



Quatrebras west

Bestemmingsplan – September 2021

Toelichting



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3	Doel en planvorm	5
1.4	Geldende bestemmingsplannen en regelingen	5
1.5	Planproces	5
1.6	Leeswijzer	6
2	Beschrijving huidige situatie	7
2.1	Ruimtelijke structuur	7
3	Beleid en regelgeving	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	15
4	Nieuwe situatie	23
4.1	Visie op het plangebied	23
4.2	Ruimtelijke structuur	23
4.3	Functionele structuur	24
5	Onderzoek en beperkingen	25
5.1	Water	25
5.2	Bodem	28
5.3	Flora en fauna	29
5.4	Cultuurhistorie en archeologie	31
5.5	Geluid	32
5.6	Lucht	35
5.7	Externe veiligheid	37
5.8	Geur	40
5.9	Licht	40
5.10	Bedrijven en milieuzonering	41
5.11	Luchtvaartverkeer	42
5.12	Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties	42
5.13	Explosieven	43
5.14	Milieueffectrapportage	44
6	Uitvoerbaarheid	47

6.1	Financiële uitvoerbaarheid	47
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	47
7	Juridische aspecten	51
7.1	Opzet regels en verbeelding.....	51
7.2	Inleidende regels	51
7.3	Bestemmingsregels.....	51
7.4	Algemene regels	53
7.5	Overgangs- en slotregels	53
7.6	Handhaafbaarheid	53

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met de vaststelling van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost in 2013 is voorzien in een grote gebiedsontwikkeling in en rondom Badhoevedorp. De ontwikkeling van woningbouw in deelgebied Quatrebras, aan de westzijde van de kern Badhoevedorp, is als eerste opgepakt en volop in uitvoering. Een deel van de gronden in dit gebied is echter nog niet voorzien van een bestemming die woningbouw mogelijk maakt, terwijl de beoogde ontwikkeling van deze locatie afwijkt van de kaders die in 2013 zijn uitgezet.

De voorgenomen ontwikkeling van het zuidwestelijk deel van Quatrebras bestaat uit een combinatie van zowel grondgebonden als gestapelde woningbouw. Weliswaar biedt het geldende bestemmingsplan al een mogelijkheid om gestapelde woningen te realiseren, alleen is de ontwikkelaar van plan om ook aan de oostzijde van de nieuwe Oleanderlaan appartementen te ontwikkelen. Daarnaast neemt het totaal aantal te realiseren woningen in dit deel van Quatrebras toe.

Met dit bestemmingsplan wordt de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied van een juridisch planologisch kader voorzien.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan bevindt zich aan de westzijde van Badhoevedorp. Van het deelgebied Quatrebras ligt dit plangebied het meest zuidwestelijk. Het plangebied wordt begrensd door de Schipholweg aan de zuidzijde, de nieuwe watergang aan de westzijde, het voor woningbouw te ontwikkelen deel aan de noord- en noordoostzijde en de bestaande bebouwing van Badhoevedorp aan de oostkant. In de huidige situatie doorkruist de Amsterdamse laan het plangebied. In onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied weergegeven.



Afbeelding 1: Ligging plangebied

1.3 Doel en planvorm

De doelstelling van het bestemmingsplan Badhoevedorp Quatrebras west (NL.IMRO.0394.BPGbadquatrebraswe-C001) is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om in het plangebied 43 grondgebonden woningen evenals 143 gestapelde woningen, verspreid over drie appartementencomplexen, te bouwen. De planopzet sluit aan op de systematiek van de geldende plannen.

1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan Badhoevedorp Quatrebras west vervangt – geheel of voor een gedeelte – de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vastgesteld	Onherroepelijk
Badhoevedorp Lijnden Oost	04-07-2013	02-04-2014
Badhoevedorp Lijnden Oost 1 ^e herziening	17-03-2016	13-05-2016
Badhoevedorp Lijnden Oost Quatrebras	19-12-2017	08-02-2018



Afbeelding 2: vigerende plannen rondom plangebied

1.5 Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het voorontwerp bestemmingsplan wordt ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan Rijk, provincie en waterschap. Door de gemeente Haarlemmermeer wordt in dit stadium van planvorming ook de betreffende dorps- of wijkraad in de gelegenheid gesteld op

het voorontwerp bestemmingsplan te reageren. Binnengekomen reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan. Tijdens de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan kan eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken. De ingediende zienswijzen worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt nogmaals ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit kan uitsluitend door belanghebbenden die ook een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan hebben ingediend, of door eenieder voor zover het onderdelen betreft die door de gemeenteraad gewijzigd zijn vastgesteld.

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 Algemeen

Het plangebied van dit bestemmingsplan grenst aan het voormalige tracé van de A9 en ligt tussen het bedrijventerrein Lijnden Oost en de wijk Rietland. Het gedeelte waar het plangebied tegen de wijk Rietland ligt bestaat uit kantoorbebouwing. De omlegging van het tracé van de A9 ten zuiden van Badhoevedorp heeft er mede toe geleid dat het plangebied grotendeels braak ligt. Voorheen hadden de gronden een agrarische bestemming (weiland). Halverwege de 20^e eeuw is een groot aantal sloten gedempt en in de jaren '60 zijn de Amsterdamse Baan, de A9 en de afslag naar de A9 vanaf de Amsterdamse Baan aangelegd. In 2017 zijn deze afslag en de A9 verlegd richting het zuiden van het huidige plangebied.

2.1.2 Bebouwingsstructuur

Het plangebied grenst aan de wijk Rietland en het bedrijventerrein Lijnden-Oost en maakt deel uit van de nog te ontwikkelen wijk Quatrebras.

Rietland

Rietland ligt aan de westkant van de Kamerlingh Onneslaan. De Schipholweg begrenst de wijk in het zuiden en de Amsterdamse Baan (T106) vormt de westgrens. De bebouwing van de wijk Rietland wordt naar het westen afgerond door kantoren. Het deel ten noorden van de Robert Kochstraat is overwegend groen ingericht met enkele gebouwen en een zorgcomplex. De wijk Rietland bestaat uit buurtjes met villa's en bungalows. De bungalows in Rietland zijn één laag hoog en plat afgedekt. Het buurtje ten westen van de Prins Johan Frisolaan bestaat uit geschakelde villa's met een samengesteld volume. Het buurtje dankt de naam 'Groene Daken dorp' (officieel: Bouwlust) aan de met groene bitumen shingles beklede daken. Het meest westelijk gelegen deel van de wijk bestaat uit kantoorgebouwen. Tussen de kantoorgebouwen en de Amsterdamse Baan is sprake van een waterpartij en een groene overgang (het talud).

Bedrijventerrein Lijnden-Oost

Het bedrijventerrein Lijnden-Oost ligt ten noordwesten van het plangebied en is aan het begin van deze eeuw in ontwikkeling genomen. Het bedrijventerrein is vooral bedoeld voor de vestiging van Schipholgebonden bedrijvigheid. Daarnaast wordt een deel van het gebied benut voor uitplaatsing van bedrijven uit de kern van Badhoevedorp. Het bedrijventerrein heeft een hoogwaardig karakter, wat zich uitdrukt in een strakke - maar ruime - verkaveling, het gebruik van hoogwaardige bouwmaterialen, stedenbouwkundige eenheid en een bouwhoogte die hoger ligt dan gebruikelijk in Badhoevedorp.

2.1.3 Groenstructuur

Badhoevedorp is een groene enclave aan de rand van de polder. Eén van de opvallende kwaliteiten van Badhoevedorp is het ontspannen ogende groene woonmilieu. De stedenbouwkundige structuur

wordt gedragen door een aaneengesloten netwerk van bomenlanen, singels, plantsoenen en vijvers. De kern van het dorp is opgezet volgens het 'tuindorp-principe'.

De huidige hoofdgroenstructuur in Badhoevedorp bestaat uit een aaneengesloten netwerk van slingerende lanen, buurt- en wijkparken, beplante wegen en brede groenstroken. Badhoevedorp kent een aantal markante groene parken: De Badhoeve aan de Ringdijk, de Groene Zoom in het oosten en het Wandelbos in het westen. In de Groene Zoom is het Vierbuizenmeertje een opvallende plek. De belangrijkste beplanting staat langs de hoofdwegen. Groenstroken, voornamelijk gras, die door het hele dorp heen liggen zorgen voor de verbinding van het groen in Badhoevedorp. In het tuindorpdeel is vooral de lanenstructuur belangrijk terwijl in de andere delen privétuinen, incidentele straatbomen, speelveldjes en de grotere parken het groenbeeld bepalen.

In de groenstructuur van Badhoevedorp nemen de Burgemeester Amersfoordtlaan en de Pa Verkuijllaan een bijzondere positie in. De wegen vormen door de zware beplanting (platanen), grasvelden en struiken een kenmerkende groene lijn in het dorp. De vaak royale voor- en achtertuinen versterken het groene lanenprofiel. In de groenstructuur van Badhoevedorp spelen ook de oorspronkelijke polderwegen, tochten en vaarten zoals de Ringvaart, Hoofdweg en Hoofdvaart, de Schipholweg met Spaarnwoudertocht, de Sloterweg en de Kagertocht een belangrijke rol. Zij vormen de schakels tussen dorp en omliggend landschap. De Ringdijk vormt de begrenzing van de droogmakerij en de overgang naar het oude land en is tevens onderdeel van een ecologische verbindingzone.

Badhoevedorp is in te delen in een aantal wijken afhankelijk van de ligging en de ruimtelijke opbouw. Ze verschillen op detailniveau van elkaar, niet alleen in stedenbouwkundige opzet, maar ook in groenopzet. Elke wijk heeft zo zijn eigen groenkenmerken. Daarnaast zijn door het dorp heen een aantal opvallende lijnen en zichtassen aanwezig: de Burgemeester Amersfoordtlaan en Pa Verkuijllaan, vanaf de Badhoeve naar het zuiden en naar het zuidoosten, de Stevinstraat / Badhoevelaan en de Keizersweg. De Badhoeve is een bijzondere plek en vormt vanaf de dijk een belangrijke entree van het dorp. Badhoevedorp heeft een aantal karakteristieke en waardevolle bomen, boomgroepen en bomenlanen. Deze staan in de gemeentelijke lijst met monumentale en waardevolle bomen.

2.1.4 Waterstructuur

De waterstructuur in Badhoevedorp is vaak gecombineerd met groen. Opvallende waterelementen in Badhoevedorp zijn de centrale waterpartij van het tuindorp (uitmondend in het Vierbuizenmeertje), de wateras langs de Keizersweg (naar het Wandelbos en Akerveld) en het Generaal Snijdersplantsoen. Daarnaast zijn er drie belangrijke watergangen in het gebied aanwezig. In het zuiden langs de Schipholweg ligt de Spaarnwoudertocht, in het noorden de Ringvaart en aan de westzijde de Hoofdvaart. De watergangen vervullen een essentiële rol bij de aan- en afvoer van water in Badhoevedorp. Via de Spaarnwoudertocht wordt het overtollige water afgevoerd naar de Hoofdvaart. Vanaf de Hoofdvaart wordt het water via het gemaal Lijnden uitgeslagen op de Ringvaart. Via hetzelfde systeem kan ook water worden ingelaten in droge perioden.

3 Beleid en regelgeving

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze samenleving' komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 in werking treedt. Uitgangspunt is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo worden in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes gemaakt. Vier prioriteiten hierin zijn:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen deze prioriteiten worden drie afwegingsprincipes gehanteerd, die helpen om beleidskeuzes te maken. Dit zijn:

- Combinaties van functies hebben voorrang op enkelvoudige functies;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- Afwentelen wordt voorkomen.

Tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt (naar verwachting op 1 juli 2022) geldt de Nationale Omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, zie §3.1.2). In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Rijksbelang opgenomen dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, moet er getoetst worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (zie §3.1.3).

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) staat een aantal onderwerpen waarvoor het Rijk uit het oogpunt van de nationale belangen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte regels stelt. Voor de gemeente Haarlemmermeer is hierin van belang:

- Toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet.
- De ruimte reservering voor de parallelle Kaagbaan.
- Zones onder hoogspanningsverbindingen worden gevrijwaard.
- Aan de provincies is opgedragen om herijkte EHS te beschermen.
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament krijgen ruimtelijke bescherming.
- Nationale landschappen zoals het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, worden ruimtelijk beschermd.

- Kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking en voor de bufferzones.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, 2017) is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. De Ladder voor duurzame verstedelijking is geregeld in artikel 3.1.6 lid 2 Bro en luidt: *‘De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.’*

De begrippen “bestaand stedelijk gebied” en “nieuwe stedelijke ontwikkeling”, zijn opgenomen in artikel 1.1.1 lid 1 aanhef en onder h en i Bro.

De 'behoefte' is de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar - looptijd van een bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit). De Ladder bepaalt niet voor welke regio de behoefte in beeld moet worden gebracht. De aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling bepaalt op welk niveau de afweging moet worden gemaakt. De afbakening van het onderzoeksgebied is dus afhankelijk van het beoogde programma in het bestemmingsplan.

De ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing op het bestemmingsplan Badhoevedorp Quatrebras west omdat de voorgenomen ontwikkeling voorziet in een groter aantal te realiseren woningen. Ten opzichte van de geldende plannen (49 woningen) is sprake van een toename van 137 woningen, met name appartementen. Hoewel de ontwikkeling plaatsvindt op gronden waarvoor in 2008 reeds het Masterplan Badhoevedorp is vastgesteld en de geplande ontwikkelingen onmiskenbaar voorzien in een behoefte, wordt opnieuw ingegaan op de ladder voor duurzame verstedelijking.

Regionale woningbehoefte

De provinciale 'Prognose 2015-2040, Concentratie in Steden (2015) en de 'Regionale samenwerkingsagenda 2016 - 2020 (2016) van de SRA, vormen de grondslag voor het Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (RAP 2016). Hierin maakt de gemeente Haarlemmermeer binnen de woonregio (Stadsregio) Amsterdam deel uit van deelregio Zuid / Amstelland-Meerlanden. De RAP 2016 is in alle deelnemende gemeenten van de woonregio Amsterdam vastgesteld. Voor een afdoende regionale afstemming is door de provincie gevraagd om een aanvulling hierop om de binnenstedelijke productie beter in beeld te hebben. Hiertoe is de planmonitor in de provinciale Monitor Woningbouw door de gemeenten nader ingevuld.

Kwantitatieve woningbehoefte

Uit de RAP 2012 bleek al dat in de Stadsregio te weinig wordt gebouwd waardoor de druk op de woningmarkt oploopt. De deelregio Amstelland Meerlanden is daarbij populair bij het beter opgeleide, welvarender deel van de Amsterdamse huishoudens met een verhuishwens naar de regio.

Uit de Prognose 2015-2040, Concentratie in Steden blijkt dat de woningbehoefteprognose in Amstel-Meerlanden tussen 2015 en 2040 uitkomt op 40.000 woningen. De prognose gaat voor de gemeente Haarlemmermeer in periode 2015-2040 uit van een kwantitatieve woningbehoefte van 18.700 woningen.

Deze prognoses zijn onderlegger geweest voor de RAP 2016 en hieruit blijkt dus een grote woningbehoefte in de deelregio Amstelland Meerlanden. Aangedrongen wordt op het snel realiseren van woningbouwplannen. De planmonitor 2017 liet zien dat de locaties die de gemeente Haarlemmermeer had voorzien in totaal ruim 19.000 woningen omvatten, zowel harde (vastgestelde) als zachte (in voorbereiding zijnde) plannen). De ontwikkeling van Quatrebras met 550 woningen is hierin als hard plan opgenomen.

Kwalitatieve woningbehoefte

De woningbehoefte is zo groot in de Stadsregio, dat in de marktregio's in alle segmenten tekorten zijn. De Samenwerkingsagenda geeft aan dat de opgave is om het aanbod middensegment huur in de Stadsregio te bevorderen. Er is behoefte aan minimaal 5.000 woningen in het middensegment huur tot prijsgrens € 900. Ook wordt aangegeven dat gewerkt moet worden aan een gezonde woningmarkt: een 'complete metropool', met aanbod in de verschillende woonmilieus, prijssegmenten en type woningen.

Het plan voorziet in de volgende samenstelling van woningen:

- 40 sociale huurwoningen;
- 15 middenhuurwoningen;
- 88 huurwoningen in het dure segment;
- 43 koopwoningen in het dure segment.

Daarmee speelt het plan gedeeltelijk in op de grote behoefte aan huurwoningen in het lage- en middensegment, terwijl ook sprake is van een kleine afname van het aantal koopwoningen in het dure segment (43 in tegenstelling tot 49). Op grond van de grote woningbehoefte en het voorgenomen programma kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de kwalitatieve woningbouwbehoefte.

Binnenstedelijk bouwen

Het plangebied kan als binnenstedelijk worden aangemerkt.

Conclusie

Gezien het vorenstaande is sprake van zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve behoefte aan woningen waarin het plan voorziet. Er wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

De ruimtelijke consequenties van het rijksbeleid voor Schiphol zijn geformuleerd in het Luchthavenindelingbesluit (LIB). In dit besluit is een beperkingengebied opgenomen waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van het gebruik en de bestemming van de grond voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op veiligheid en geluidsbelasting. In paragraaf 5.11 wordt verder

ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van Schiphol en de beperkingen van het LIB voor dit bestemmingsplan.

Informatieplicht nieuwe bewoners

De gemeente zorgt ervoor dat nieuwe inwoners in een zo vroegtijdig mogelijk stadium deugdelijk en objectief geïnformeerd worden over geluidsbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid (of –uitstoot en kerosinegeur) door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol.

3.1.5 Nationaal waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan (2015) geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Het Nationaal Waterplan gaat in op het robuust en toekomstgericht inrichten van het Nederlands 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. De volgende onderdelen komen in het plan naar voren:

- De Deltabeslissingen (waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimtelijke adaptatie).
- De Beleidsnota Noordzee.
- De verankering van afspraken die betrekking hebben op water vanuit het Energieakkoord.
- De Natuurvisie.
- De Internationale Waterambitie.
- De geactualiseerde plannen en maatregelenprogramma's om te voldoen aan de Europese eisen voor waterkwaliteit, overstromingsrisico's en het mariene milieu.

Het plan 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.

3.1.6 Beleidsnota mainport en metropool

Het Rijk heeft in samenwerking met de zogenaamde regiopartijen en de partijen uit de luchtvaartsector een beleidsnota (2016) opgesteld voor de Schipholregio. Deze beleidsnota is een uitwerking van het programma SMASH (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) en is erop gericht de mainport Schiphol en haar regio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. De nota heeft de ambitie om de kracht en kwaliteiten van de regio verder uit te bouwen, de economische ontwikkeling van de regio en Schiphol te stimuleren en kansen en potenties in de regio beter te benutten. Daarnaast willen de partijen binnen de regio de verwachte woningbehoefte van 440.000 geschatte woningen accommoderen. De kracht en kwaliteit van de Schipholregio komt voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. De focus ligt hierbij op vier beleidsopgaven:

- het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
- het ruimte bieden voor verstedelijking, kwaliteit van leefomgeving en leefbaarheid;
- het ruimte bieden voor verdere ontwikkeling van een veilige, concurrerende en duurzame luchtvaart in combinatie met een optimale netwerk- en mainportkwaliteit.
- meer en betere samenwerking tussen Rijk, regio, marktpartijen en luchtvaartsector.

3.1.7 Conclusie

De ontwikkeling van woningbouw in het plangebied is op alle punten in overeenstemming met de genoemde beleidskaders van het Rijk en voorziet in een grote behoefte aan nieuwe woningen.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

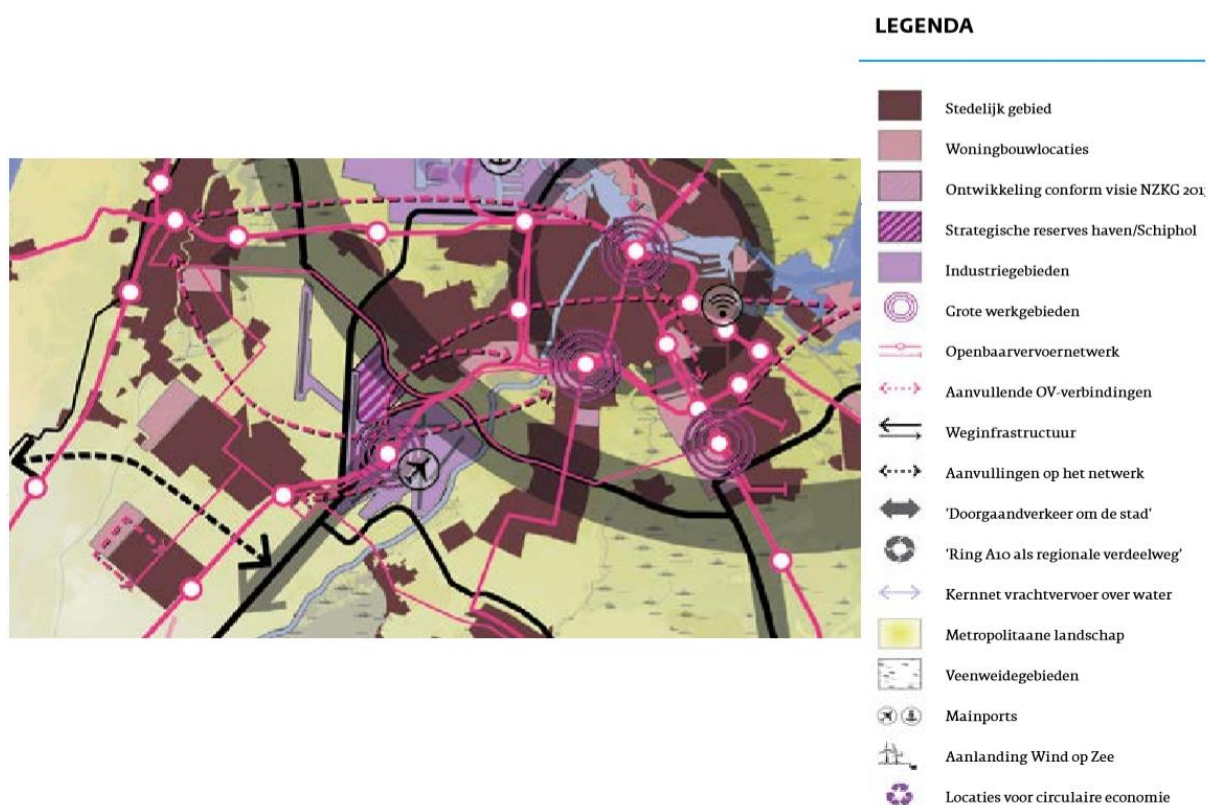
De Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018) is het integrale provinciale beleidsplan voor de gehele provincie Noord-Holland. In deze visie staat beschreven hoe de provincie de ambities wil realiseren voor de belangrijkste ontwikkelingen die op ons afkomen:

- Klimaatverandering
- Overgang naar duurzame energie
- Verdere verstedelijking
- Bereikbaarheid
- Gezonde leefomgeving
- Economische transitie
- Natuur en biodiversiteit

De hoofdambitie van de provincie is het vinden van een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven. Met de sturingsfilosofie 'lokaal wat kan, regionaal wat moet' heeft de provincie de regionale ruimtelijke consequenties van deze ontwikkelingen grotendeels juridisch verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Inmiddels is de PRV in verschillende ronden gewijzigd en opnieuw vastgesteld (zie §3.2.2).

Betekenis voor dit bestemmingsplan

Het bestemmingplan Badhoevedorp Quatrebras west is gericht op een verdere verstedelijking van het meest zuidelijke deel van de wijk Quatrebras. Met het plan wordt voorzien in een onderscheidend woningaanbod van vooral huurwoningen, waaraan grote behoefte bestaat. Het plangebied is verder uitstekend bereikbaar met een directe aansluiting op de Schipholweg. De ontwikkeling van de vrijgekomen ruimte na het verplaatsen van het tracé van de A9 draagt tenslotte bij aan de leefbaarheid en een overgang naar duurzame energie. Uiteraard leidt het plan tot een bijdrage aan de economische groei en transitie.



Afbeelding 3, kaart NH2050

3.2.2 Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening NH2020 vervangt de bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid is daarbij van belang. De ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de omgevingsvisie, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening NH2020.

Zoals in paragraaf 3.1.3 is toegelicht, voldoet het plan aan de ladder voor duurzame verstedelijking en de regionale afspraken. Verder is het bestemmingsplan in overeenstemming met de regels van de Omgevingsverordening NH2020.

3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010-2020

Voldoende woningen in 2020, afgestemd op de behoeften van de inwoners van Noord-Holland. Dat is de doelstelling van de provinciale woonvisie (2010). Er is gebrek aan betaalbare huur- en koopwoningen voor starters, jongeren, senioren en zorgvragers. De woonconsument van vandaag neemt geen genoegen meer met zomaar een woning. Doel van de visie is om te komen tot een betere afstemming tussen vraag en aanbod. Samen met de regio's zijn vier Regionale afstemmingsprogramma's (RAP's) ontwikkeld met duidelijke afspraken over de regionale woningbouwprogramma's.

3.2.4 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020

Eind 2016 heeft de voormalige Stadsregio Amsterdam het Regionaal Actieprogramma Stadsregio Amsterdam 2016-2020 (RAP, 2016) aangeboden aan de provincie Noord-Holland. Dit actieprogramma was geënt op het samenwerkingsprogramma van de gemeenten (Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt 2016-2020) en gericht op nieuwbouw, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling. In overeenstemming met de samenhang op de woningmarkt in deze regio is de volgende indeling in marktregio's gemaakt:

- Plannen voor de deelregio Zaanstreek-Waterland worden getoetst aan de behoefte in de marktregio Zaanstreek-Waterland inclusief Amsterdam.
- Voor plannen in Amstelland-Meerlanden is de marktregio het gebied Amstelland-Meerlanden inclusief Amsterdam.
- Voor plannen in Amsterdam is de gehele stadsregio te beschouwen als marktregio.

In het RAP hebben de gemeenten hun gezamenlijke inzet beschreven voor de versnelling van de woningbouw en is een kwantitatieve en kwalitatieve prognose van de woningbehoefte opgenomen per marktgebied in drie scenario's. Dit ten behoeve van de beschrijving van de behoefte aan binnenstedelijke woningbouw. Ten behoeve van buitenstedelijke plannen is een handleiding ontwikkeld met daarin nadere analyses en bouwstenen, waarin is aangegeven in welke milieus en marktsegmenten de behoefte niet volledig binnenstedelijk kan worden opgevangen en hoe daarvoor een goede onderbouwing kan worden gemaakt. De Provincie Noord-Holland heeft hierover aangegeven explicieter in beeld te willen hebben wat de buitenstedelijke plannen voor de komende periode zijn en nogmaals goed te kijken wat de binnenstedelijke potentie is voor woningbouw. De gevraagde aanvullingen zowel ten aanzien van het regionale woningbouwprogramma als beleidsmatige onderwerpen op het gebied van wonen, zijn in de vorm van een oplegger bij de RAP 2016-2020 gevoegd.

Het plan past binnen de kaders van het RAP. Er worden nieuwbouwwoningen toegevoegd aan het huidige bestaande aanbod in binnenstedelijk gebied.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (vastgesteld in oktober 2012) worden de toekomstige ontwikkelingen van de gemeente beschreven. De Structuurvisie gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen.

In de toekomst wil Haarlemmermeer de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus – haar zogeheten atypische stedelijkheid – versterken. Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is en verbindt, een samenleving met samenhang. Dat betekent ook dat er samenhang moet zijn tussen alle ontwikkelingen die plaats vinden, zowel de ruimtelijke als de sociale ontwikkelingen. Haarlemmermeer positioneert zich ook in de toekomst als een attractieve

ontmoetings- en vestigingsplaats. Duurzaamheid en oog voor bestaande structuren zijn leidend bij de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen. 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 aantrekkelijke ontmoetingsplaats.

De structuurvisie beschrijft daarnaast de grondslagen en ontwerpprincipes die als uitgangspunt worden gehanteerd bij de verdere ontwikkeling van Haarlemmermeer. Deze zijn samengevat in zes kernpunten:

1. Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.
2. Energie als speerpunt.
3. Netwerk (keten)mobiliteit: de knopen benut.
4. Synergie met Schiphol.
5. Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties.
6. Cultuurhistorie en diversiteit als drager.

De ontwikkelingen in dit bestemmingsplan passen binnen de kaders van de structuurvisie. Er worden binnenstedelijk nieuwe woningen ontwikkeld en daardoor wordt de atypische stedelijkheid verstevigt.

3.3.2 Masterplan Badhoevedorp

Het Masterplan Badhoevedorp dat op 12 juni 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld geldt als ontwikkelingskader voor Badhoevedorp. Het masterplan geeft in grote lijnen weer wat in de toekomst gaat gebeuren in Badhoevedorp en stelt de ruimtelijke, functionele en financiële kaders vast. Het plan toont niet alleen een nieuwe toekomst voor het gebied van het voormalige tracé van de snelweg, maar spreekt zich ook uit over de zuidelijke rand van Badhoevedorp tot aan de omgelegde A9. Een belangrijk uitgangspunt in het masterplan is behoud van het dorpse karakter. De basis van het plan is een raamwerk van groene openbare ruimten met parken, plantsoenen, waterpartijen, bomenlanen, straten en langzaam verkeerroutes. Tussen de Ringvaart en de Schipholweg lopen noord-zuid gerichte lanen. Een route door het dorp (het Groene Lint) verbindt de parken, plantsoenen en woonbuurten met elkaar. Op en langs het oude wegtracé van de A9 komen nieuwe hoogwaardige woongebieden met aantrekkelijke openbare ruimten. In het masterplan zijn verschillende deelgebieden aangewezen; Quatrebras, Centrum, Schuilhoeve, Lijndenhof, De Veldpost en de Rijkstee. Rond het nu enigszins geïsoleerd gelegen Wandelbos aan de westzijde van Badhoevedorp (deelgebied Quatrebras) zijn woningen gepland. Binnen dit deelgebied wordt een aantal voorzieningen verplaatst, waaronder een nieuw dorpshuis. Het winkelcentrum (deelgebied Centrum) wordt vernieuwd, passend bij het dorpse karakter van Badhoevedorp en er komt een dorpsplein. Het huidige sportpark Schuilhoeve en de Groene Zoom

[illegible]

Afbeelding 4, kaart masterplan

Op 29 maart 2011 is het Definitief Stedenbouwkundig ontwerp (DSO) Quatrebras door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Het DSO is een uitwerking van het Masterplan Badhoevedorp voor deelgebied Quatrebras. Het DSO dient als raamwerk voor de toekomstige bouwplanontwikkeling (woningen en voorzieningen), de inrichting van de openbare ruimte en vormt de basis voor de grondexploitatie. Het plan heeft betrekking op stedenbouwkundige, civieltechnische, planologisch-juridische, financiële en maatschappelijke aspecten.

3.3.4 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018)

Quatrebras West 17

Uitgangspunt voor de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer 2018 is dat de reiziger zelf het beste bepalen met welke vervoersmiddel hij zijn reis kan maken. De visie zal worden gevolgd door een nieuwe meerjarige investeringsagenda waarbij overgebleven Deltaplanprojecten (uit het voorgaande verkeersbeleid) en middelen worden meegenomen en heroverwogen. Ook worden investeringen beter afgestemd met beheer- en onderhoudsplannen en zullen bereikbaarheidseffecten gemonitord blijven worden.

In de Mobiliteitsvisie zijn de volgende ambities opgenomen:

- Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen.
- Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen'.
- Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst; door een slimme fasering, wat nodig is wordt aangelegd, ruimte voor toekomstige uitbreiding wordt gereserveerd. Uitgangspunt is 'eerst bewegen, dan bouwen'.
- Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen.
- Mobiliteit met oog voor de leefomgeving; overlast zoveel mogelijk beperken.
- Veilig bewegen.
- Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies.
- Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven.
- Faciliteren van schone en stille mobiliteit.
- Monitoring en indicatoren.

De mobiliteitsvisie benoemt vervolgens een aantal thema's waarvoor doelstellingen zijn benoemd.

Auto

Toekomstig autonetwerk

Met de geplande komst van de Duinpolderweg wordt geïnvesteerd in de verbetering van de oostwestverbindingen en het ontlasten van de dorpen aan de westkant van Haarlemmermeer. Voor de ontsluiting van gebieden voor woningbouwontwikkeling die buiten de invloedssfeer van de Duinpolderweg liggen, zoals de ontwikkeling nabij station Hoofddorp en in Hoofddorp Noord, is aanpassing van de bestaande infrastructuur noodzakelijk.

Voor het landbouwverkeer dient het oude netwerk aan polderwegen zoveel mogelijk geschikt te blijven voor landbouwverkeer. De noord-zuid verbindingen zijn van belang voor het in stand houden van de relatie tussen het noordelijk en het zuidelijk agrarisch kerngebied van Haarlemmermeer. De oost-west verbindingen zijn van belang voor de onderlinge relaties en voor het bereiken van gelieerde bedrijven aan de rand van (of buiten) Haarlemmermeer.

Wegencategoriseringsplan

De mobiliteitsvisie voorziet in een geactualiseerd wegencategoriseringsplan, dat in plaats treedt van het wegencategoriseringsplan 2015. In het wegencategoriseringsplan is vastgelegd welke wegen

welke functie dienen te vervullen, welke maximumsnelheid daarbij past en wat de maximaal toelaatbare intensiteit op ieder wegtype is. Er zijn drie wegcategorieën: stroomwegen, erftoegangswegen - die toegang verschaffen tot bestemmingen – en gebiedsontsluitingswegen, die een stroomfunctie op wegvakken en een uitwisselfunctie op kruisingen hebben. Als blijkt dat het nodig is om een weg een andere wegcategorie te geven dan wordt dit aangepast bij vaststelling van het jaarlijkse uitvoeringsprogramma.

Er zijn aandachtswegen waar zowel de verkeersfunctie belangrijk is als de verblijfsfunctie. Een voorbeeld hiervan is de Ringdijk. In het beleid Ringdijk en Ringvaart is hiervoor een tussenoplossing voorgesteld, namelijk in de dorpskernen erftoegangswegen ingericht als fietsstraten met maximumsnelheid van 30 km/uur en daarbuiten gebiedsontsluitingswegen.

Openbaar vervoer

Het doel is een qua reistijd, kosten en comfort aantrekkelijk hoogwaardig openbaar vervoer. Dat de vervoerder een grote vrijheid om het netwerk en de dienstregeling in te richten binnen het door de Vervoerregio Amsterdam opgelegde Programma van Eisen heeft hierin resultaat. Voor de bereikbaarheid van kleine kernen en het bereiken van bepaalde doelgroepen wordt onderzocht of vraaggericht OV een oplossing kan bieden.

Fiets

Onder andere door het toenemend gebruik van de E-fiets, is het nodig het huidige fietsnetwerk lokaal maar ook regionaal op te waarderen. Snelfietsroutes dienen te worden verbeterd.

Voetgangers

Voetpaden hebben verschillende doeleinden; speeldomein van kinderen, ontmoetingsruimte voor buurtgenoten en verkeersfunctie om van A naar B te komen. In woonwijken hebben voetgangers langs 50km en 30km-wegen een eigen verkeersruimte nodig. Toegankelijkheid van deze ruimte is van belang. Daar waar schakels ontbreken worden voetpaden aangelegd.

Verkeersveiligheid

Met de toenemende mobiliteit groeit ook de verkeersonveiligheid en de overlast door sluipverkeer. Er wordt geïnvesteerd om structureel onveilige situaties en ontbrekende schakels weg te nemen. Verkeerseducatie blijft een belangrijk onderwerp.

Bij toekomstige infrastructuur staat verkeersveiligheid voorop. Het doorgaande verkeer moet worden geweerd uit de wijken en zo snel mogelijk naar het regionale netwerk worden geleid. Waar nodig moet het regionale netwerk van bus- en wegverkeerverbindingen worden uitgebreid.

Strategisch parkeerbeleid

De nota Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer (2017) maakt integraal onderdeel uit van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Met het Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer willen we bereiken dat voorzien wordt in de parkeerbehoefte en dat overlast door onbedoeld gebruik van parkeergelegenheden wordt voorkomen. Om voldoende parkeergelegenheid voor doelgroepen te faciliteren, werkt de gemeente met parkeernormen, als onderdeel van het

autoparkeerbeleid. Het autoparkeerbeleid heeft als doel de parkeercapaciteit optimaal te verdelen; “de juiste parkeerder op de juiste plaats”.

3.3.5 Woonvisie 2012-2015 (2012)

In 2012 heeft de gemeenteraad de nota ‘Woonvisie 2012-2015’ vastgesteld. De Woonvisie is het kader voor het woonbeleid van Haarlemmermeer. Voorspelbaarheid en maakbaarheid zijn op de achtergrond gedrongen door de hoge dynamiek in de samenleving en op de woningmarkt. Dit in combinatie met een veranderende rol van de gemeente, vraagt om een Woonvisie die slim inspeelt op marktomstandigheden in plaats van een Woonvisie die pretendeert de marktomstandigheden te bepalen. De Woonvisie heeft als centrale doelstelling: *‘Haarlemmermeer zet zich in voor duurzame en betaalbare woningen in leefbare dorpen in wijken en aangenaam wonen in diverse woonmilieus: stedelijk, suburbaan, dorps en landelijk’*.

De drie belangrijke pijlers daarin zijn:

- Woongenot in dorpen en wijken. Maatwerk in regelgeving op lokaal niveau, aandacht voor woonwijken met stadse en suburbane woonmilieus (Hoofddorp, Nieuw-Vennep) en versterken van uniek karakter in de kernen en het buitengebied.
- Inspelen op de woningmarkt. De woningmarkt, vraag en aanbod, is het uitgangspunt. Dit heeft zijn weerslag in het woningbouwprogramma en de toewijzing aan woningzoekenden. Nieuwbouwaanbod is minder dan voorheen een ‘draaiknop’ omdat de vraagzijde de markt regeert.
- Wonen en zorg / bijzondere doelgroepen. De vergrijzing zorgt voor een veranderende woonvraag en het huisvesten van bijzondere doelgroepen heeft onze extra aandacht. Mede door het scheiden van wonen en zorg en de decentralisatie van taken naar de gemeente, spelen partners die gespecialiseerd zijn in wonen, zorg en welzijn hierbij een sleutelrol.

Daarnaast is er facetbeleid: duurzaamheid, inbraakpreventie en toegankelijkheid. Aangezien Haarlemmermeer een integraal duurzaamheidsbeleid heeft (programma Ruimte voor Duurzaamheid), volgt de Woonvisie de uitgangspunten van dat duurzaamheidsbeleid.

De richtlijn voor het gemeentelijk nieuwbouwprogramma is:

- Sociaal segment 30%
- Derde segment voor middeninkomens 10%
- Marktsegment 60%

Het aandeel van 30% voor sociale huur wordt gemeentebreed gerealiseerd, echter niet meer in elk individueel woningbouwplan, maar vanuit het oogpunt van een gedifferentieerde bevolkingsopbouw en voornamelijk in plannen van enige omvang. Particulier opdrachtgeverschap wordt een volwaardig onderdeel van de woningbouw in Haarlemmermeer.

3.3.6 Woonagenda (2015)

Sinds de Woonvisie Haarlemmermeer in 2012 is vastgesteld, is er veel veranderd. Met de Woonagenda (2015) wordt naast de nog steeds geldende Woonvisie een verdieping gegeven van het gemeentelijk volkshuisvestelijk beleid. Hierbij zijn vier speerpunten:

- Relatie gemeente en corporatie: Sturingsmogelijkheden richting woningbouwcorporaties worden beter benut, bijvoorbeeld nieuwe prestatieafspraken.
- Toegankelijkheid en betaalbaarheid sociale huursegment. Er komen nieuwe afspraken over het aanbod sociale huurwoningen: minstens een nader te bepalen percentage van de vrijkomende sociale huurwoningen wordt weer als sociale huurwoning verhuurd en er komen nieuwe maatregelen ten aanzien van urgenties en bijzondere doelgroepen.
- Wonen en zorg: Haarlemmermeesters die zorg behoeven moeten langer zelfstandig thuis (kunnen) blijven wonen.
- Woningbouwontwikkeling in de nieuwe woningmarkt: De nieuwe woningmarkt geen vooraf bepaald percentage in de programmering. Er wordt gekozen voor een gerichte inzet per segment.

3.3.7 Conclusie gemeentelijk beleid

Het bestemmingsplan Badhoevedorp Quatrebras west is in overeenstemming met de genoemde gemeentelijke beleidskaders. Weliswaar neemt het aantal woningen in dit deel van Badhoevedorp toe en voorziet de ontwikkeling in een andere samenstelling van woningen dan eerder beoogd, doch deze invulling van het gebied sluit (veel) beter aan op de huidige inzichten en de grote woningbehoefte.

4 Nieuwe situatie

4.1 Visie op het plangebied

Vanwege de omlegging van de A9 komen gronden vrij en ontstaat ruimte voor een nieuwe invulling. Zoals eerder gesteld is het masterplan als vertreksituatie genomen. Dit betekent dat een groot deel van de vrijgekomen gronden wordt gebruikt om nieuwe hoogwaardige woongebieden te realiseren binnen de bebouwde kom van Badhoevedorp, een echte dorpskern wordt gecreëerd en de nadruk in het oosten en westen van het plangebied op hoogwaardige bedrijvigheid ligt.

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt binnen de woonwijk van Quatrebras. Quatrebras is de verbindende schakel tussen de woonbuurten Bouwlust en Badhoevedorp-Noord. Het wandelpark vormt ruimtelijk gezien hierbij de verbindende groenstructuur. Het programma van de omliggende nieuwe woongebieden bestaat voornamelijk uit grondgebonden woningen. Op een aantal stedenbouwkundige beeldbepalende locaties is gekozen voor wat hogere woongebouwen met een bijzondere architectonische uitstraling, zoals aan de zijde van de Schipholweg. De vijf woonbuurten in Quatrebras krijgen door hun specifieke ligging en door hun programmatische profiel allemaal een eigen karakteristiek en uitstraling.

4.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied bevindt zich aan de westzijde van Badhoevedorp en ligt tegen de Schipholweg aan. Direct ten westen van het plangebied wordt, als buffer tussen de woonwijk en het nieuwe bedrijventerrein Lijndenhof, een groen- en waterverbinding aangelegd. Dwars door het plangebied loopt de nieuwe verkeersontsluiting van het deelgebied Quatrebras en het westelijk deel van Badhoevedorp, te weten de Oleanderlaan. Aan weerszijden van de Oleanderlaan komt woningbouw.

Voor de oosthoek van de kruising Oleanderlaan / Schipholweg kan worden uitgegaan van een programma met uitsluitend gestapelde woningen. Het plan gaat uit van twee bouwvlakken aan de zijde van de Schipholweg die kunnen worden bebouwd tot een hoogte van 18 meter. Het grote appartementencomplex aan de oostzijde van de Oleanderlaan betreft een gebouw met meerdere bouwdelen, verbonden door een toegankelijk dek boven het parkeren. Het parkeren wordt met een gebouwde parkeervoorziening opgelost.

Aan de westzijde van de Oleanderlaan wordt, in de meest zuidelijke punt van het woongebied, eveneens voorzien in de bouw van appartementen. Voor dit appartementengebouw is een hoogte van 15 meter vastgelegd. De parkeerbehoefte van deze woningen wordt met een parkeergarage opgelost.

Het aantal te realiseren appartementen bedraagt ten hoogste 143, verdeeld over beide hoeken van de Oleanderlaan met de Schipholweg. Van uitgewerkte bouwplannen is nog geen sprake, het plan biedt ruimte om beide locaties zo optimaal mogelijk in te richten.

In het meer noordelijk gelegen deel aan de westzijde van de Oleanderlaan biedt het plan ruimte voor de ontwikkeling van 43 grondgebonden woningen. Uitgegaan kan worden van woningen met een goot- en bouwhoogte van 7 respectievelijk 11 meter. Voor één blok is de goothoogte gesteld op 9 meter en de bouwhoogte op 13 meter. Het plan legt geen woningtypologieën vast, maar er zullen naast enkele blokken van vier of vijf rijwoningen eveneens enkele twee-onder-één-kapwoningen worden gerealiseerd. In onderstaande afbeelding is een impressie van de stedenbouwkundige verkaveling weergegeven.



4.3 Functionele structuur

Zoals in 4.2 is beschreven wordt het plangebied geheel als woongebied met de daarbij behorende voorzieningen (erven, tuinen, groen, water en parkeren) ontwikkeld. De woonfunctie zal bepalend zijn voor de uitstraling van het gebied. Daarnaast zal ook de nieuwe Oleanderlaan, die dwars door het plangebied loopt en een belangrijke functie heeft voor de ontsluiting van Quatrebras en Badhoevedorp, opvallen. Voor de inrichting van het openbaar gebied zijn op gebiedsniveau (Quatrebras) stringente kaders opgesteld.

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. Hiermee wordt beoogd vervuiling te voorkomen en te beperken, duurzaam gebruik van water te bevorderen, het aquatische milieu te beschermen en te verbeteren en de effecten van overstromingen en droogte in te perken. De algemene doelstelling is om een goede milieutoestand te bereiken voor alle wateren.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Ook is via de Invoeringswet Waterwet de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast de Waterwet blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter 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.

Waterbeheerplan 5 2016-2021

In het “Waterbeheerplan 5 2016 – 2021” staat samen werken aan water centraal. Zodat nu en in de toekomst in dit deel van Nederland waar onder zeeniveau gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Het Hoogheemraadschap van 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 hoofdamijsie 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.

Riolering en afkoppelen

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met Rijnland afstemming plaatsvindt 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 uitlopende bouwmaterialen en het vermijden van vervuilende 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. De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat.

Keur Rijnland 2020

De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatwerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen) en voor kwelgevoelige gebieden. Maar ook voor 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.

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 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 vormt de basis voor de planning van nieuwe aanleg, plannen om vuiluitworp 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 zwaardere ontwerpnorm voor het rioolstelsel, waardoor zwaardere regenbuien minder snel overlast veroorzaken. Om overlast door grondwater te voorkomen voorziet het GRP in de aanleg van drainage in vijf wijken: Rijsenhout-Zuid, Pax, Graan voor Visch (Hoofddorp), Linqenda, Welgelegen (Nieuw-Vennep), en het uitvoeren van grondwatermaatregelen in Zwanenburg.

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

In samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland is voor geheel Badhoevedorp in 2013 door Witteveen en Bos het Waterstructuurplan Badhoevedorp opgesteld. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar het onderzoek dat ten behoeve van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost is uitgevoerd evenals het Waterstructuurplan Badhoevedorp.

5.1.3 Conclusie

Het aspect water is ten behoeve van de in het bestemmingsplan opgenomen gebiedsontwikkeling uitvoerig onderzocht en beschreven in een waterstructuurplan dat in samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland is opgesteld. In het bestemmingsplan krijgen de in het plangebied aanwezige hoofdwatgangen een passende bestemming en wordt de realisatie van nieuw water mogelijk gemaakt. Het aspect water vormt zodoende geen belemmering voor het 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, na 1 juli 2008 AW2000-waarden);
- schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 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 milieu hygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden (BGW's). Bodemgebruikswaarden zijn een product van het functiegericht saneringsbeleid "Van Trechter naar Zeef". Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Dit besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.

Gemeentelijke nota bodembeheer

Met het Besluit bodemkwaliteit (2015) en de bijbehorende Regeling bodemkwaliteit (2015) is een stap gezet in de richting van duurzaam bodembeheer. Uitgangspunt in de bijbehorende normstelling is de directe relatie tussen de chemische bodemkwaliteit en het gebruik van de bodem, gebaseerd op een risicobenadering. In situaties met een gering risico gelden daarom beperkte regels en minder strenge normen dan in situaties met meer risico's. Haarlemmermeer probeert zoveel mogelijk een afweging te maken op basis van feitelijke risico's.

De Nota Bodembeheer (2017) biedt een praktische richtlijn aan de gemeentemedewerkers, adviesbureaus, aannemers en andere bodemintermediairs hoe in Haarlemmermeer het beste met vrijkomende grond en baggerspecie kan worden omgesprongen, waarbij aan zaken als gezond verstand, kostenbesparing, milieuwinst en voldoen aan geldende wet- en regelgeving veel aandacht is besteed. Een instrument dat inzicht geeft in de bodem is de nieuwe bodemkwaliteitskaart, waarin honderden bodemonderzoeken uit de periode 2010-2017 zijn ingevoerd, afkomstig van onverdachte locaties (niet-brongerelateerde verontreinigingen) en heeft een nieuwe berekening plaatsgevonden van de bodemkwaliteit in de diverse bodemkwaliteitszones. Ook de bodemfunctiekaart is geactualiseerd.

Ondanks toegenomen bedrijvigheid in de polder voldoet de diffuse bodemkwaliteit in het grootste deel van het gebied wat betreft de stoffen uit het standaard stoffenpakket nog altijd aan de Achtergrondwaarde (schoon). Deze grond is in principe geschikt om - onder voorwaarden - overal zonder onderzoek te hergebruiken (zone 1). Een klein gedeelte van het grondgebied van de gemeente heeft een bodemkwaliteit die voldoet aan de kwaliteitsklasse wonen (zone 2). In deze zones geldt in principe het generieke beleidskader. In enkele deelgebieden voldoet het generieke kader niet, dit zijn Schiphol Trade Park en Park21.

5.2.2 Onderzoek

In 2019 is door bodemkwaliteitsbureau Grondslag een verkennend bodemonderzoek naar de gronden in dit plangebied uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is het vastleggen van de milieu hygiënische bodemkwaliteit en het beoordelen of de bodem geschikt is voor de beoogde bestemming 'wonen met tuin'. Het onderzoek toetst de boringen aan enkele hypothesen over de verontreiniging. In de bovengrond en het grondwater zijn enkele lichte verhogingen boven de 95-percentielwaarden, als opgenomen in de bodemkwaliteitskaart, aangetoond. In de ondergrond zijn geen verhogingen aangetoond.

Er zijn in de bovengrond lichte verhogingen van OCB aangetoond. In de boven- en ondergrond zijn eveneens PFOS en/of PFOA aanwezig. De grond voldoet minimaal aan de 'Klasse Niet ingedeeld-PFOS/PFOA-Toepasbaar' in de beleidsregel van de gemeente. Op basis van de beleidsregel van de provincie Noord-Holland ten aanzien van PFOS en PFOA dient de locatie als verontreinigd te worden beschouwd, maar is er geen bodemsanering noodzakelijk. De gehalten liggen ruimschoots onder de maximale waarde. Tijdens het onderzoek zijn geen waarnemingen gedaan die kunnen duiden op de aanwezigheid van asbest.

5.2.3 Conclusie

De onderzoeksresultaten vormen geen belemmering voor de afgifte van een omgevingsvergunning en/of de toekomstige functie 'wonen met tuin'. Als de grond wordt afgevoerd voor hergebruik elders, is (normaliter) eerst een keuring nodig conform het Besluit Bodemkwaliteit. Met name bij grotere partijen grond is dit laatste voordeliger dan afvoeren naar een grondbank of -depot. Hergebruik is in sommige gevallen mogelijk zonder aanvullend onderzoek, mede afhankelijk van de bodemkwaliteitskaart.

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 1998 en de Boswet. De Wet natuurbescherming neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Dat is niet alleen van belang vanwege het feit dat Nederland is gehouden tot nakoming van zijn internationale verplichtingen, maar ook omdat de Europese regelgeving een hoog beschermingsniveau van de natuur verzekert, hoger dan de bescherming die vóór de totstandbrenging van de Europese kaders werd geboden door de nationale wetgeving. Met het oog op een goede doorwerking van de Europese beschermingskaders en maximale duidelijkheid voor burgers, ondernemers en overheden is ervoor gekozen de kern en reikwijdte van de Europese voorschriften op herkenbare wijze op formeel wetsniveau te regelen. Waar dat noodzakelijk is voor een adequate bescherming van natuurwaarden waarvoor geen specifieke bescherming is voorzien in Europese regelgeving worden op formeel wetsniveau aanvullende, als zodanig kenbare 'nationale' beschermingsvoorschriften verankerd. De verschillende onderdelen van de wettelijke regeling (te weten de regelingen inzake de bescherming van gebieden, van soorten en van houtopstanden) zijn beter afgestemd op elkaar en ook op de voornemens ten aanzien van het omgevingsrecht, onder meer op het punt van procedurele integratie van plannen en besluiten inzake gebiedsontwikkeling. Het instrumentarium voor de aanpak van illegale handel in dieren en planten van beschermde soorten, illegale handel in producten daarvan en handel in illegaal geproduceerd hout of producten daarvan wordt met dit wetsvoorstel versterkt. De normen en maatregelen als voorzien in dit wetsvoorstel strekken tot de bescherming van de kernnatuurwaarden en de houtopstanden. Zij staan niet op zichzelf, maar maken deel uit van veel groter maatregelenpakket gericht op de bescherming van natuurwaarden en het tegengaan van biodiversiteitsverlies. De taken en verantwoordelijkheden worden in het wetsvoorstel zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd, overeenkomstig het uitgangspunt 'decentraal tenzij'. Eén van verantwoordelijkheden van de provincie is Natuurnetwerk Nederland, een netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden.

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

- uit populatie dynamische 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
- het natuurlijke verspreidingsgebied van die soort niet kleiner wordt of binnen afzienbare tijd lijkt te zullen worden, en
- er een voldoende grote habitat bestaat en waarschijnlijk zal blijven bestaan om de populaties van die soort op lange termijn in stand te houden.

5.3.2 Onderzoek

Gebiedsbescherming

Ten behoeve van de planontwikkeling is eerst een quick scan uitgevoerd naar eventuele effecten op beschermde gebieden. Gezien de afstand van de projectlocatie tot het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied zal vanwege aanleg en gebruik naar verwachting normaal gesproken geen sprake zijn

van een stikstofdepositie > 0,00 mol N/ha/jaar. Voorwaarde is wel dat dan gebruik moeten worden gemaakt van relatief nieuw materieel (overwegend vanaf 2014). Hierdoor zal voor dit project geen sprake zijn van vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming en een registratie middels het stikstofregistratiesysteem zal ook niet nodig zijn.

Parallel aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is een onderzoek naar de stikstofdepositie uitgevoerd¹. Uit dit onderzoek blijkt dat het plan niet leidt tot een significante toename van stikstofdepositie en dat negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

Soortbescherming

Ten behoeve van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost is uitvoerig onderzoek naar soorten uitgevoerd. Geconcludeerd is dat de natuurwaarden in het gehele plangebied over het algemeen laag zijn. Weliswaar is het aantal biotopen vrij hoog, toch hebben maar weinig beschermde soorten hier hun onderkomen of maken zij van dit gebied gebruik. Als gevolg hiervan zijn in het (onderzochte) bestemmingsplangebied voornamelijk algemeen voorkomende soorten aanwezig. Naast de bittervoorn en de kleine modderkruiper in de watergangen, vragen met name het wandelbos en het ANWB-bos extra aandacht.

Ten behoeve van de ontwikkeling van het park en de woningbouw in Quatrebras is voor het wandelbos aanvullend onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek bleek dat, met uitzondering van niet- jaarrond beschermde vogels en vleermuizen, geen vaste verblijfplaatsen van tabel 2/3 beschermde flora- en fauna aangetroffen zijn. Conclusies die van invloed zijn op de uitwerking en uitvoering van de ontwikkelingen in het plangebied Quatrebras zijn met name dat de verblijfplaatsen van vleermuizen in bomen en gebouwen en bovenal het bos belangrijke foerageergebieden zijn voor de lokale en regionale gewone- en ruige dwergvleermuis populatie waarvoor compensatie en ontheffing verplicht was.

Gelet hierop is een aantal maatregelen uitgevoerd en is eerder ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd en verleend. De huidige inrichting en het gebruik van het plangebied geven geen aanleiding om aanvullend onderzoek te doen.

5.3.3 Conclusie

De Wet natuurbescherming 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

¹ Econsultancy, Onderzoek stikstofdepositie Amsterdamse Baan te Badhoevedorp, 16 februari 2021, Rapportnummer 14903.001.

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 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet vervangt 6 wetten op het gebied van cultureel erfgoed vervangen en sorteert hiermee voor op de komende Omgevingswet. Door de wetten te bundelen en een aantal regels te vernieuwen is de wetgeving minder versnipperd. In de Erfgoedwet staat onder andere; wat cultureel erfgoed is; wie welke verantwoordelijkheden heeft en hoe Nederland daar toezicht op houdt. De Erfgoedwet gaat over de bescherming van het cultureel erfgoed. Er is ook erfgoed in ruimtelijke ordening (de leefruimte om ons heen). Hoe Nederland daarmee omgaat staat in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

In de gemeentelijke nota Erfgoed op de kaart (2011) ligt de nadruk op de gebieden van materieel erfgoed, waarvoor nog geen beleid bestaat, of waarvoor vanwege wettelijke verplichtingen aanpassingen noodzakelijk zijn. Het gaat hier om drie terreinen: cultuurlandschappen, archeologie en gebouwde monumenten. De gemeente had tot op heden alleen beleid op het gebied van gebouwde monumenten in de vorm van een monumenten- en subsidieverordening. Een beleidsnota op het gebied van monumentenzorg, cultuurlandschappen en archeologie ontbrak. In de nota wordt uiteengezet hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) in ruimtelijke plannen en bij vergunningverlening.

5.4.2 Inventarisatie

Aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden door de provincie aangewezen komen niet voor in Haarlemmermeer. In de gemeente Haarlemmermeer bevinden zich geen door het Rijk, provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten.

5.4.3 Conclusie

In het plangebied zijn geen aardkundige monumenten en waarden, archeologische monumenten en waarden aanwezig. Ook is de kans op het aantreffen van archeologische waarden in het plangebied zeer laag. Verder archeologisch onderzoek in het plangebied wordt niet noodzakelijk geacht. Het bestemmingsplan heeft geen negatieve effecten op archeologische en cultuurhistorische objecten en waarden.

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 geluidsbelasting 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 geluidsbelasting (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-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 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.²

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 geluidsbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB niet te boven gaan. De op 1 januari 2007 geldende ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

Luchtverkeerslawaaï

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidsbelasting (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.

5.5.2 Onderzoek

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder is het bij de vaststelling van een bestemmingsplan noodzakelijk dat een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd naar de geluidsbelasting op gevels van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en andere geluidsgevoelige terreinen, die binnen de geluidszone van een weg vallen. Langs wegen bevindt zich een zone, waarvan de breedte is opgenomen in artikel 74 van de Wet geluidhinder. De zonebreedte is bij wegverkeer afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied ligt. Buitenstedelijk is het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend in de zone van een auto(snel)weg. Het overige gebied is binnenstedelijk. Geen zone hebben wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 kilometer per uur of waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidniveaukaart vaststaat, dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de weg 50 dB of minder bedraagt.

² Conform artikel 110g Wgh 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.

Bij het toekennen van nieuwe bestemmingen in het bestemmingsplan, zal de geluidsbelasting onderzocht moeten worden. Vastgesteld zal moeten worden dat de toegekende bestemming op akoestisch gebied realiseerbaar is.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd³. In dit rapport zijn zowel het wegverkeerslawaai als het industrielawaai onderzocht.

In het onderzoek is uitgegaan van een invulling van het gebied die is gebaseerd op het ontwerp dat de ontwikkelaar heeft aangeleverd (mei 2020). In het bestemmingsplan is een aantal eengezinswoningen en een aantal appartementengebouwen opgenomen. Van deze gebouwen is de concrete invulling nog niet bekend.

Het bestemmingsplan is (gedeeltelijk) gelegen in de wettelijke geluidszones van:

- de rijksweg A9;
- de Schipholweg;
- Oleanderlaan;
- de geluidzone grondgebonden activiteiten industrieterrein Schiphol- Oost.

De Robert Kochstraat wordt afgewaardeerd tot een 30 km/uur weg en heeft geen geluidszone. De geluidsbelasting als gevolg van de Robert Kochstraat is wel berekend in het kader van de onderbouwing van een goede ruimtelijke onderbouwing. Voor de Robert Kochstraat wordt in de toekomstige situatie uitgegaan van het wegdektype dichtasfalt beton.

Voor de Oleanderlaan wordt uitgegaan van de toepassing van een geluidarm wegdektype (DGD type B). Voor het te ontwikkelen gebied zijn in 2016 geen hogere waarden vastgesteld.

Op basis van de uitgevoerde berekeningen wordt voorgesteld de volgende hogere waarden voor dit plandeel vast te stellen:

Wegvak/Bron	Maximale geluidbelasting weg/bron [dB]	Voorstel hogere waarde (2020)	Maximale ontheffings- waarde [dB]	Maximale geluidbelasting L _{cum} [dB]	Eerder vastgestelde hogere waarde (2012)
Rijksweg A9	53	53	53	65	53
Schipholweg	62	62	63	65	-
Verlengde Amsterdamse Baan / Oleanderlaan	51	51	63	65	-
Industrielawaai Schiphol Oost	50 ⁴	-	-	-	-

³ Witteveen en Bos, Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Quatrebras Badhoevedorp_deelplan Bertelli, 21 juli 2020, projectnummer 116771.

⁴ Voor industrielawaai dosismaat dB(A) etmaalwaarde. Voor wegverkeer zijn de waarden in de dosismaat L_{den}. Omdat de geluidsbelasting industrielawaai grondgebonden activiteiten (L_{Ar,LT}) lager dan 50 dB(A) is, behoeft geen hogere waarde voor dit bouwplan vastgesteld te worden.

Bij de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting is rekening gehouden met de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer, de grondgebonden activiteiten van Schiphol en het luchtverkeer. De maximale waarde van L_{cum} bedraagt 65 dB.

De gecumuleerde geluidsbelasting van minder dan $L_{cum} = 66$ dB wordt acceptabel geacht in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Voor de geluidsgevoelige vertrekken van de woningen geldt voor het wegverkeer een binnen niveau van $L_{den} = 33$ dB en voor de grondgebonden activiteiten van Schiphol geldt een maximaal binnenniveau van 35 dB(A).

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning dient de initiatiefnemer aan te tonen dat aan deze waarden wordt voldaan, rekening houdend met de geluidsbelasting per geveldeel van een woning en het karakteristieke geluidsspectrum voor de maatgevende geluidsbron.

Uitgaande van een maximale geluidsbelasting van minder dan 50 dB(A) voor de grondgebonden activiteiten, wordt verwacht dat bij nieuwe woningen (minimale geluidwering 20 dB(A)) wordt voldaan aan de binnenwaarde van 35 dB(A).

De hoogst belaste woningen betreffen de woningen in het westelijk gedeelte van de planontwikkeling, geprojecteerd langs de Schipholweg. De exacte indeling van beide vlakken met appartementen ten oosten en ten westen van de Oleanderlaan is nog niet bekend. De invulling van de bouwvlakken is wel zodanig opgezet, dat de akoestische kwaliteit acceptabel wordt gevonden. Daarbij geldt dat met name het oostelijk gebouw in een carrévorm zorgt voor een afscherming van toekomstige gebouwen ten noorden van het gebouw. Bovendien is er voor alle bewoners van dat appartementsgebouw een gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte aanwezig.

5.5.3 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de akoestische situatie aanvaardbaar is. Wel dienen hogere waarden te worden vastgesteld omdat de hoogst toelaatbare geluidsbelasting (de voorkeurswaarde) wordt overschreden. Parallel aan het ontwerpbestemmingsplan is een ontwerpbesluit om hogere waarden vast te stellen in procedure gebracht.

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 Ministeriële 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)⁵, of
- Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)⁶.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB '*Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)*' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen en dergelijke 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 totaalaantal 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 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.

⁶ 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.

5.6.2 Onderzoek

De voorgenomen ontwikkeling van woningen kan, vanwege de omvang van het plan (186 woningen) worden aangemerkt als een project dat niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Daarbij moet worden opgemerkt dat ten opzichte van het geldende plan de toename van woningen kleiner is, namelijk 137, terwijl uit eerder onderzoek naar de luchtkwaliteit bleek dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

5.6.3 Conclusie

Het bestemmingsplan met de daarin opgenomen ontwikkelingen voldoet aan de eisen ten aanzien van de luchtkwaliteit.

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 de oriëntatiewaarde voor 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. Daarnaast biedt risicokaart.nl inzicht in risicosituaties in de leefomgeving. Dit instrument kan gebruikt worden als informatievoorziening om te helpen bij het voorkomen, bestrijden en beperken van de gevolgen van rampen en zware ongevallen.

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).

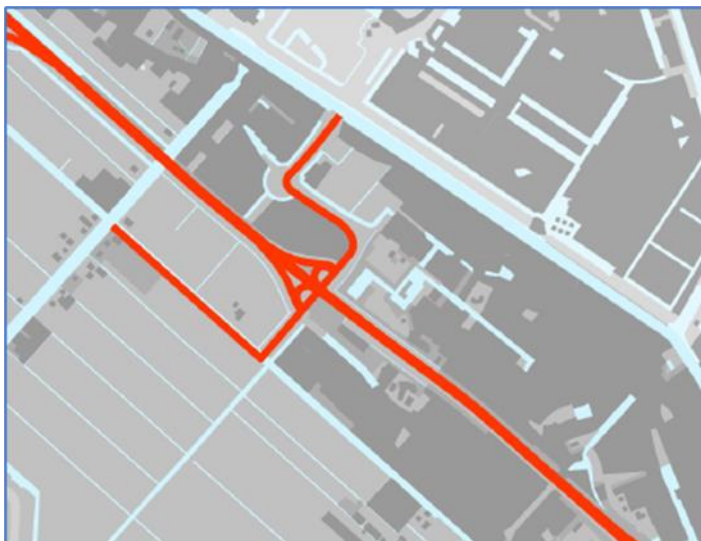
Op 1 april 2015 zijn het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling basisnet in werking getreden. Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Hierin wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de verantwoordingsplicht. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs de transportroutes, hoe hoog ze zijn en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

5.7.2 Onderzoek

Voor het plangebied zijn twee risicobronnen van belang, namelijk de luchtvaart en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De locatie ligt net buiten het invloedsgebied van een kerosine-buisleiding. Deze leiding loopt parallel aan de N232.

Vervoer gevaarlijke stoffen

De N232 is ter hoogte van het plangebied niet aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen. De kaart bij het raadsbesluit over de routing van het transport van gevaarlijke stoffen laat zien dat de A9 en de afslagen wel aangewezen zijn (raadsbesluit 2011.0043527).



Afbeelding 6 kaart bij raadsbesluit routing transport gevaarlijke stoffen

Inmiddels is de A9 omgelegd en is de route in afbeelding 6 achterhaald. De gedachte was om onder meer via de afrit van de A9 de Amsterdamse Baan op te gaan naar het noorden. Een op- en afrit ligt in de huidige situatie op circa 140 meter van het plangebied. Dat betekent dat een deel van het plan binnen een afstand van 200 meter valt. Dit is de afstand waarover verantwoording afgelegd moet worden over het groepsrisico. Het plangebied valt niet binnen het plaatsgebonden risico van de weg.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost is uitgebreid onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Hierover zijn drie rapporten gepubliceerd:

1. Rapport-1: Verantwoording groepsrisico eindsituatie (2014), Bestemmingsplan Badhoevedorp, gemeente Haarlemmermeer, projectnummer 203871, revisie 02, oktober 2010, deel 1 van 3.
2. Verantwoordingsplicht groepsrisico, Interimfase, ontwikkelingen zonder verlegd tracé A9, Bestemmingsplan Badhoevedorp, gemeente Haarlemmermeer, projectnummer 203871, revisie 02, oktober 2010, deel 2 van 3.
3. Risicoberekening vervoer gevaarlijke stoffen, Bestemmingsplan Badhoevedorp, projectnummer 203871, revisie 00, juli 2010, rapport 3 uit 3.

Uit de hiervoor genoemde rapporten blijkt dat het groepsrisico van de A9 licht stijgt ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen. Inmiddels maakt dit plan 137 extra woningen mogelijk ten opzichte van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost. Dit betekent dat het groepsrisico iets hoger zal liggen dan oorspronkelijk berekend. De oriëntatiewaarde zal echter niet overschreden worden.

Verder is van belang dat het plangebied ruim meer dan 30 meter van de weg af ligt en dus niet in het plasbrandaandachtsgebied ligt. Ook zullen er geen functies komen voor beperkt zelfredzame

personen. Van belang is dat personen kunnen vluchten van de wegen waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden.

Luchtvaart

Het plangebied ligt voor een deel binnen de zone LIB 5, het afwegingsgebied geluid en externe veiligheid. Binnen dit afwegingsgebied zijn de regels erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken.



Afbeelding 7 - LIB 5 (bron: Webapplicatie LIB Schiphol)

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost was nog geen sprake van de zone LIB 5. In de hiervoor genoemde onderzoeken is daarom nog geen rekening gehouden met dit nieuwe afwegingskader. Artikel 2.2.1d, tweede lid, LIB stelt dat bij een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning binnen het LIB 5 gebied de gemeente in de toelichting op dat besluit de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling motiveert.

Het toevoegen van woningen heeft tot gevolg dat er meer personen in de LIB 5-zone aanwezig kunnen zijn dan in de huidige situatie. Dit betekent dat in het geval van een vliegtuigongeval er meer slachtoffers kunnen vallen. Dit mogelijke gevolg wordt echter om de volgende redenen aanvaardbaar geacht.

De kans op een dergelijke ramp binnen het plangebied is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten LIB-zone 3. Een kans van 1 op de miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) als zo gering gezien dat het risico aanvaardbaar wordt geacht.

De gemeente Haarlemmermeer kan geen maatregelen treffen om een vliegtuigongeluk te voorkomen. Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten verlopen. De rijksoverheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen hebben zowel betrekking op het materieel, als op personen. Er zijn regels voor bemanningen, voor werknemers op of in de buurt van de luchthaven en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.

De mogelijkheden voor het treffen van maatregelen om de gevolgen te beperken zijn zeer gering. In het algemeen geldt dat nieuwbouw (gelet op de eisen van het Bouwbesluit 2012) zeer goed bestand is tegen brand. Aanwezig in een pand zijn dan ook goed beschermd tegen hittestraling, wanneer een vliegtuig in de directe omgeving van het gebouw neerstort.

De woningen beschikken over voldoende uitgangen; er zijn dus goede vluchtmogelijkheden.

De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het hiervoor geldende protocol op. De kwaliteit van de nood- en hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd. Dit gebied is goed ontsloten voor hulpdiensten. Er is voldoende bluswater in de omgeving aanwezig.

Het verstrekken van informatie aan nieuwe bewoners is van belang om de gevolgen van een eventueel ongeval te beperken.

5.7.3 Conclusie

De lichte stijgingen van de groepsrisico's ten gevolge van de luchtvaart en van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg zijn verantwoord. Daarmee vormt de externe veiligheid geen belemmering voor dit plan.

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 op grond van de Wet milieubeheer.

5.8.1 Onderzoek

In het plangebied zijn geen agrarische bedrijven aanwezig waarvoor een minimale afstand tot een geurgevoelig object aangehouden dient te worden. Vanuit bedrijven en milieuzonering worden wel eisen gesteld aan de afstand van een bedrijf tot gevoelige objecten vanuit het aspect geur. Bij een bedrijfsuitbreiding of een nieuw vestiging van een bedrijf dient in principe de richtafstand (ten aanzien van geur) uit de bedrijvenlijst van dit bestemmingsplan aangehouden te worden. Voor het bestemmingsplan Schiphol heeft in 2010 een onderzoek plaatsgevonden door Buro Blauw B.V. Hieruit bleek dat met name de luchtvaart gebonden activiteiten van belang zijn.

5.8.2 Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan. De gemeente en ontwikkelaars zullen bij de verkoop van woningen communiceren over de mogelijke hinder door kerosinegeur.

5.9 Licht

Strikte normen voor kunstmatige verlichting in de vorm van afstandsbepalingen zijn er niet. De regelgeving richt zich vooral op de lichtbronnen, de veroorzakers van licht. Specifiek voor bestemmingsplannen is voor sommige activiteiten Hoofdstuk 7 Milieueffectrapportage Wm van

toepassing. Bijvoorbeeld voor grote projecten waarbij lichthinder kan ontstaan, is kunstmatige verlichting een van de milieuaspecten waarop het een en ander moet worden afgewogen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan (auto)wegen, grote oppervlakten met kassen, grote woningbouwprojecten, stadsontwikkelingsprojecten of industrie gebieden.

De kern van het beleid ten aanzien van licht is dat donkerte hoort tot een van de kernkwaliteiten van het landschap onder het kopje belevingskwaliteit. Het rijksbeleid is gericht op het in beeld brengen, realiseren en veiligstellen van de gewenste leefomgevingkwaliteit door het terugdringen van verstoring door activiteiten op het platteland (geluid, licht, stank). Ook worden het gebruik van energiezuinige (straat)verlichting bij gemeenten en provincies bevorderd met behoud van kwaliteit en (verkeers)veiligheid.

5.9.1 Onderzoek

Het plangebied en de omgeving daarvan is als stedelijk gebied met Schiphol en snelwegen in de directe nabijheid al sterk verlicht. Het nog verder te ontwikkelen sportcomplex De Veldpost ten zuiden van de Schipholweg zorgt voor nieuwe lichtbronnen. Er worden lichtmasten gerealiseerd ten behoeve van de verlichting van buitensporten. Om lichthinder te voorkomen zal voor plaatsing van de installatie het ontwerp met een berekening getoetst dienen te worden. Naar verwachting is het mogelijk om de lichtmasten zo te situeren en af te stellen dat lichthinder voorkomen wordt.

5.9.2 Conclusie

Het aspect licht vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.10 Bedrijven en milieuzonering

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 toestaan en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het ruimtelijk plan mogelijk is.

5.10.1 Onderzoek

In het plangebied zelf bevinden zich geen bedrijven. Ten noordwesten van het plangebied bevindt zich het bedrijventerrein Lijnden waar aan de randen bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.1 worden toegestaan. Bij bedrijven met milieucategorie hoort een richtafstand van 50 meter. Het plangebied ligt op meer dan 50 meter afstand van de gronden die bedrijfsfuncties toelaten.

5.10.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er geen bedrijven binnen of nabij het plangebied aanwezig zijn die vanuit bedrijven -en milieuzonering (geur, stof, geluid, gevaar) belemmeringen opleveren. Het aspect bedrijven- en milieuzonering vormt geen belemmering voor de wijze waarop de gronden in het plangebied bestemd zijn.

5.11 Luchtvaartverkeer

5.11.1 Wet- en regelgeving

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

5.11.2 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. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten in overeenstemming zijn met het LIB. Het gaat hierbij om afwegingen die moeten worden gemaakt met betrekking tot externe veiligheid, hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

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. 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.

Voor het plangebied geldt een hoogtebeperking van circa 17 tot maximaal 26 meter, gerelateerd aan de referentiehoogte van Schiphol (NAP, het maaiveld ligt op - 4,00 m NAP). Mocht het incidenteel toch nodig zijn om ontwikkelingen mogelijk te maken in strijd met de hoogtebeperkingen, zal er een verklaring van geen bezwaar Wet luchtvaart aangevraagd dienen te worden.

Het plangebied valt geheel binnen het gebied dat beperkingen oplegt ten aanzien van vogel aantrekkende bestemmingen. Met dit bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met het LIB ten aanzien van vogelprotectiegebieden aangezien geen wateroppervlakten worden aangelegd die groter zijn dan 3 hectare.

5.11.3 Conclusie

Vanuit het LIB zijn er geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

5.12 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

In een ruimtelijk plan dienen planologisch relevante leidingen te worden opgenomen. Deze kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik in de omgeving. Planologisch relevant zijn hoofdnuitsvoorzieningen, zoals leidingen voor het transport van giftige, brandbare en/of ontplofbare stoffen, aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen, afvalwaterleidingen, en dergelijken. Indien dergelijke leidingen in het plangebied voorkomen zullen deze als zodanig

bestemd moeten worden, inclusief de afstand die vrijgehouden moet worden van bebouwing ter bescherming van de leiding. Om graafschade te voorkomen en de veiligheid van de graver en de directe omgeving te bevorderen bestaat de Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten (WION), beter bekend als de 'Grondroedersregeling'.

Haarlemmermeer wil dat vergunning plichtige antenne-installaties op een stedenbouwkundig en maatschappelijk verantwoorde wijze ingepast worden in het landschap en de bebouwde omgeving. Daarom stelt Haarlemmermeer beleidsregels vast voor de plaatsing van antenne installaties.

De belangrijkste uitgangspunten voor deze beleidsregels zijn:

1. Haarlemmermeer verleend medewerking aan het opbouwen van netwerken voor mobiele telecommunicatie;
2. Met de stedenbouwkundige beleidsregels waarborgen we dat de antenne-installaties op een maatschappelijk aanvaardbare wijze worden geplaatst;
3. Plaatsing van antenne-installaties vindt op planologisch en landschappelijk verantwoorde wijze plaats zodat de aantasting van landschap en horizon zoveel mogelijk wordt beperkt.

5.12.1 Inventarisatie

In het gebied bevindt zich enkel een waterleiding die planologisch relevant is, parallel aan de Schipholweg.

Deze waterleiding met de bijbehorende belemmeringzones is opgenomen als dubbelbestemming in het bestemmingsplan. Er worden met dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die een probleem opleveren met betrekking tot de veiligheid van de leidingen.

5.12.2 Conclusie

In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de aanwezige leiding en waar nodig is deze ruimtelijk ingepast.

5.13 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 (Bevi), 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.

5.13.1 Onderzoek

Het plangebied ligt in de nabijheid van Schiphol, dat in de Tweede Wereldoorlog diverse malen gebombardeerd is door zowel Duitse als geallieerde vliegtuigen. Alle (mogelijke) inslagen zijn geregistreerd in het digitale systeem waarin ook de bodemgegevens vastliggen. In het onderzoeksgebied zijn vijftig Amerikaanse 1.000 lbs vliegtuigbommen neergekomen. Verder is het onderzoeksgebied gebruikt door de Duitse bezetter voor militaire doeleinden. Daarnaast is uit het verhoren van (oog)-getuigen naar voren gekomen dat op verschillende plaatsen blindgangers in de grond aanwezig kunnen zijn. Ook is er in 1994 een Duitse vliegtuigbom door de EOD onschadelijk

gemaakt. Er is een verwachting van explosieven opgesteld en gekeken is hoe verdachte gebieden afgebakend kunnen worden. Er zijn in totaal 10 verdachte gebieden in het onderzoeksgebied waargenomen (zie afbeelding).



5.13.2 Conclusie

Op basis van het onderzoek zijn er weliswaar verdachte gebieden, maar deze staan ontwikkelingen in het plangebied niet in de weg. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt niet gedwarsboemd.

5.14 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. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit de C- en D-lijst geldt een m.e.r.-plicht. Bij sommige ontwikkeling met activiteiten uit de D-lijst is een vormvrije m.e.r.-plicht mogelijk. Als een voorgenomen ontwikkeling activiteiten bevat zoals opgenomen in de D-lijst van het besluit m.e.r. (kolom 1), maar ligt beneden de drempelwaarden in deze lijst (kolom 2) dan is er een vormvrije m.e.r. mogelijk. Er dient bij elke m.e.r.-vorm een aanmeldnotitie te worden opgesteld. In overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit wordt beoordeeld of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Overigens moet daarnaast worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijke 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.

5.14.1 Onderzoek

Voor het bestemmingsplan Badhoevedorp-Lijnden-Oost is een Plan-MER opgesteld (Plan-MER Badhoevedorp Lijnden-Oost) opgesteld. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar het Plan-MER rapport van W. Fikken.

5.14.2 Conclusie

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de aanbevelingen uit het Plan-MER rapport. Bij de uitwerking van de plannen zal rekening gehouden worden met de opgenomen aandachtspunten en aanbevelingen.

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 (AMvB) 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 of 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

Het plan voorziet in de ontwikkeling van maximaal 186 woningen en maakt daarmee een aangewezen bouwplan mogelijk. Met de ontwikkelaar van het plan wordt een zogenaamde anterieure overeenkomst gesloten, zodat het kostenverhaal anderszins verzekerd is.

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 worden voorzien van een beantwoording en verwerkt in het bestemmingsplan.

6.2.1 Resultaten wettelijk vooroverleg

Een voorontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan de rijksoverheid, de provincie en het waterschap. Niet in alle gevallen is het echter nodig een voorontwerp bestemmingsplan voor te leggen aan de provincie en het Rijk. Alleen als er rijks- of provinciale belangen in het geding zijn, is vooroverleg nodig.

Concreet zijn de volgende instanties verzocht op het plan te reageren:

- De provincie Noord-Holland
- Het Hoogheemraadschap van Rijnland
- Veiligheidsregio Kennemerland

Van zowel de provincie Noord-Holland als de Veiligheidsregio Kennemerland is een reactie gekomen dat zij kunnen instemmen met het bestemmingsplan en geen nadere opmerkingen hebben. Ook het hoogheemraadschap is akkoord met het bestemmingsplan, maar heeft verzocht om de laatste versie van de Keur Rijnland op te nemen. De Keur Rijnland 2015 is zodoende aangepast in de Keur Rijnland 2020.

Daarnaast is de dorpsraad Badhoevedorp in de gelegenheid gesteld op het plan te reageren. Van die mogelijkheid heeft de dorpsraad gebruik gemaakt. De dorpsraad vraagt aandacht voor de volgende onderwerpen.

- De bouw van meer woningen en in een andere samenstelling beantwoordt aan een grote behoefte in Badhoevedorp. De dorpsraad staat hier positief tegenover.
- Behoud van het dorpse karakter wordt in het PlanMER van 2013 als randvoorwaarde aangegeven. Een bouwhoogte van 18 meter kan niet meer als dorps worden aangemerkt, aldus de dorpsraad, daarbij verwijzend naar een eerder DSO. Afgevraagd wordt hoeveel woningen in Quatrebras worden ontwikkeld en welke opties worden onderzocht om de bouwhoogte te beperken.

Reactie: ten opzichte van het geldend planologisch juridisch regime is sprake van een toename van 134 woningen in dit deel van Quatrebras. Daarbij wordt opgemerkt dat van de totale ontwikkeling met 186 woningen een groot deel (meer dan 75 %) als appartement dan wel gestapeld wordt uitgevoerd, in tegenstelling tot het geldende plan. Wat betreft de hoogte kan worden opgemerkt dat reeds in het DSO Quatrebras in de hoek van de Oleanderlaan en de Schipholweg een bouwhoogte van 5 bouwlagen (dat komt neer op minstens 15 meter) was opgenomen. De afwijking op die bouwhoogte is beperkt en wordt, mede gelet op de uitvoering die positief is beoordeeld door het Q-team, aanvaardbaar geacht. Met de toegestane bouwhoogte van 18 meter is het mogelijk om het voorgenomen programma te realiseren.

- De dorpsraad maakt zich zorgen over de hoeveelheid groen. Door de nieuwe indeling worden gedeeltes die in de oorspronkelijke plannen als groen bestemd waren nu bebouwd. Als gevolg daarvan is er minder groen in de directe woonomgeving voor de nieuwe bewoners, minder groen in totaal in het dorp en weer meer mensen die van het resterende groen gebruik moeten maken. Afgevraagd wordt welke maatregelen de gemeente op het oog heeft om deze negatieve effecten op groen te mitigeren en de leefbaarheid te behouden.

Reactie: in de geldende bestemmingsplannen Badhoevedorp Lijnden Oost (2013) en Badhoevedorp Lijnden Oost Quatrebras (2017) zijn de gronden van het plangebied reeds aangewezen als of bestemd voor woningbouw. Weliswaar neemt het aantal woningen in dit deel van Quatrebras flink toe, maar van het wegbestemmen van openbaar groen is geen sprake, terwijl elders in Badhoevedorp minder woningen komen dan waar in de oorspronkelijke plannen van was uitgegaan. In Badhoevedorp wordt verder openbaar groen

aangelegd en ingericht teneinde een positieve impuls aan de leefbaarheid te geven. Dit valt overigens buiten de kaders van een bestemmingsplan.

- In de plantoelichting wordt aangegeven dat eventueel gedacht moet worden aan dove en geluidsluwe gevels. De dorpsraad stelt voor om geluidsadaptief bouwen niet eventueel te overwegen maar als uitgangspunt te nemen. Daartoe behoren meerdere kleinere maatregelen die bijdragen aan verminderde perceptie en meer verstrooien, absorptie en weerkaatsen van geluid. Wat geluid betreft wordt in de plantoelichting verwezen naar industrielawaai van grondgebonden activiteiten. Dit gaat dan om proefdraailocaties, waarvan het geluid gemeten wordt in dB(A). Een verwijzing naar grondgeluid van (startende en taxiënde) vliegtuigen, gemeten in dB(C), ontbreekt.

De dorpsraad vraagt waarom hier geen volwaardig geluidsadaptief bouwprogramma wordt gestart? Welke overwegingen zijn er om grondgeluid hier buiten beschouwing te laten?

Reactie: in vergelijking met bijvoorbeeld het plangebied Badhoevedorp Schuilhoeve liggen de te ontwikkelen gronden een stuk verder weg vanaf de start- en landingsbanen waar grondgeluid ontstaat. Opstijgen vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan gaat in noordelijke richting. Tussen de overige banen en het plangebied is sprake van een grotere afstand en bestaande bebouwing die voor enige geluidsreductie zorgt. Verwacht wordt dat het aspect grondgeluid geen belemmering vormt voor de ontwikkelingen in het plangebied. De uitkomsten van de uitgevoerde akoestische onderzoeken geven tot slot ook geen aanleiding om extra eisen (in de vorm van geluidsadaptief bouwen) te stellen.

6.2.2 Resultaten inspraak op (voor)ontwerpbestemmingsplan

Ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan Badhoevedorp Quatrebras west is geen inspraakprocedure gevoerd. De voorgenomen ontwikkeling sluit aan op eerdere gestelde programma's en beleidskaders.

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 bebouwd 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

In het bestemmingsplan zijn vier bestemmingen opgenomen, te weten:

- Groen.
- Verkeer.
- Water.
- Woongebied.

Hieronder wordt per bestemming een toelichting gegeven.

Groen

De gronden tussen de nieuwbouw en de Schipholweg hebben een bestemming Groen gekregen. Binnen deze bestemming zijn primair groenvoorzieningen en de daarbij behorende functies als wandel- en fietspaden, speelvoorzieningen en water toegestaan. De bouw mogelijkheden zijn heel beperkt.

Verkeer

Voor de Oleanderlaan en de aansluiting van de Oleanderlaan op de Schipholweg is een bestemming Verkeer opgenomen. Gronden met deze bestemming zijn aangewezen voor wegen, woonstraten, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen en verblijfsgebied. Bijbehorende functies als water- en waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen en speelvoorzieningen zijn eveneens toegestaan.

Water

Voor de watergang aan de zuidwestzijde van het plangebied is op de planverbeelding een bestemming Water weergegeven.

Woongebied

Voor de ontwikkeling van de gronden van het plangebied is een globale bestemming Woongebied opgenomen. De voor Woongebied aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen, aan huis verbonden beroeps- en/of bedrijfsuitoefening evenals de daarbij behorende functies als tuinen, erven, groen en parkeervoorzieningen.

Het plan voorziet in maximaal 186 woningen. Voor de te realiseren appartementen zijn twee vlakken op de verbeelding weergegeven met het aantal te realiseren woningen (143), de aanduiding 'gestapeld' en de maximum bouwhoogte. Het bestemmingsvlak Woongebied ten oosten van de Oleanderlaan is ook voorzien van een maximum bebouwingspercentage, met dien verstande dat een gebouwde parkeervoorziening geen deel uitmaakt van dat percentage. Voor de 43 grondgebonden woningen aan de noordwestzijde van de Oleanderlaan is een maximum goot- en bouwhoogte opgenomen. Ten aanzien van bijbehorende bouwwerken zoals aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen bevat het plan geen nadere bepalingen, uitgegaan dient te worden van de mogelijkheden die landelijk zijn vastgelegd (in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht).

7.3.2 Dubbelbestemmingen

In het bestemmingsplan is één dubbelbestemming opgenomen, namelijk de dubbelbestemming Leiding – Water.

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.

7.5 Overgangs- en slotregels

Overangsrecht

Het overangsrecht 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 opstellen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt – afwijkt van de gegeven bestemming, is in het overangsrecht 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.