R1.01). Deze is bij de gemeente Haarlemmermeer op te vragen. In figuur 3.1 zijn de te verwachten verkeersintensiteiten in de plansituatie (2030) opgenomen. Hierin zijn de totalen opgenomen, niet puur het planeffect. Daar zou een verschilplot meer inzicht in kunnen geven. Voor de uitkomsten is dit echter niet relevant, omdat de totale verkeersbelasting wordt gebruikt om inzichtelijk te maken of het plan voldoende af te wikkelen is.

De verkeersafwikkeling direct rond het plangebied wordt vrij uitgebreid beschreven in hoofdstuk 4. Buiten het plangebied zijn de kruisingen met de Bennebroekerweg, in het bijzonder die van de Rijnlanderweg, maatgevend. Hier is onderzoek naar gedaan in het kader van 'korte termijn maatregelen Bennebroekerweg'.

Het klopt dat de rauwe data niet is opgenomen omwille van de leesbaarheid. Wij zullen bureau Goudappel vragen de rapportage uit te breiden met een bijlage waarin de achterliggende informatie wordt opgenomen, waaronder de COCON-data over de omliggende kruisingen.

5.6 Verschillen tussen oud en nieuw model

Daarnaast ontbreekt de analyse van de verschillende verkeersmodellen (het oude en nieuwe model), terwijl in de rapportage wordt aangegeven dat de verkeersgegevens per saldo lager zijn dan in het oude verkeersmodel. Door het ontbreken van de analyse en de verwachting dat de verkeersprognoses niet afnemen voor de Haarlemmermeer zijn wij het niet eens met de conclusie.

Reactie

De vergelijking is niet bedoeld om een analyse van de verkeersmodellen te maken. Het dient slechts om uit te leggen waarom een nieuw verkeersonderzoek noodzakelijk was, en om de verschillen tussen het eerdere verkeersonderzoek en het nieuwe te duiden. Zie 5.4 voor meer informatie over het verkeersmodel.

5.7 Aansluiting op Bennebroekerweg

De aansluiting op de Bennebroekerweg is niet weergegeven in de rapportage. Onduidelijk is wat voor aansluiting gemaakt wordt. Ook gezien de aansluitingen van de Bennebroekerweg op de hoofdvaart aan de westzijde en de koude aansluiting voor langzaamverkeer aan de oostzijde roept vragen op. Als het verkeer op de Spoorlaan stagneert in de spits, hoe wordt dan het sluipverkeer op de langzaamverkeerroute, parallel aan de nieuwe Bennebroekerweg, dan voorkomen?

Reactie

Hoe de aansluiting er precies uit komt te zien is een inrichtingsmaatregel en speelt geen rol bij een bestemmingsplan. Het verkeersonderzoek toont aan dat het extra verkeer dat door realisatie van het plan wordt gegenereerd, op het omliggende wegennet kan worden afgewikkeld mits eerst de geplande verkeersaanpassingen aan de kruising Rijnlanderweg / Bennebroekerweg de doorstroming verbetert.

5.8 Handhaving koude kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg

Hoe wordt de koude kruising gehandhaafd en ontstaan er geen onveilige situaties? De koude kruisingen in de Haarlemmermeer bewijzen dat een koude kruising op papier een oplossing is, maar in de praktijk onveilige situaties tot gevolg hebben.

Reactie

Zie reactie 2.1.

5.9 Aanpassing kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg

Reclamanten ervaren dat de kruising Bennebroekerweg/Spoorlaan gedurende de spits veelal vast staat en voor vertraging zorgt. Elke voertuigbeweging erbij zorgt voor meer vertraging. In de verkeersrapportage staat dat uitgegaan wordt van een aanpassing van de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg. Deze aansluiting is een belangrijke langzaamverkeerroute en het is raar dat voor dit bestemmingsplan wordt uitgegaan dat deze kruising wordt aangepast. Daarbij is het nog maar de vraag of een aangepaste kruising het verkeersknelpunt vanuit en naar Hoofddorp oplost. De bewoners/bedrijven van de Rijnlanderweg worden benadeeld door de mogelijke aanpassing. Het knelpunt van de nieuwbouw wordt verplaatst naar een nieuw knelpunt voor de bestaande omgeving. De gemeente kan wel aan de woningbouwopgave willen voldoen, maar dan moet ook de infrastructuur aangepast en op orde gebracht worden. De Nieuwe Bennebroekerweg wordt naar verwachting in 2029 gerealiseerd en tot die tijd zal elk nieuw bouwplan voor een knelpunt zorgen.

Reactie

Zie reactie 2.1.

5.10 Natuurrapportage

Door de procedures voor aanpassing van de kruising los te koppelen van het bestemmingsplan wil de gemeente het bestemmingsplan vaststellen, waarna pas de aanpassing van de kruising tot besluitvorming komt. De gemeente is nog in bespreking met ons als bewoners/bedrijven over de kruising en vooralsnog zijn er geen vastgestelde oplossingen voor de bereikbaarheid van bewoners en bedrijven. Ook hierdoor lopen jullie vooruit op besluitvorming en wordt niet voldaan aan de wettelijke eisen voor het bestemmingsplan Lincoln.

Reactie

Om te voorkomen dat woningen kunnen worden gebouwd en in gebruik worden genomen, nog voordat de verkeersaanpassingen zijn gerealiseerd, wordt in het bestemmingsplan een voorwaarde opgenomen om ervoor te zorgen dat er geen woningen gebouwd worden of in gebruik genomen worden voor de kruising is aangepast. Het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die de wet stelt.

5.11 Aeriusrapportage

De Aeriusrapportage is van augustus 2021 en gebaseerd op een verouderde versie van Aerius.

Onduidelijk is waarom de intensiteit op het wegvak Spoorlaan Zuid een intensiteit van 0 mv/etmaal heeft, aangezien dat de voorkeursroute van vrachtverkeer naar de A4 zou moeten zijn. Deze is tevens niet als rodelijn op figuur 4.1 weergegeven.

De verkeerscijfers (tabel 4.1 Tauw) lijken ook niet in lijn met de verkeerscijfers (figuur 3.1 Goudappel) van het verkeersonderzoek.

De rapportage gaat uit van agrarisch gebruik van de percelen inclusief bemesting, terwijl het niet deze bestemming heeft. In 2007 is immers het bestemmingsplan De President vastgesteld. Intern salderen is daarom niet mogelijk en de dierlijke mest mag niet worden meegenomen.

Reactie

Er is een nieuwe Aeriusberekening gedaan. De resultaten hiervan zijn hetzelfde en leiden dus niet tot een andere conclusie.

Een weg zonder verkeersgeneratie krijgt geen rode lijn op de kaart. Voor de verkeersontsluiting is uitgegaan van de huidige infrastructuur en de infrastructuur van Lincolnpark. Het verkeersmodel baseert de verkeersstromen onder andere op reistijd. Daarnaast geldt bovendien dat als fijnmaziger gekeken wordt, het model ook onnauwkeuriger wordt. Dit doet echter niet af aan de conclusies over de verkeersgeneratie voor het omliggende wegennet.

Voor de beoordeling in het kader van de natuurwetgeving wordt niet uitgegaan van het theoretisch planologisch gebruik, maar van het daadwerkelijke gebruik. Dat is agrarisch gebruik, inclusief bemesting.

Conclusies reclamant 5:

Om de systematiek in het Mobiliteitsplan te verduidelijken is het Mobiliteitsplan aangepast. De verkeersrapportage is uitgebreid met de achterliggende informatie, waaronder de COCON-data over de omliggende kruisingen. Er is een nieuwe Aeriusberekening toegevoegd.

Reclamant 6, Gehlmax Holland BV6.1 Milieueffectrapportage noodzakelijk

Zolang de Gemeente Haarlemmermeer niet de infrastructuur heeft gemaakt voor de aan- en afvoer van verkeer naar en van deze nieuwe woonwijk Lincoln park moet de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg voor alle links en rechts afslaand verkeer open te blijven, zoals de situatie nu is. Het bedrijf is 80 m. gelegen ten noorden van deze kruising, onze vrachtauto's gaan vele malen per dag op en neer naar Amsterdam en omstreken, dat betekent per keer zeker 70 km omrijden, Ook voor onze klanten is dit onmogelijk. Ons bedrijf is dan ten dode opgeschreven.

Reactie

Zie reactie 2.1.

Conclusies reclamant 6:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 7, Stichting bewoners Rijnlanderweg en omstreken7.1 Kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg

De Stichting Bewoners Rijnlanderweg e.o. maakt namens de aangesloten bewoners bezwaar tegen de bouw van het Lincolnpark in Hoofddorp. Om de bouw van Lincolnpark mogelijk te maken er tijdelijke aanpassingen aan de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg nodig. Het huidige voorstel voor deze aanpassing (het 'koud' maken van de kruising) is onacceptabel voor de bewoners en bedrijven van de Bennebroekerweg en Rijnlanderweg.

Alle tot nu gedane voorstellen zijn niet oplossingsgericht. Omrijdend verkeer bevindt zich veel langer op de openbare weg en zal op andere wegen een probleem gaan vormen. Veel bedrijven hebben vrachtverkeerbewegingen. Efficiënte bereikbaarheid is essentieel. De bereikbaarheid wordt te veel ingeperkt, terwijl zeker 20 van de 24 uur per dag de kruising zo goed als leeg is. Om voor die 4 uur drukte de hele kruising voor alle bewoners af te sluiten staat niet in verhouding.

Reactie

Zie reactie 2.1.

7.2 Tijdelijkheid aanpassing kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg

Daarnaast betreft het "tijdelijk" een periode van 10 jaar, wat naar semi-permanent neigt. Een "tijdelijke" baggerdepot werd uiteindelijk ook permanent.

Reactie

Zie reactie 2.1.

Conclusies reclamant 7:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 8, Regbat8.1 Niet voldaan aan wettelijke eisen ontsluiting

Het plan Lincoln fase 2 heeft grote impact op de omgeving. Wij als bewoners en ondernemers worden door het plan benadeeld, omdat niet voldaan kan worden aan de wettelijke eisen voor de ontsluiting van het verkeer ten gevolge van het plan Lincoln. De belangrijke langzaam verkeer verbinding van oost-west (Bennebroekerweg) en zuid-noord (Rijnlanderweg) moet worden aangepast om te kunnen voldoen aan de eisen.

Reactie

Het plan Lincolnpark kan gerealiseerd worden als de doorstroming van de Bennebroekerweg voldoende is. Hiervoor is een aanpassing aan de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg noodzakelijk. Dit is dan ook als voorwaarde in het vast te stellen bestemmingsplan opgenomen.

8.2 Aanpassing kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg

De gekozen korte termijn oplossing voor het verkeer vooruitlopend op project Nieuwe Bennebroekerweg is schadelijk voor ondernemers en bewoners op en rond de Rijnlanderweg. De schade voor ondernemers aan de Rijnlanderweg en ondernemers die daar verkeersmatig gebruik maken is buiten proportioneel en worden onvoldoende in kaart gebracht en meegewogen. De gemeente heeft ook onvoldoende onderzoek hiernaar gedaan. Dit leidt tot een bezwaar op de voorgenomen plannen van de Gemeente inzake het Lincolnpark.

Reactie

Zie reactie 2.1.

Conclusies reclamant 8:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 9

9.1 Kruispunt Bennebroekerweg/Rijnlanderweg

De wijk kan niet worden gebouwd zonder dat er met de oude bewoners van de Haarlemmermeer overeenstemming is bereikt over de weg ernaar toe of de weg uit de nieuwe wijk. Nu staat in de plannen dat kruispunt Rijnlanderweg/Bennebroekerweg een koud kruispunt wordt. Daar moet een andere oplossing voor bedacht worden. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid en de leefbaarheid/werkbaarheid van de huidige bewoners van de Haarlemmermeer. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Reactie

Zie reactie 2.1.

Conclusies reclamant 9:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 10

5.1 Kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg

Aan de twee oplossingen voor de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg zitten alleen maar nadelen. Het sluipverkeer wordt er niet mee opgelost en het vracht- en landbouwverkeer kunnen geen kant meer op.

Reactie

Zie reactie 2.1

Conclusies reclamant 10:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 11

5.1 Kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg

Het bezwaar richt zich tegen het ontwerpbestemmingsplan Lincolnpark omdat daarvoor de kruising Rijnlanderweg en Bennebroekerweg zodanig moet worden aangepast dat de bewoners aan de Rijnlanderweg geen kant meer op kunnen. De oplossingen die worden voorgesteld bieden geen oplossing voor het verkeer op de Bennebroekerweg. De Rijnlanderweg wordt nagenoeg onbereikbaar. Bedrijven zullen hier schade door ondervinden. Wie gaat dat vergoeden? En dat voor de komende tien jaar. Een versnelt aanleggen van de geplande nieuwe Bennebroekerweg is de enige oplossing om dit probleem het hoofd te bieden.

Reactie

Zie reactie 2.1.

Conclusies reclamant 11:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 125.1 Kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg

Het sluipverkeer zal niet afnemen doordat men alsnog via Imagination Avenue naar de Rijnlanderweg kan komen. Bewoners van de Rijnlanderweg worden ten allen tijde benadeeld. Veel kosten, veel omrijden.

Reactie

Zie reactie 2.1.

Conclusies reclamant 12:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 13, namens zichzelf en Baptistengemeente De Meerkerk5.1 Bedankt en succes

Reclamant spreekt zijn waardering uit voor de manier waarop hij zich betrokken en gehoord heeft geweten sinds 2001. Hij geeft aan graag op een constructieve wijze betrokken en gehoord te blijven bij de verdere uitwerking van het plan. De Meerkerk levert graag een bijdrage aan het gebied. Het Rijksmonument De Hillegondshoeve is een uniek Haarlemmermeers erfgoed en haar huidige gebruik als kerk geeft kansen om maatschappelijk bij te dragen aan het leefgebied van Lincolnpark. Reclamant ziet uit naar structureel overleg en een goede samenwerking. Succes bij de verdere uitwerking van het plan.

Reactie

De gemeente streeft naar een goede en prettige samenwerking en is blij te horen dat dat gewaardeerd wordt. De waardering is wederzijds.

Conclusies reclamant 13:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 14

Het belang van reclamant betreft de afwikkeling van het verkeer over de Bennebroekerweg.

14.1 Kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg

Het is niet acceptabel dat door de aanleg van Lincoln park de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg moet veranderen in een koude kruising; geen uitwisseling tussen de beiden wegen. Als dit gebeurt is de uitvoering van het landbouwbedrijf onmogelijk.

Reactie

Zie reactie 2.1.

14.2 Belang

In Bijlage 3 bij de toelichting (het verkeersonderzoek) wordt het volgende vermeld:

“In deze verkenning is voorgesteld van het kruispunt Bennebroekerweg en de Rijnlanderweg een koude aansluiting te maken, dus geen uitwisseling van verkeer tussen de beide wegen.”

Deze voorgestelde aanpassing is niet acceptabel, zowel privé als bedrijfsmatig.

Privé wordt het onmogelijk om in Rijssenhout te komen voor boodschappen en het sociale leven. Bedrijfsmatig is er een samenwerking met het landbouwbedrijf Bus aan de Bennebroekerweg 421. Daarvoor moet er bijna dagelijks (meestal meerdere keren per dag, vooral in de oogsttijd) met landbouwvoertuigen en auto's tussen de bedrijven heen en weer gereden worden. Ook wordt de bereikbaarheid voor externe bedrijven die bij ons komen bijna onmogelijk, of alleen met veel omrijdbewegingen, hetgeen niet duurzaam is en veel extra kosten met zich mee brengt.

De ervaring is dat er ook in de spits geen problemen zijn met de verkeersdoorstroming op de Bennebroekerweg. Als dat wel zo is, is het efficiënter om de oplossingen te zoeken in een betere doorstroming op de Spoorlaan richting Hoofddorp en Nieuw-Vennep en het optimaliseren van de afstelling van de stoplichten op de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg.

Reactie

Zie reactie 2.1

Conclusies reclamant 14:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

C. Ambtshalve wijzigingen

In het bestemmingsplan zijn diverse ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Hieronder zijn deze vermeld. Correcties van verwijzingen, typfouten, nummeringen en dergelijke ondergeschikte aanpassingen zijn niet vermeld.

Toelichting en bijlagen

In paragraaf 1.4 is het paraplubestemmingsplan Wonen toegevoegd.

Paragraaf 3.1.1. is geactualiseerd.

Toelichting: de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 is op 3 maart 2022 vastgesteld en de structuurvisie is daarbij ingetrokken.

Paragraaf 3.2.18 (onder Bedrijven) is verduidelijkt door het invoegen van figuur 3.7.

Toelichting: Door het toevoegen van figuur 3.7 wordt de reikwijdte van het Stec-onderzoek verduidelijkt.

Paragraaf 3.3.1 is geactualiseerd.

Toelichting: Op 3 maart 2022 is de structuurvisie ingetrokken en de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 vastgesteld. Dit is verwerkt.

Paragraaf 5.3.2 is geactualiseerd.

Toelichting: De stikstofberekening is gedaan met de actuele Aeries-tool.

Paragraaf 5.5.3 is geactualiseerd.

Toelichting: Er zijn geen zienswijzen binnengekomen op het ontwerpbesluit Hogere grenswaarden. Het college heeft de hogere waarden vastgesteld.

Paragraaf 5.8 is aangevuld.

Toelichting: De paardenhouderij is benoemd en er is gemotiveerd waarom dit geen hinder veroorzaakt.

Paragraaf 5.10.2 is aangepast.

Toelichting: de planologisch bestaande bedrijfscategorie 3.2 op het bedrijventerrein President is toegevoegd. Ook de planologisch mogelijke sauna is toegevoegd. Voor beide zijn de gevolgen voor dit bestemmingsplan inzichtelijk gemaakt.

Paragraaf 5.11.2 is aangevuld.

Toelichting: er wordt ook ingegaan op de bouwhoogtebeperkingen van het Luchtvaartindelingbesluit (LIB).

Paragraaf 5.14.1 is aangevuld.

Toelichting: Toegevoegd is het besluit van het college.

Paragraaf 6.2.3 is toegevoegd.

Toelichting: Een verslag van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, de ingediende zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

Bijlagen bij de toelichting

De volgende bijlagen zijn geactualiseerd:

Bijlage 1, Mobiliteitsplan

Bijlage 3, aangevuld met achterliggende informatie, waaronder de COCON-data over de omliggende kruisingen

Bijlage 8, Stikstof-onderzoek

Bijlage 13, Beeldkwaliteitsplan

Bijlage 16, Besluit hogere grenswaarden

Bijlage 18, Marktanalyse commercieel programma

Toegevoegd als bijlagen zijn:

Bijlage 19, Verkeersonderzoek korte termijn maatregelen Bennebroekerweg - Rijnlanderweg' (005855.20200414.R1.02)

Bijlage 20, Analyse effect van middelbare scholen en sporthal Lincolnpark op kruispunt Bennebroekerweg – Rijnlanderweg in Hoofddorp (011934.20220325.N1.02)

Regels

vet is nieuwe tekst, ~~doorgehaald~~ is verwijderde tekst

Artikelen 1 (begripsbepalingen), 3 en 4 (strijdig gebruik) zijn gewijzigd en aangevuld overeenkomstig parapluplan Wonen.

Toelichting: de begripsbepalingen en de strijdig gebruik bepalingen zijn in overeenstemming gebracht met het op 1 maart 2022 vastgestelde paraplubestemmingsplan Wonen.

In artikel 1 is het begrip Wijkondersteunende voorzieningen aangepast.

Voorzieningen met wijkondersteunende functies, waaronder ~~maatschappelijke diensten, werkplekken,~~ ruimten voor bijeenkomsten, **fietsenstallingen, kluisjes**, pakket afgiftepunten, **klusruimte, bergruimte tbv gezamenlijke tuin** etc.

Toelichting: de definitie was te breed en overlapte met de begrippen kantoor, commerciële voorzieningen en praktijkruimten. Het begrip is gewijzigd zodat duidelijk wordt dat dit niet-commerciële voorzieningen voor de wijk zijn.

In artikel 3.1 is detailhandel verplaatst van 3.1 c. naar 3.1.g. De bepalingen over detailhandel zijn verplaatst van 3.3.1 naar 3.3.2.

Toelichting: detailhandel is alleen wenselijk binnen de functieaanduiding 'gemengd' in het westelijke deel van de Gemengde bestemming.

Artikelen 3.3.3.c en 4.3.4.c (servicehubs) zijn aangepast.

c. per servicehub worden tevens de volgende ondersteunende functies op de begane grond toegestaan:

1. commerciële **en maatschappelijke** dienstverlening, **praktijkruimten, kantoren** met een maximum van 100 m² bvo **per vestiging en een maximum van 400m² bvo in totaal**;
2. ~~kantoren, met een maximum van 200 m² bvo;~~
3. horeca tot en met categorie 1, met een maximum van 75m² bvo.
4. ~~praktijkruimten;~~
5. wijkondersteunende **voorzieningenfuncties**;
6. nutsvoorzieningen;

Toelichting: commerciële en maatschappelijke dienstverlening, praktijkruimten, kantoren zijn samengevoegd in één lid en beperkt tot 100m² per vestiging en 400m² in totaal om de kleinschaligheid en wijkgerichtheid van deze functies te benadrukken.

Artikel 3.2.3 en 4.2.3 zijn toegevoegd

3.2.3 Richtafstanden servicehubs

- a. Voor het bouwen van servicehubs geldt dat deze op minimaal 10m afstand van de functies onder 3.1 a, c en e gebouwd moeten worden.
- b. Voor het bouwen van de functies onder 3.1 a, c en e geldt dat deze op minimaal 10m afstand van servicehubs gebouwd dienen te worden.
- c. Voor het bouwen van servicehubs bij functies onder 3.1 a, c en e kan het bevoegd gezag afwijken van de richtafstanden indien in voldoende mate is aangetoond dat er geen sprake is van onevenredige licht en geluidhinder.

Toelichting: servicehubs zijn parkeergarages. Dit betekent dat een afstand van minimaal 10m tot woningen, scholen en zorgeenheden gewenst is. Als aangetoond wordt dat er geen overlast ontstaat, kan het bevoegd gezag een kortere afstand toestaan.

Artikel 3.3.9 en 4.3.10 zijn toegevoegd.

3.3.9 Voorwaardelijke verplichting in verband met verkeer

a. Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen ten behoeven van de functies genoemd in 3.1 a, e, g en h kan niet eerder worden verleend dan nadat:

1. er een verkeersbesluit is genomen ten aanzien van de kruising Bennebroekerweg / Rijnlanderweg waarmee de (inrichting van de) kruising zodanig wordt aangepast dat de cyclustijd van het verkeerslicht binnen beide spitsen kleiner is dan 120 seconden en er dan geen wachtrijen ontstaan, e.e.a. berekend met het geldende verkeersmodel van gemeente Haarlemmermeer dan wel diens opvolger of,

2. indien er geen verkeersbesluit nodig is, de genoemde aanpassing gerealiseerd is, of

3. op andere wijze is aangetoond en geborgd dat de verkeersafwikkeling van de kruising Bennebroekerweg / Rijnlanderweg voldoet aan de op dat moment geldende richtlijnen van de gemeente Haarlemmermeer voor de afwikkeling van het verkeer inclusief dat van Lincolnpark.

b. Het in gebruik nemen van de onder a genoemde bouwwerken kan niet eerder dan nadat de onder a genoemde aanpassing van de kruising is gerealiseerd én, indien van toepassing, het daartoe benodigde verkeersbesluit formele rechtskracht heeft.

Toelichting: dit is de juridische borging ten aanzien van de aanpassing van de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg. De regeling bepaalt (kort samengevat) dat er een verkeersbesluit genomen moet zijn voordat er een vergunning verleend kan worden voor bedrijven, woningen en voorzieningen én dat de kruising daadwerkelijk is aangepast voordat woningen, bedrijven gebruikt kunnen worden.

Artikel 4.2.4 (voorwaardelijke verplicht milieuzonering) ingevoegd.

4.2.4 Voorwaardelijke verplichting milieuzonering

Ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'voorwaardelijke verplichting' is het bouwen van woningen en zorgeenheden alleen toegestaan indien wordt voldaan aan de richtafstanden uit VNG-uitgave bedrijven en milieuzonering.

Toelichting: dit is de juridische borging van de VNG-richtafstanden tot bedrijventerrein President.

Artikel 9.1 is aangepast.

a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of een wijziging van het gebruik van gronden of bouwwerken geldt, dat op eigen terrein in voldoende mate ruimte moet zijn gereserveerd en ingericht en in stand worden gehouden voor het parkeren, stallen, laden en/of lossen van voertuigen met inachtneming van ~~de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in~~ het geldende parkeerbeleid van Haarlemmermeer

b. In afwijking van a gelden tevens ~~dan wel de parkeernormen voor woningen zoals de bepalingen~~ opgenomen in het Mobiliteitsplan Lincolnpark Tweede Fase. Deze hebben voorrang ten opzichte van het geldende parkeerbeleid.

Toelichting: 9.1 is gesplitst in a (de standaardregel) en b (het mobiliteitsplan). Hierdoor komt beter tot uitdrukking dat het reguliere parkeerbeleid van toepassing is met daarop de uitzonderingen uit het mobiliteitsplan.

Artikel 9.3.b is aangepast.

b. Behoudens invalidenparkeerplaatsen, **fiets- en bromfietsparkeerplaatsen** en plaatsen voor laden en/of lossen zijn parkeerplaatsen uitsluitend binnen servicehubs toegestaan.

Toelichting: In 9.3 is fiets- en bromfietsparkeren ook mogelijk gemaakt buiten servicehubs.

Bijlage 3, besluit hogere grenswaarde is toegevoegd.

Verbeelding

De aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-hoogteaccent' in de bestemming Gemengd is verwijderd.

Toelichting: De aanduiding is niet nodig en kwam ook niet voor in de regels.

Er is een zone 'speciale bouwaanduiding-voorwaardelijke verplichting' toegevoegd. (hiernaast rood omlijnd aangegeven)

Toelichting: Deze zonering is noodzakelijk gelet op de planologische mogelijkheid van het geldende bestemmingsplan President om bedrijven te vestigen met een bedrijfscategorie 3.2. De VNG-richtafstand is daarvoor 100m.

