



Bestemmingsplan

HOOFFDORP DE PRESIDENT 1^E HERZIENING

toelichting



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1: INLEIDING	1
1.1. AANLEIDING	1
1.2. LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	2
1.3. DOEL EN PLANVORM	2
1.4. GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN EN REGELINGEN	2
1.5. PLANPROCES	3
1.6. LEESWIJZER	3
HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	4
2.1. RUIMTELIJKE STRUCTUUR	4
2.2. FUNCTIONELE STRUCTUUR	14
3 BELEID EN REGELGEVING	17
3.1. RIJK EN EUROPA	17
3.2. PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	18
3.3. GEMEENTELIJK BELEID	21
4 NIEUWE SITUATIE	31
4.1. VISIE OP HET PLANGEBIED	31
4.2. LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING	31
4.3. RUIMTELIJKE STRUCTUUR	31
4.4. FUNCTIONELE STRUCTUUR	33
5 ONDERZOEK EN BEPERKINGEN	36
5.1. WATER	36
5.2. BODEM	45
5.3. FLORA EN FAUNA	47
5.4. CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	49
5.5. GELUID	52
5.6. LUCHT	53
5.7. EXTERNE VEILIGHEID	54
5.8. GEUR	58
5.9. LICHT	58
5.10. MILIEUZONERINGEN	58
5.11. LUCHTVAARTVERKEER	59
5.12. KABELS, LEIDINGEN EN TELECOMMUNICATIE INSTALLATIES	60
5.13. EXPLOSIEVEN	61
5.14. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	61
6 UITVOERBAARHEID	62
6.1. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	62
6.2. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	62
7 JURIDISCHE ASPECTEN	63

7.1	OPZET REGELS EN VERBEELDING	63
7.2	INLEIDENDE REGELS	63
7.3	BESTEMMINGSREGELS.....	63
7.4	ALGEMENE REGELS	63
7.5	OVERGANGS- EN SLOTREGELS	64
7.6	HANDHAAFBAARHEID.....	64

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding

Het plangebied 'Hoofddorp De President 1^e herziening' is een plangebied waarvoor een actualisatie van de geldende bedrijfsbestemmingen noodzakelijk is.

Het bedrijvenpark De President is oorspronkelijk aangewezen als het gebied ten zuiden van Hoofddorp, gelegen tussen de Spoorlaan, de Bennebroekerweg en de Hoofdweg. De actualisering heeft betrekking op gronden die al uitgegeven zijn en op de gronden waarvan de uitgifte van bedrijfsgronden actueel is, in ieder geval binnen 10 jaar wordt voorzien. Dit betreft fase 1.1 en 1.2. Voor de hier geldende bedrijfsbestemmingen zijn enkele planologische aanpassingen nodig.

Context

Het westelijk deel van het terrein is in het gemeentelijk beleid aangewezen als toekomstig woongebied. Daarbij zijn ook op kavels in fase 1.1 langs de Hoofdweg ten noorden van de Johan Enschedelaan ideeën voor woningbouw. De samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen in Hoofddorp-Zuid is in een essentiekaart in beeld gebracht. Op basis hiervan kunnen voor de gedachte woningbouw op De President kaders worden opgesteld.

Voor het zuidoostelijk deel van het terrein wordt binnen de afspraken in regionaal verband vooralsnog geen invulling gegeven aan de mogelijkheid voor vestiging van bedrijven. Dit betreft fase 2.0.

Deels omdat voor het beoogde woongebied nog geen afdoende kaders beschikbaar zijn en deels omdat de uitvoerbaarheid van een bedrijfsbestemming daar niet reëel is, worden genoemde gronden nu niet meegenomen in de actualisering van het bestemmingsplan.



1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied wordt aan de noordkant begrensd door het bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid, aan de oostkant door de Spoorlaan, aan de zuidkant door de geplande nieuwe ontsluitingsweg naar de Spoorlaan en aan de westkant door de infrastructuur evenwijdig aan de centrale waterpartij, door de Johan Enschedelaan en door de Jacob Spijkerdreef, evenwijdig aan de Hoofdweg.



1.3. Doel en planvorm

De doelstelling van het bestemmingsplan 'Hoofddorp De President 1^e herziening' is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor de bestaande situatie en voor de verdere uitgifte van beschikbare bedrijfskavels, waarbij in bepaalde mate rekening wordt gehouden met aanpassingen of met functieveranderingen.

1.4. Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan vervangt de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vastgesteld
Hoofddorp De President	16 november 2006

1.5. Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening. Het voorontwerp bestemmingsplan wordt op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan rijk en provincie voor zover beleid van deze overheden hierbij in het geding is, en aan het waterschap. Door de gemeente Haarlemmermeer wordt ook de betreffende dorps- of wijkraad in de gelegenheid gesteld op het voorontwerp bestemmingsplan te reageren. Binnengekomen reacties worden verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.

Tijdens de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan kan een ieder schriftelijk of mondeling of via de gemeentelijke website een zienswijze kenbaar maken. De ingediende zienswijzen worden afgewogen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Het vastgestelde bestemmingsplan wordt nogmaals ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Dit kan uitsluitend door belanghebbenden die ook een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan hebben ingediend, of door andere belanghebbenden 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.

HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

2.1. Ruimtelijke structuur

2.1.1 Kenmerken van het bedrijventerrein De President

Van het in 2007 bestemde bedrijventerrein De President is in het gebied ten noorden van de Johan Enschedelaan ongeveer de helft van de beschikbare kavels uitgegeven en bedrijven hebben zich er gevestigd. Het gebied ten zuiden van de Johan Enschedelaan is op dit moment in gebruik als agrarisch gebied en nagenoeg onbebouwd. Een groot deel van dit laatstgenoemde gebied valt buiten het nu bepaalde plangebied. Omdat oorspronkelijk voor het gebied De President als geheel een bepaalde beeldkwaliteit werd voorgestaan wordt in de beschrijvingen ingegaan op het gebied zodat dat als geheel was gedacht.

De President ligt op de overgang van de stedelijke bebouwing van Hoofddorp naar het grote open agrarische gebied in het zuidoosten van de Haarlemmermeerpolder. Dit gebied wordt gekenmerkt door een typische rechthoekige polderverkaveling, waarbij de waterlopen en de infrastructuur in lange rechtstanden het landschap doorsnijden.

Er waren twee boerderijen in het gebied: De President (inmiddels gesloopt), waaraan de locatie haar naam ontleent, en de bestaande Hillegondshoeve langs de Bennebroekerweg.

De Hillegondshoeve is een in ambachtelijk-traditionele bouwtrant uitgevoerde koprompboerderij die dateert uit 1857. De boerderij is van algemeen belang wegens architectuur- en cultuurhistorische waarde als merendeels gaaf bewaard voorbeeld van agrarische bouwkunst uit het midden van de 19e eeuw op het Noord-Hollandse platteland. De boerderij is van sociaal-historisch belang als een van de eerste boerderijen die werden gebouwd in de Haarlemmermeerpolder. De boerderij heeft dan ook een Rijksmonument status. In de schuren van deze boerderij is de Meerkerk gevestigd, een Baptistengemeente.

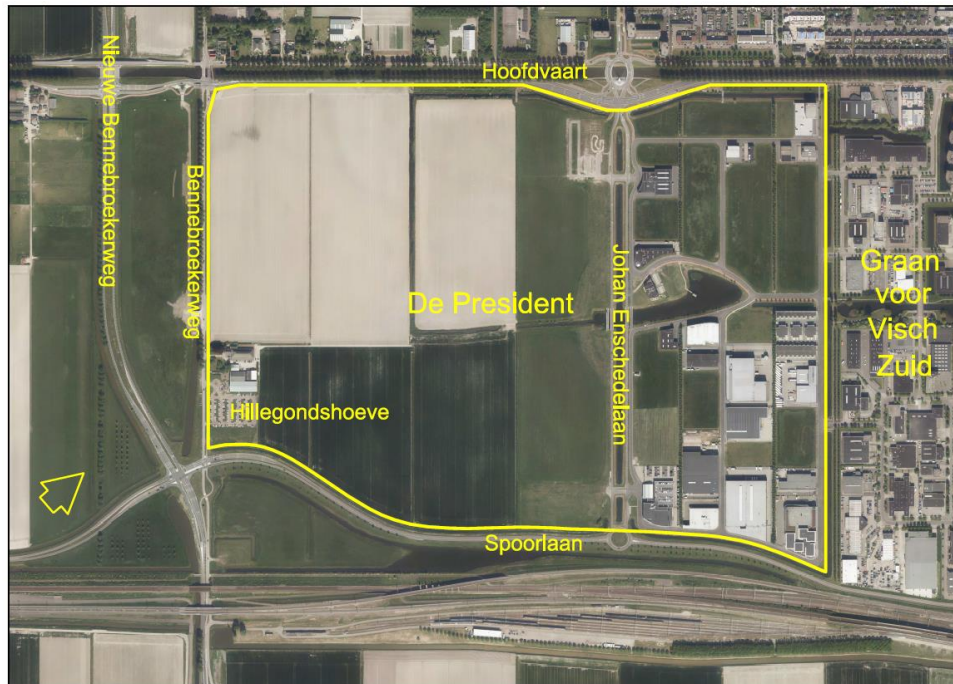
2.1.2 Omgeving van De President

In de directe omgeving van De President bevinden zich de volgende bepalende elementen en ontwikkelingszones:

- De spoorlijn in het oosten, mede voor de Hoge Snelheidslijn. Tussen de spoorlijn en De President ligt ook het tracé van de Spoorlaan, een belangrijke gebiedsontsluitingsweg in de gemeente Haarlemmermeer;
- De Hoofdvaart en Hoofdweg-Oostzijde in het westen, die een voor Haarlemmermeer karakteristieke kwaliteit hebben en dus om een zorgvuldige landschappelijke inpassing vragen. De Hoofdvaart en Hoofdweg zijn integraal onderdeel van de stedelijke ambities in Haarlemmermeer; hiervan getuigt onder meer het brugontwerp van Calatrava voor een rotonde over de Hoofdvaart, grenzend aan De President;

- Het open polderlandschap ten zuiden van De President. Hier wordt in de toekomst het parkgebied Park21 gerealiseerd, waarmee een landschappelijke en ecologische relatie kan worden gelegd;
- Het bestaande bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid in het noorden.

2.1.3 Referentiekader en verkavelingsplan De President



In het referentiekader van de President (Zandvoort Ordening & Advies, april 2000) wordt de eerste en belangrijkste aanzet gegeven voor het oorspronkelijke plan. In dit referentiekader is een aantal kernpunten geformuleerd die bepalend zijn voor het bedrijvenpark. Deze zijn:

- Het bedrijvenpark wordt een samenhangend onderdeel van het stedelijk milieu van Hoofddorp, waarbij recht wordt gedaan aan de kwaliteiten in de wijdere en directe omgeving;
- De President biedt bedrijfslocaties een representatief vestigingsmilieu;
- Duurzaamheid is een belangrijk ontwerpprincipe van het bedrijvenpark. Dit uit zich in de ontworpen waterstructuur en de voorstellen voor het creëren van duurzame energie-infrastructuur.

Samengevat is het de ambitie om De President te ontwikkelen tot een hoogwaardig terrein dat zich zowel regionaal als lokaal helder profileert en waar doelstellingen op het gebied van duurzaamheid een cruciale rol spelen. Deze doelstellingen hebben geleid tot een eerste globale referentiekaart. Vervolgens zijn de in het referentiekader genoemde ambities en uitgangspunten verder uitgewerkt in een verkaveling- en beeldkwaliteitsplan van de President. Daarin zijn de uitgangspunten voor het ontwerp opgenomen: een hoge landschappelijke en architectonische kwaliteit, intensief ruimtegebruik (hoge dichtheid) en een hoogwaardig (collectief) voorzieningenniveau. Dat resulteert in een verkavelingsplan dat is gebaseerd op de polderstructuur van kavels met tussenliggende sloten. Op 6

september 2001 werd dit verkavelings- en beeldkwaliteitsplan en de bijbehorende grondexploitatie vastgesteld door de gemeenteraad.

Verkavelings- en beeldkwaliteitsplan (2001)

2.1.4 Het stedenbouwkundige plan



Het uitgangspunt van de inrichting van De President is het verkrijgen van ordening en rust door middel van eenvoudige stedenbouwkundige regels. Hierdoor ontstaat een heldere structuur van bedrijfsstraten, waar de veelheid aan verschillende soorten bedrijven zich in kan voegen.

De kavelbreedtes zijn variabel. De oost-west kavelgrenzen zijn, door de aanwezigheid van een bomenscherm, gefixeerd en bepalen voor de desbetreffende zone een vaste kaveldiepte. Wel is er tussen de verschillende zones een variatie in kaveldiepten mogelijk.

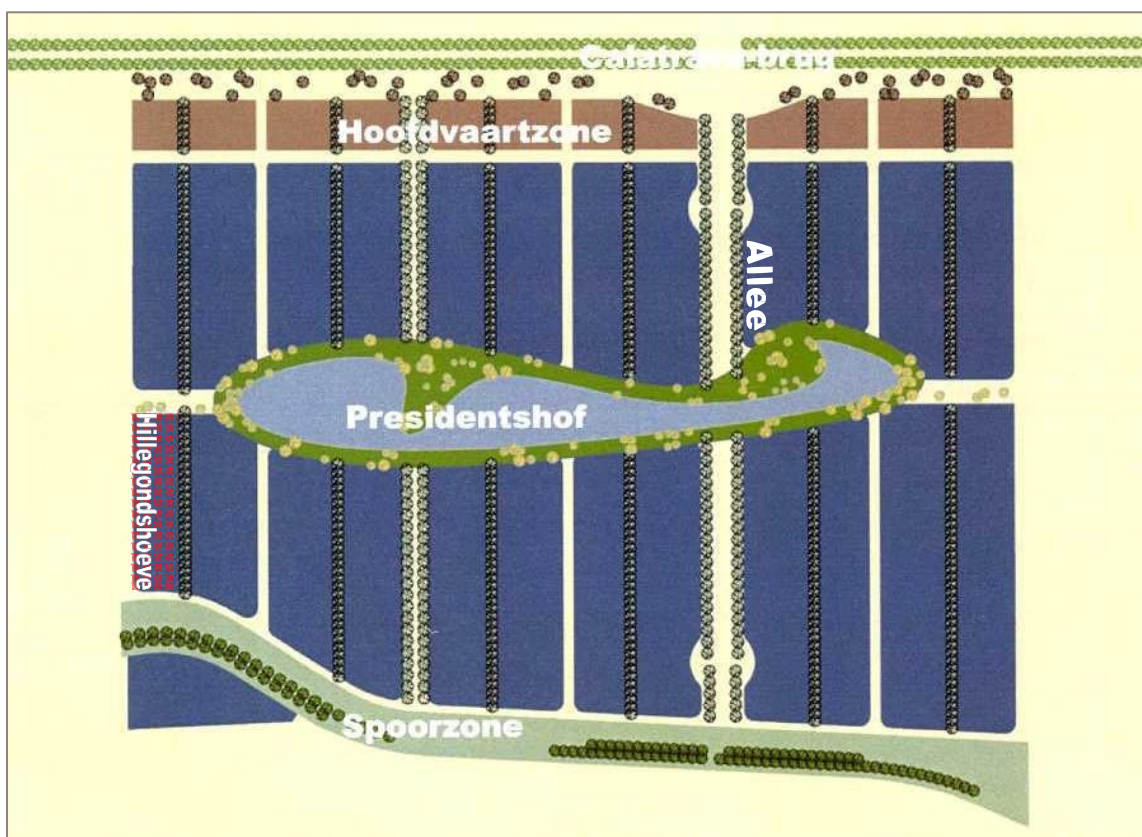
De bomenschermen, windsingels genaamd, lopen van de Hoofdvaart tot de Spoorlaan in één lijn. Op deze achtergrens wordt door de afzonderlijke bedrijven ruimte gereserveerd, waarop door de gemeente een bomenrij wordt geplant. Zo ontstaat een gezamenlijke groenvoorziening van formaat, passend in de stedenbouwkundige/ruimtelijke structuur.

De bedrijfsstraten krijgen een stedelijk profiel. De rooilijnen van de gebouwen liggen direct langs de straat en het parkeren vindt plaats op eigen terrein. Dit staat borg voor een helder onderscheid tussen de stedelijke en landschappelijke delen van het plan. De maat van het profiel garandeert voldoende flexibiliteit in het toekomstige gebruik.

De inrichting van het plangebied (de wegen, bedrijfsstraten, bomenrijen) is oost-west georiënteerd, gebaseerd op het historisch poldergrid. Een centraal gelegen collectief parkgebied, de Presidentshof, onderbreekt deze structuur.

De transparante structuur geeft overal op het terrein zicht en oriëntatie op de belangrijkste representatieve planonderdelen. Deze zijn:

- De Hoofdvaartzone;
- De Presidentshof;
- De Spoorzone;
- De Allee (Joh. Enschedelaan)
- De Hillegondshoeve



Hierna worden deze planonderdelen nader omschreven.

De Hoofdvaartzone

artist impression van de Hoofdvaartzone



De Hoofdvaartzone wordt gekenmerkt door een luchtige, parkachtige structuur. De bedrijfsgebouwen zijn relatief hoog. Het beoogde bebouwingspercentage is relatief lager dan elders in het plan, zodat het groen beeldbepalend wordt. De Hoofdvaart is de langste en tevens de centrale lijn van de polder. Deze verdient hoogwaardige, representatieve gebouwen, met transparante voorzijden naar de Hoofdvaart. De luchtigheid van deze zone sluit goed aan bij de sfeer van de Hoofdvaart. Buiten Hoofddorp overheerst de ruimte, ook de rand langs Graan voor Visch Zuid heeft een relatief open structuur. In de Hoofdvaartzone krijgt de overgang tussen de twee gebieden gestalte.

Ten zuiden van het bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid is een serie ruim gesitueerde bedrijfsgebouwen geprojecteerd. Het parkeren wordt aan de van de Hoofdvaart afgekeerde zijde georganiseerd. De ruimte tussen de gebouwen en de Hoofdvaart blijft daarmee gevrijwaard van parkeren. Bij de ontwikkeling van de zone zal het ontwerp van gebouwen en buitenruimten door een beeldkwaliteitsplan worden gestuurd. De Toolenburg rotonde speelt een belangrijke, representatieve rol in de Hoofdvaartzone. De brug Luit van architect Calatrava zal als een ruimtelijke spil gaan functioneren. Dit sluit goed aan bij de betekenis en functie van dit punt.

De Presidentshof



Artist impression van De Presidentshof

Een collectief centraal gelegen park, De Presidenthof, voorziet in een verblijfsgebied voor zowel de directe gebruikers op De President, als de bewoners van Hoofddorp. De hof heeft langgerekte gracieuze vormen, die een contrast vormen met de heldere, rigide structuur van de bedrijfsstraten. Door en langs de hof loopt een wandel- en fietsroute, die een aantrekkelijke verbinding vormt tussen Hoofddorp en het toekomstige Park van de 21e eeuw.

De Spoorzone



Artist impression van De Spoorzone

De zone langs de Spoorlaan is een belangrijke zichtlocatie voor de President. De Spoorlaan is immers de belangrijkste toegangsweg, terwijl ook vanuit de passerende treinen de Spoorlaan goed in het zicht ligt. De zone is grotendeels bestemd voor bedrijven met showroomfunctie, met name voor autobedrijven.

De Allee (Johan Enschedelaan)



Artist impression van de Joh. Enschedelaan met op de achtergrond de Calatravabrug

De belangrijkste ontsluitingsweg binnen de President is de Johan Enschedelaan. Deze krijgt de allure van een beplante zicht-as. Vanaf de rotonde aan de Spoorlaan loopt een zichtlijn over de gehele allee richting de Calatravabrug Luit. De bedrijven die aan weerszijden van de laan liggen, vormen markante zichtlocaties.

De Hillegondshoeve

Het gebied met de Hillegondshoeve en de voormalige schuren waar nu de Meerkerk tijdelijk in huist is een bijzonder element in het bedrijvenpark. De monumentale boerderij

dient zoveel mogelijk tot haar recht te komen. Het gebied wordt als een enclave binnen het bedrijvenpark ontworpen, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van het bedrijvenpark overeind blijft.

De enclave wordt omgeven door een waterpartij, de oude Bennebroekerweg en de Spoorlaan. De bebouwing van de bedrijfsbestemming aan de west- en oostkant van de boerderij wordt aangepast aan de stedenbouwkundige structuur van de locatie. De Hillegondshoeve met de naastgelegen bedrijfsbestemmingen worden ontsloten via de bestaande (oude) Bennebroekerweg.

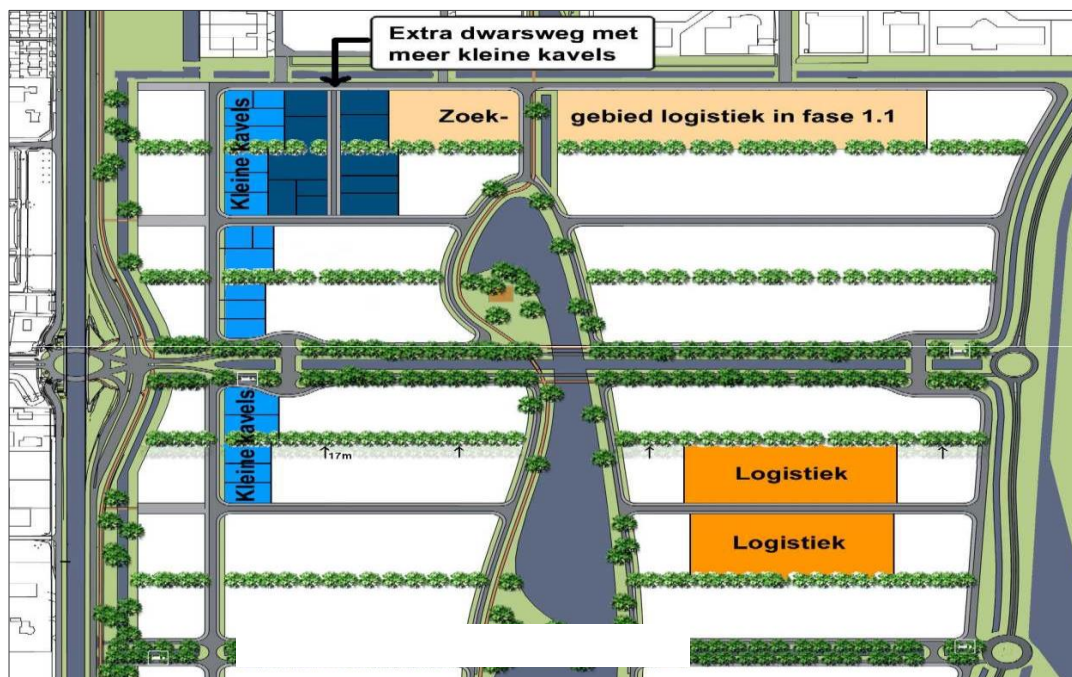
Relatie met plangebied

In het voorliggende plangebied zijn de zones De Presidentshof, De Spoorzone en De Allee (Joh. Enschedelaan) van belang.

2.1.5 Planaanpassingen (optimalisatie)

Begin 2004 is geconcludeerd dat door de veranderde omstandigheden het aanbod van De President niet meer geheel aansloot bij de markt. Het was nodig om enkele ambities en verwachtingen bij te stellen. Eind 2005 heeft de gemeente besloten om enkele planaanpassingen door te voeren om het bedrijvenpark binnen het nieuwe economische klimaat beter te laten aansluiten op de vraag van de bedrijven.

Dit optimalisatietraject heeft onder meer geleid tot enkele kleine aanpassingen aan het stedenbouwkundig plan van De President:



Mogelijkheid creëren om kleinere kavels aan te bieden

De kavels op de 'kopse' kant achter de Hoofdvaartzone kunnen worden onderverdeeld in meerdere kleinere kavels. Zo komt in fase 1 in principe 15.000 m² beschikbaar voor 'kleine' kavels.

Extra dwarsweg

Als de aldus gecreëerde kleine kavels zijn uitgegeven en er nog meer vraag naar blijkt te zijn, bestaat de mogelijkheid een extra dwarsweg te realiseren waarbij aan weerszijden ruimte ontstaat voor meer kleine kavels. Hierdoor komt ongeveer 10.000 m² extra beschikbaar voor de verkoop van kleine kavels.

De dwarsweg zal worden uitgevoerd als een in- en uitritconstructie zodat deze geen nadelige consequenties voor de verkeersafwikkeling op het bedrijvenpark veroorzaakt. Tot aanleg van de dwarsweg wordt overgegaan op het moment dat een klant zich hieraan wil vestigen en alle kleine kavels op de kopse kanten zijn uitgegeven. Van de aanleg wordt afgezien indien de uitgifte van de overige kavels dusdanig vergesloofd is dat aanleg van een dwarsweg niet meer opportuun wordt geacht.

Clustering logistieke bedrijven

In het plangebied is gezocht naar de meest geschikte plek om een logistiek cluster te creëren. Hiervoor is gekozen voor het tussengebied in het oostelijke deel van De President, zoals aangegeven op bovenstaande afbeelding. Zowel verkeerskundig (dicht bij de ontsluitingen vanaf de Spoorlaan) als ruimtelijk (geen zichtlocaties) wordt dit als de meest geschikte locatie gezien.

Om in de periode dat de logistieke locatie nog niet bouwrijp is ook de flexibiliteit in het plan te hebben om logistieke bedrijven te vestigen wordt gedacht om - afhankelijk van de vraag en de stand van uitgifte - een locatie hiervoor te zoeken, waarbij in principe wordt gekeken naar de meest noordoostelijke strook kavels (zie afbeelding).

Verplaatsen van één bomenrij

Omdat de diepte van de kavels in het deel van het logistieke cluster volgens het geldende verkavelingsplan niet ideaal is voor logistieke bedrijven, wordt de bomenrij ten zuiden van de Johan Enschedelaan 17 meter noordelijker geplaatst dan in de oorspronkelijke verkavelingsopzet was gepland. Hiermee ontstaat niet alleen voor de logistieke bedrijven een gunstiger kaveldiepte, maar ook voor de hierboven gelegen kavels (die voor de meeste bedrijven juist vrij diep waren) wordt hierdoor een aantrekkelijker vestigingsconditie gecreëerd.

2.1.6 Beeldkwaliteit

Een belangrijk uitgangspunt van het bestemmingplan is het realiseren van een hoogwaardig bedrijvenpark. Dit hoogwaardige terrein dient gerealiseerd te worden door een hoogwaardige kwaliteit van alle componenten van het plangebied, dus niet alleen de bebouwing van het bedrijvenpark, maar ook de inrichting van het openbaar gebied en de onbebouwde gedeelten van de bedrijvenpark. Ook de inrichting van de groene gebieden in het plangebied zal een belangrijke rol vervullen bij de hoogwaardige uitstraling die het

plangebied zal moeten krijgen. Om deze redenen is een beeldkwaliteitsplan opgesteld, die als bijlage onderdeel uitmaakt van de welstandsnota.



artist impressions van de inrichting

2.1.7 Verkaveling en bebouwing

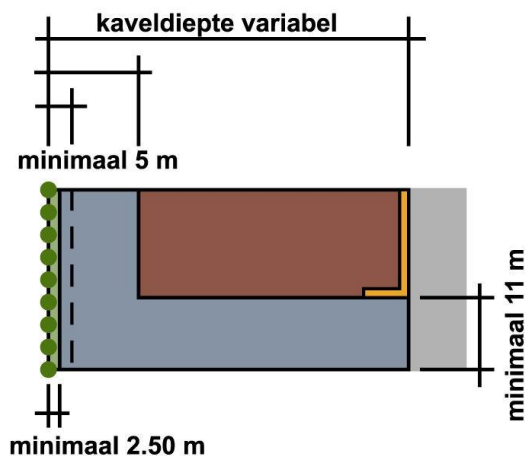
Richtlijnen voor verkaveling

Op De President gelden enkele algemene stedenbouwkundige regels voor de verkaveling en de uitgifte van de kavels. Dit om de hoogwaardige kwaliteit en uitstraling te garanderen. Dit zijn:

- Aan de bedrijfsstraten wordt de bebouwing in de rooilijn gebouwd. Eventueel kan tegen elkaar aan gebouwd worden.
- Ter hoogte van een inrit en/of uitrit dient minimaal 11 meter van de rooilijn aan de bedrijfsstraat onbebouwd te blijven.
- Indien gebouwen niet tegen elkaar aan gebouwd worden dient een ruimte van minimaal 2 meter van de kavelgrens aangehouden te worden.
- Parkeren en laden en lossen wordt volledig op eigen terrein opgelost, conform de geldende parkeernormen. Op de openbare weg mag niet worden geparkeerd.
- Er dient een ruimte gereserveerd te worden op eigen terrein ten behoeve van de noodzakelijke opstelruimte bij laden en lossen. In verband daarmee dient de afstand van "overheaddeuren" tot de naar de weg gekeerde perceelgrens ten minste 20 meter te zijn.
- Op de achterkavelgrens wordt een windsingel van populieren door de gemeente aangeplant. Aan weerszijden van deze singel dient een zone van minimaal 2,5 meter

breed vrij te blijven van verharding en obstakels. Een zone van 5 meter aan weerszijden van de singel dient vrij te blijven van bebouwing.

- Inritten dienen te worden uitgevoerd conform het inrichtingsplan De President.



Naast algemene richtlijnen zijn er enkele bijzondere bepalingen voor de verkaveling:

- De bedrijven aan de Presidentshof en op de kopkavels achter de Hoofdvaartkavels hebben een representatieve gazonstrook van 5 meter breed. Hier ligt de rooilijn waarin wordt gebouwd dus 5 meter uit de kavelgrens. In deze gazonstrook mag niet worden geparkeerd.
- Voor kavels op de kopse kanten kan naast de populiersingel een representatieve toegang gerealiseerd worden. Deze is minimaal 5 meter breed.
- Voor kavels op de kopse kanten (Spoorzone, Presidentshof, de kopkavels achter de Hoofdvaartzone) geldt dat de hoek waar de bedrijfsstraten kruisen bebouwd dient te worden. Deze gebouwen hebben twee representatieve gevels.

De Hoofdvaartzone bestaat uit een strook met kavels van ca. 100 meter diep, inclusief een (onbebouwde) landschapsstrook aan de Hoofdvaartzijde. In deze strook ligt een watergang, die niet uitgeefbaar is. De voorgevelrooilijn ligt op een afstand van 35 meter van het Hoofdvaartprofiel. De gehele landschapszone aan weerszijden van de watergang wordt door de gemeente ingericht conform het inrichtingsplan De President.

Vanaf de Hoofdvaart functioneren de bedrijfsstraten en populierschermen als zichtlijnen het plangebied in. Aan de Hoofdvaartzijde wordt de representatieve (voor)gevel gebouwd. De hoeken aan deze zijde dienen bebouwd te worden.

Richtlijnen voor bebouwing

Ook voor de bebouwing gelden richtlijnen. Niet alleen ten aanzien van de bouwhoogte, maar ook bijvoorbeeld op het gebied van architectuur en materiaalgebruik. Dit om de ambitie van een hoogwaardig bedrijvenpark ook in de uitstraling van de gebouwen tot uitdrukking te laten komen.

De architectuurambities voor de verschillende zones zijn aan de hand van referentiebeelden vastgelegd in de zogenaamde architectuurpapers van De President,

die ter inspiratie voor de architectuuropgave voor verschillende deelgebieden zijn opgesteld.

Algemeen

Kantoor- en publieksgerichte delen van het gebouw liggen aan de representatieve (voor)gevel. Transparantie van de gevel is van essentieel belang voor de wisselwerking tussen bedrijfsvloer en openbare ruimte.

Er wordt bij voorkeur gekozen voor het gebruik van eerlijke, in natuurlijke staat toegepaste materialen: metaal, baksteen, natuurbeton en (duurzaam geproduceerd) hout. Het kleurgebruik is terughoudend en beperkt zich grotendeels tot aarde- en grijs tinten. De verharding van de bedrijfshoven harmonieert zo veel mogelijk met de verharding in de openbare ruimte.

De maximale bebouwingshoogte is 25 meter, uitgezonderd de Hoofdvaartzone, waar deze 20 meter is. De minimale bebouwingshoogte is 7 meter.

Enkele *bijzondere bepalingen* voor het gebouw of het erf:

- Reclame-uitingen dienen aan de gevel een plaats te krijgen. Per bedrijfsverzamelgebouw één verzamelbord met een maximale hoogte van 2,50 meter en een minimale breedte van 0,75 meter. Maximaal 1 logo en 1 reclame-uiting per gebouw of bij meerdere gebouwen per bouwdeel. Reclame-uitingen voor zogenaamde abc- bedrijven kunnen in overleg met de supervisor van De President afwijken van deze regel.
- Indien wordt gekozen voor een hekwerk als erfafscheiding, dan dient een zwart gecoat spijlenhekwerk met een hoogte van 2,50 m te worden gerealiseerd.
- Fietsenstallingen en containerruimten opnemen in het gebouw of in een gebouwde voorziening.
- Het maximaal toegestane aantal vlaggenmasten per bedrijf is drie. De masten worden alleen op eigen terrein geplaatst.
- Schotelantennes situeren op het gebouw, zo min mogelijk in het zicht.
- Voor de terreininrichting van de particuliere kavel dient een inrichtingsplan overlegd te worden.

2.2 Functionele structuur

2.2.8 Bedrijfsfuncties

Het bedrijvenpark De President is bedoeld voor lokale, regionale en internationaal georiënteerde bedrijven die zelfstandige of gezamenlijke huisvesting zoeken. Dit richt zich met name op logistiek, handel, zakelijke dienstverlening en specifieke vormen van industrie (elektrotechnisch, optisch, farmaceutisch, telematica en automotive). Daarnaast is er ook plaats voor bedrijven die ondersteunende dienstverlening bieden in de vorm van business-to-business en research&development organisaties en ook voor kinderopvang.

Fase 1.1 (25 hectare) wordt uitgegeven door een combinatie van SADC en de Gemeente Haarlemmermeer en is in 2006 gestart. Fase 1.1 is voor ongeveer 65% uitgegeven.

Daarbij zijn veel bedrijven gevestigd die vallen binnen categorie 2, maar ook enkele in categorie 3.1 of 3.2. Dit laatste betreft veelal logistieke bedrijvigheid. Bij die bedrijven speelt vooral het geluid een rol, vanwege de vele transportbewegingen.

Er zijn er geen andere milieuaspecten zoals gevaar of geur die een grote rol spelen bij de bestaande bedrijven.

Een specifieke functie die hier is gevestigd is de ambulancedienst. En er is in dit deel van het gebied ook een kinderdagverblijf gevestigd.

Fase 1.2 moet nog starten en wordt ontwikkeld en uitgegeven door SADC. De huidige planologische regeling met een strook voor windsingels die onbebouwd moet blijven die over de 'plots' heen ligt, werkt daarbij belemmerend.

Fase 2.0 valt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Het is eigendom van de gemeente. Uitgifte van kavels hier is binnen de regionale afspraken nog niet aan de orde en het is daarmee nog niet duidelijk of op termijn naar een andere functie voor dit deel moeten worden gekeken.

Het geldende bestemmingsplan staat voor fase 1.1 op het westelijk deel maximaal milieucategorie 3 toe en het oostelijk deel maximaal categorie 4, en staat voor fase 1.2 maximaal milieucategorie 4 toe.

De beoogde woningbouw op het westelijk deel van De President geeft een conflict met de richtafstanden behorende bij die bedrijfscategorieën. Voor categorie 3.1 geldt een richtafstand tot woningbouw van 50 meter, voor categorie 3.2 geldt een richtafstand van 100 meter, voor categorie 4.1 een richtafstand van 200 meter en voor categorie 4.2 een richtafstand van 300 meter

Op De President is een parkmanagementvereniging actief. Alle gevestigde bedrijven zijn verplicht hieraan bij te dragen. De parkmanagementvereniging is een vereniging 'voor' en 'door' ondernemers en zorgt ervoor dat het bedrijvenpark schoon, heel en veilig is.

2.2.8 Verkeer

De President wordt gedeeltelijk via de Johan Enschedelaan ontsloten op de Hoofdweg-oostzijde. Via deze weg kan in noordelijke richting via de Van Heuven Goedhartlaan en de N201 de A4 worden bereikt.

Het terrein wordt aan de oostzijde via de Johan Enschedelaan ontsloten op de Spoorlaan. Via deze weg kan in noordelijke richting via de Van Heuven Goedhartlaan en de N201 de A4 worden bereikt en in zuidelijke richting de N207 die ter hoogte van knooppunt Burgerveen verder ontsluit op de A4 en de A44.

Ten zuiden van De President liggen de Bennebroekerweg en de Nieuwe Bennebroekerweg. De Nieuwe Bennebroekerweg vormt een verbinding tussen de N205 en de Spoorlaan.

Op ongeveer 600 meter afstand van het noordelijk deel van het bedrijvenpark ligt aan de Van Heuven Goedhartlaan een halte van het R-Net (voorheen Zuidtangent). Met deze HOV-verbinding wordt met enkele minuten het NS Station Hoofddorp bereikt.

De rest van het bedrijvenpark is goed bereikbaar met reguliere buslijnen.

2.2.8 *Natuur*

De natuurwaarden in het plangebied zijn over het algemeen vrij laag.

In Hoofdstuk 5 wordt een beschrijving gegeven van de aanwezige natuurwaarden.

3 BELEID EN REGELGEVING

3.1 Rijk en Europa

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Het vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit. Delen van de structuurvisie die de nationale ruimtelijke belangen borgen en die juridische doorwerking behoeven, zijn uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur, het Barro.

In de nota zijn drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk wil de ruimtelijke ordening meer overlaten aan gemeenten en provincies, tenzij rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven. Er worden in de structuurvisie onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

De betreffende opgaven worden per regio beschreven. Gemeente Haarlemmermeer valt binnen regio Noordwest-Nederland. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn ondermeer:

- Het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV);
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden.

In de Wro is het medebewind van provincie ten behoeve van het uitvoeren van het rijksbelang geregeld.

3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2011) (2012)*

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, staan een aantal onderwerpen waarvoor het rijk uit het oogpunt van de nationale belangen in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte ruimtelijke regels stelt. Voor Haarlemmermeer is hierin van belang:

- toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet;
- zones onder hoogspanningsverbindingen worden gevrijwaard;
- aan de provincies is opgedragen de ecologische hoofdstructuur 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.

In het plangebied is geen van de genoemde aandachtspunten specifiek van belang.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) (2011)

In het Besluit ruimtelijke ordening is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen.

Op grond van deze nieuwe bepaling moet voortaan in een bestemmingsplan worden beschreven op welke wijze, met betrekking tot o.a. bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel en woningbouwlocaties, rekening is gehouden met de voorkeursvolgorde:

- Voorziet de geplande ontwikkeling in een behoefte binnen de regio aan deze voorziening, woningen in dit segment of aan bedrijventerreinen binnen deze milieucategorie?
- Als er wordt voorzien in de behoefte, dan bij voorkeur de ruimte hiervoor maken binnen bestaand stedelijk gebied (met uitzondering van lineaire bebouwing langs wegen, waterwegen of dijken), door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
- Als de ontwikkeling voorziet in een behoefte, en als het niet mogelijk is om de ruimte hiervoor binnen bestaand stedelijk gebied te maken, dan bij voorkeur op een locatie daarbuiten die ontsloten is door verschillende vervoerswijzen.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010) (2015)

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

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

Ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit richt de provincie zich op behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad. Wat het duurzaam ruimtegebruik betreft is voor de provincie een voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting binnen Bestaan Bebouwd Gebied van belang, als ook het investeren in metropolitane landschappen.

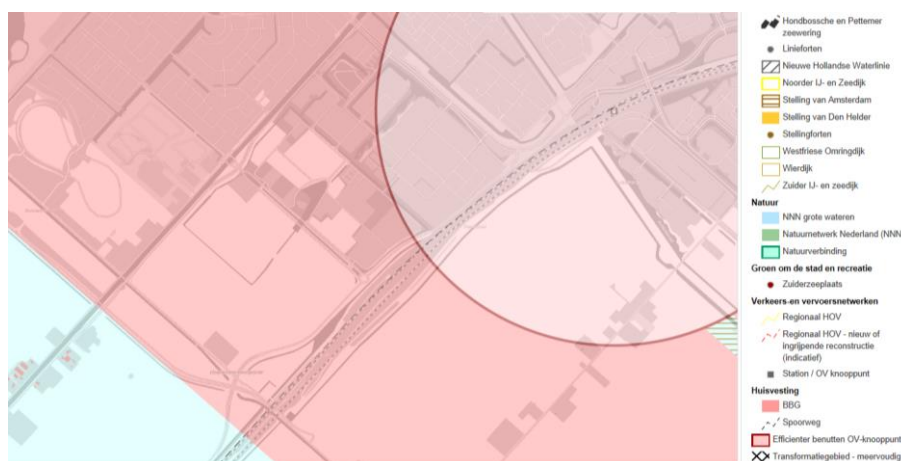
Vooral in het zuidelijke deel van Noord-Holland, binnen het werkingsgebied van de Metropoolregio Amsterdam, kan het landelijk gebied gezien worden als recreatiegebied voor de stedeling. De provincie streeft naar meer samenhang in de totale recreatieve structuur: verbindingen tussen bestaande recreatiegebieden en het recreatief medegebruik van natuur- en landbouwgebieden.

Voor het verbeteren van de concurrentiepositie van Noord-Holland zet de provincie in op voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten. Dan gaat het ten eerste om het verbeteren van de kwaliteit van zowel bestaande als nieuwe bedrijvenlocaties voor bedrijven, kantoren en detailhandel/leisure. Ten tweede het versterken van de Mainports Schiphol en het Noordzeekanaalgebied die essentieel zijn voor onze internationale concurrentiepositie. De provincie voert daarbij een metropolitane strategie, gericht op het versterken van de randvoorwaarden voor een concurrerend grootstedelijk klimaat.

Het aanbod van bedrijventerreinen dient zowel kwantitatief als kwalitatief aan te sluiten bij de vraag. Hier wordt de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' gevolgd.

De provincie houdt een regionale planningsopgave bij en volgt jaarlijks het uitgiftetempo om toe te kunnen zien op uitvoering van de provinciale uitgangspunten.

In de Structuurvisie is het terrein De President waar dit plangebied onderdeel van is, aangewezen als bestaand of vastgesteld bedrijventerrein met milieucategorie tot en met 4. Het is niet aangewezen als internationaal georiënteerd bedrijventerrein.



Uitsnede Structuurvisie Noord-Holland 2040

Schiphol

De nadruk ligt op de wisselwerking tussen Schiphol, de Schipholregio en stedelijke omgeving. In deze 'metropolitane strategie' zijn elementen als vestigingsplaats, leefbaarheid, wonen, bereikbaarheid (lucht en land), natuur en recreatie, cultuur, innovatie, en duurzaamheid van belang. Schiphol ontwikkelt zich verder op de huidige locatie met specialisatie op knooppuntgebonden verkeer. Daarbij zijn er ook

beleidscontouren die beperkingen opleggen aan ruimtelijke ontwikkelingen, zoals het beleid over de 20 KE contour.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening

De Structuurvisie is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, heeft de provincie de 'Provinciale ruimtelijke verordening' vastgesteld. Deze verordening geeft algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Op 1 maart 2017 is de nieuwe Provinciale Ruimtelijke Verordening in werking getreden. Hierin is opgenomen dat een bestemmingsplan uitsluitend in een nieuwe stedelijke ontwikkeling kan voorzien als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.

De verordening sluit voor de definitie van Bestaand Stedelijk Gebied (BSG) aan bij de Bro: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

De bebouwing die in een bestemmingsplan mogelijk is maar nog niet gerealiseerd, valt onder BSG.

Het plangebied is op grond van de verordening volledig aan te merken als BSG, ook voor zover de gronden nog niet zijn bebouwd aangezien het gehele plangebied een geldende bedrijvenbestemming heeft.

In de verordening is over detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties bepaald dat geen detailhandel is toegestaan, met uitzondering van een afhaalpunt ten behoeve van internethandel; ondersteunende detailhandel; brand- of explosiegevaarlijke detailhandel; volumineuze detailhandel indien deze in winkelgebieden uit een oogpunt van hinder, veiligheid of verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar is.

3.2.3 Metropoolregio Amsterdam en Plabeka

Door de Metropoolregio Amsterdam (MRA, samenwerkingsverband tussen de gemeenten, stadsregio en provincies in de noordvleugel van de Randstad) is onderkend dat Schiphol en de regio elkaar nodig hebben voor een metropolitane strategie om de (noordelijke) Randstad op termijn concurrerend te maken met grootstedelijke gebieden als Parijs en Londen.

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) draagt zorg voor een gezamenlijke uitvoeringsstrategie voor de planning van kantoor- en bedrijfslocaties in de MRA. Deze regionale strategie heeft drie doelstellingen: programmeren van het planaanbod voor kantoren en bedrijven, aanpakken van de leegstand, intensiveren van herstructurering verouderde bedrijventerreinen. De Uitvoeringsstrategie Plabeka II voor 2010-2040 is in 2011 door het Platform Regionale economische Structuur vastgesteld. Het terugbrengen van het planaanbod van bedrijventerreinen en kantoren is een belangrijk element van

deze uitvoeringsstrategie. Voor bedrijventerreinen is onder andere afgesproken dat op bedrijventerrein De President 32,7 ha aan bedrijventerrein niet zal worden ontwikkeld. Daarmee zou 25,8 ha overblijven om voor 2040 wel te realiseren. Omdat ten opzichte van de Uitvoeringsstrategie Plabeka II met een volledige ontwikkeling van Schiphol Logistic Park in totaal 17,2 ha aan bebouwbaar bedrijventerrein teveel ontwikkeld zou worden, is nader overleg gevoerd tussen provincie, gemeente en SADC. Daarin is besloten om het teveel dat op SLP wordt ontwikkeld te compenseren door een vermindering van plancapaciteiten aan bedrijventerrein in de directe omgeving. Een van de drie aanpassingen is het verminderen van de resterende (harde) plancapaciteit op het terrein De President van 25,8 ha met 5,5 ha. De gemeente heeft deze grond verworven van de GEM “de President” ten behoeve van woningbouw. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 27 mei 2015 ingestemd met de aanpassingen van de planningsopgave in de Uitvoeringsstrategie Plabeka II. Het plangebied ‘De President 1^e herziening’ omvat het gerealiseerde en nog te realiseren aandeel bedrijventerrein die voor 2040 binnen de afspraken Plabeka op deze locatie kan worden ontwikkeld.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

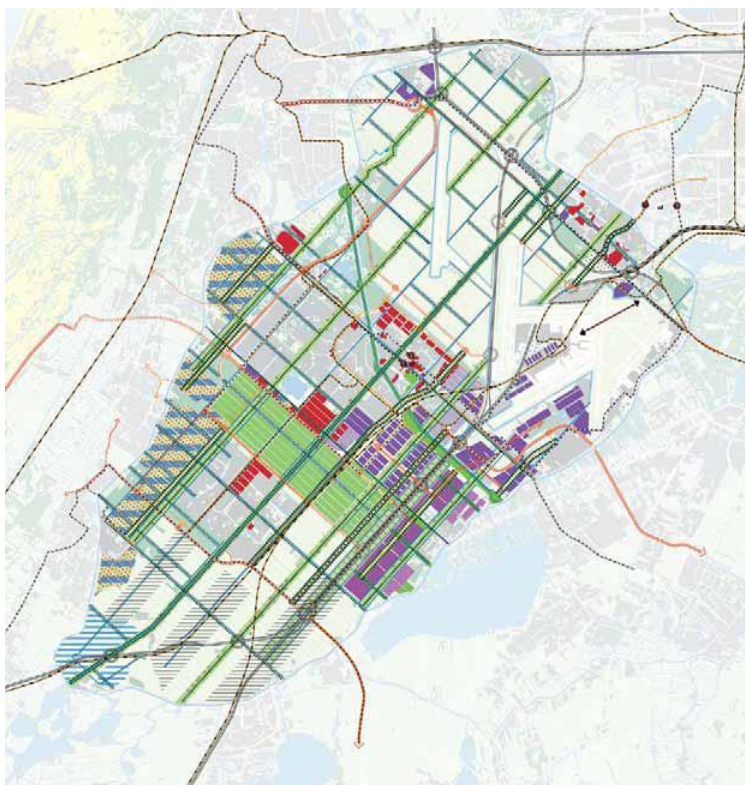
De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is vastgesteld in 2012. Het gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen. Ook over de wijze waarop wordt ontwikkeld en het centraal stellen van de mens in dit ontwikkelproces worden belangrijke uitspraken gedaan. Het accent ligt hierbij op Sociale Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit. De Structuurvisie is een ruimtelijk instrument. De keuze is gemaakt om het denken in structuren veel meer dan tot nu toe te laten leiden door de behoeften van mensen. Voor de bewoners van nu maar ook voor de inwoners van de toekomst. Duurzaamheid is hierbij eerder een wijze van denken en een ontwerpprincipe voor ontwikkelingen dan een programmatisch thema. Het doel van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het bieden van een kader, waarmee Haarlemmermeer:

1. de ruimtelijk bestaande situatie, de huidige ontwikkelingen en de gewenste toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang (voor de periode tot 2030) borgt;
2. het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid voor de periode 2010-2020 geeft;
3. de kaders voor het maken van financiële afspraken met overheden en marktpartijen voor bovenplanse verevening biedt.

De ambities van Haarlemmermeer in de komende twintig jaar komen voort uit de aan de Structuurvisie ten grondslag liggende Contourennota. 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 daarmee:

- sterk gevarieerd en gebruikmakend van de atypische stedelijkheid;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving, en



- blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

Hierbij zijn twee zaken nog van belang. Ten eerste ligt er al veel vast: de programmatische toekomst, tot 2020, is grotendeels al bepaald. En ten tweede: bij alle ontwikkelingen wordt steeds gestreefd naar hoge kwaliteit en grote ruimtelijke en sociale samenhang.

Met name het punt a-typische stedelijkheid heeft betrekking op Hoofddorp. Ofwel het versterken van de stedelijke kwaliteit van Hoofddorp door intensivering van wonen en voorzieningen en verbetering van kwaliteit, waarbij het bestaande karakter blijft gehandhaafd.

3.3.2 Deelstructuurvisie Hoofddorp (2013)

In de Deelstructuurvisie Hoofddorp wordt aangegeven dat de kern Hoofddorp is veranderd van een dorp in de richting van een stad, met de bijbehorende positieve en negatieve effecten. De woningbouwbehoefte in Haarlemmermeer blijft onverminderd

groot, het streven en beleid van Rijk en Provincie is erop gericht om vooral binnenstedelijk te ontwikkelen. Dat leidt ertoe dat de binnenstedelijke woningbouwopgave voor Hoofddorp groot is.

De gemeente wil van Hoofddorp een levendige, duurzame en goed bereikbare stad maken. De deelstructuurvisie geeft richting voor ontwikkelingen. Hierbij zijn tien opgaven uitgewerkt:

1. bouwen van minimaal 3300 woningen voor starters, nieuwkomers en doorstromers,
2. voorzieningen realiseren die passen bij de veranderende behoeften,
3. herstructureren en transformeren van oudere bedrijven en sportgebieden,
4. bereikbaarheid garanderen door scheiden lokaal van regionaal verkeer
5. fiets- en openbaar vervoer-infrastructuur verbeteren,
6. het centrum op een logische en toekomstgerichte wijze bereikbaar houden,
7. koppelen van het werkgebied ten oosten van het spoor aan het centrum en het woongebied aan de westzijde van het spoor,
8. versterken en combineren van groen, water en ecologie met routes,
9. identiteit en herkenbaarheid van Hoofddorp verbeteren, en
10. van Hoofddorp een klimaatbestendige en klimaatneutrale plaats maken.

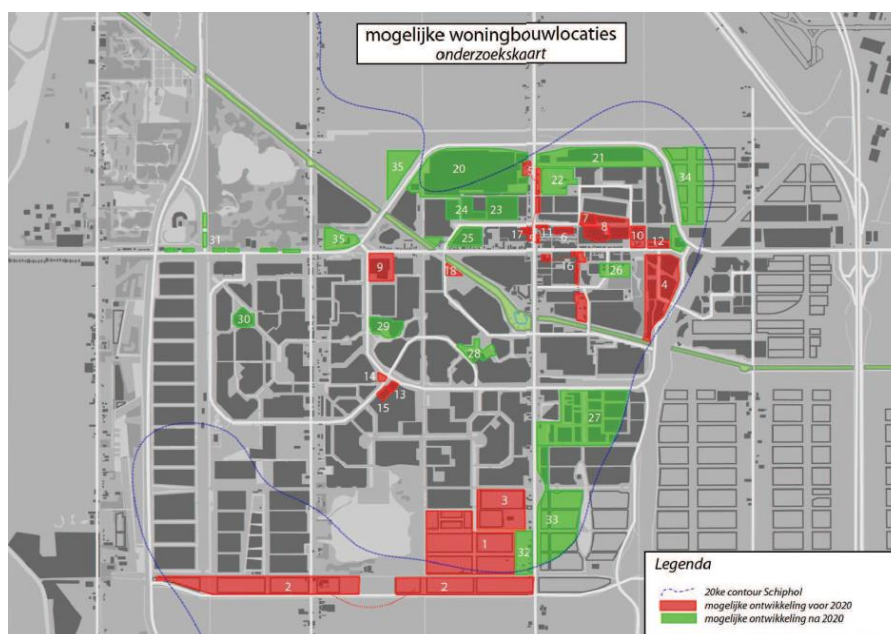
De deelstructuurvisie geeft richtinggevende uitspraken over mogelijkheden voor extra woningen binnen Hoofddorp. Dit kan worden ingevuld door transformatie van verouderd stedelijk gebied en door bebouwing van nieuwe gebieden.

Mogelijkheden voor nieuwe woningbouw worden mede bepaald door belemmeringen vanwege met name geluidsbelasting van vliegverkeer, grondlawaaï Schiphol, railverkeer en bedrijven en vanwege veiligheidscontouren. Er zijn drie gebieden voor woningbouw aan te wijzen, waaronder Hoofddorp Zuid bestaande uit Tudorpark, Zuidrand en het transformatiegebied Sportpark Toolenburg en De President. Dit gebied is relatief eenvoudig te ontwikkelen aangezien het bestaande gebruik voornamelijk agrarisch of sportterrein is. Over het algemeen is een (groen)stedelijk grondgebonden compact woonmilieu het beste in te passen, waarbij bij knooppunten en langs de vaarten hoogteaccenten hier passend zijn.

Vanwege de 20 KE contour van vliegverkeersgeluid is van het gebied De President alleen op (globaal gezien) het zuidwestelijke deel woningbouw mogelijk. Voor het overige blijft dit gebied aangewezen als bedrijventerrein.

De woningbouw op De President is in de Deelstructuurvisie voorzien na 2020.

Bij de ontwikkeling van het gebied wordt rekening gehouden met een noord-zuid fietsverbinding vanuit bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid naar de Bennebroekerweg.



3.3.3 Kantoren- en Bedrijvenstrategie (2013)

Met de nota Bijdrage van Haarlemmermeer in Plabeka II, is de inzet van Haarlemmermeer in Plabeka in 2011 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld en vervolgens besproken in de gemeenteraad. De Kantoren- en bedrijvenstrategie Haarlemmermeer is een uitwerking daarvan.

De gemeente Haarlemmermeer wil een gezond evenwicht tussen vraag en aanbod van werklocaties, zowel kwantitatief als kwalitatief. Daartoe wordt ingezet op vier pijlers:

1. De positie van Haarlemmermeer als vestigingsplaats voor kantoren en bedrijven te

versterken door in te zetten op kansrijke clusters en locaties;

2. Meer evenwicht creëren tussen vraag en aanbod naar werklocaties door regionale afspraken over de programmering van kantorenlocaties en bedrijventerreinen en selectief om te gaan met het ontwikkelen en in productie nemen van nieuwe locaties.
3. Aanpak van de leegstand van kantoren met een strategie per locatie.
4. Herstructurering van bedrijventerreinen met een strategie per locatie.

De President Fase 1 kent een actieve grondexploitatie. Het uitgiftetempo is als gevolg van de economische crisis vertraagd. De locatie geldt als groeigebied, waar tot 2040 ruimte geboden wordt voor nieuwe uitgiften voor bedrijven.

3.3.4 Nota Kleuring Bedrijventerreinen

In de rapportage Kleuring Bedrijventerreinen, is een werkwijze opgenomen om leegstand van kantoren- en bedrijventerreinen tegen te gaan en locaties te (re)vitaliseren, door andersoortige functies goed te keuren dan bedrijven of kantoren. Deze nota volgt op het beleid 'Kantoren en bedrijvenstrategie'.

Voor zes bedrijventerreinen is in de nota alvast richting gegeven voor kleuring, omdat voor deze bedrijventerrein vanwege leegstand een strategie nodig is. De President zit daar niet bij.

3.3.5 Beleidsnota Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer 2016

De ambitie is om een goed ontsloten en bereikbare gemeente te zijn met een excellent en duurzaam woon-, leef- en vestigingsklimaat. Een passend (commercieel) voorzieningenaanbod speelt daarbij een belangrijke rol. Met de beleidsnota 'Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer 2016', is een integraal beleid opgesteld voor alle commerciële voorzieningen. Het beleid is gericht op structuurversterking door concentratie van (commerciële) voorzieningen in toekomstbestendige centra en het voorkomen van structurele leegstand van (commercieel) vastgoed. Door functiemenging in de centra mogelijk te maken wordt innovatie en ondernemerschap bevorderd. Ook wordt ingezet op het stimuleren van vernieuwende initiatieven op de juiste plekken en het faciliteren van de vestiging van ZZP'ers en/of de ontwikkeling van een vitale wijkeconomie in wijken en kernen.

Per commercieel voorzieningencentrum is een handelingsstrategie uitgewerkt.

Om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen (zoals de verkoop van gevaarlijke stoffen in een kernwinkelgebied) of om het aanbod en/of gemak voor de consument te verbeteren, moeten specifieke branches en functies buiten de bestaande voorzieningencusters onder voorwaarden kunnen worden gevestigd.

Detailhandel, horeca of dienstverlening als ondergeschikte activiteit van een hoofdactiviteit wordt onder voorwaarden toegestaan bij een hoofdfunctie.

Motorbrandstof verkooppunten worden uit veiligheidsoverwegingen toegestaan langs uitvalswegen en op bedrijventerreinen, waarbij aanvullende vestigingsvoorwaarden worden gesteld. Verplaatsing uit woonwijken en kernen naar de door de raad vastgestelde hervestigingslocaties wordt waar mogelijk gefaciliteerd.

3.3.6 Regionale hotelstrategie 2016 - 2022

Op 5 juli 2013 zijn de uitgangspunten voor een regionale hotelstrategie vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Platform Regionaal Economische Sturing (BO PRES) door alle partners van de metropoolregio Amsterdam. De uitwerking van deze uitgangspunten zijn verwoord in de regionale hotelstrategie 2016-2022.

De sturing is met name gericht op 'het juiste hotel op de juiste plek'. Dit is in bestemmingsplannen waarin een hotelfunctie met een directe bestemming is opgenomen nauwelijks meer mogelijk.

Er wordt regionaal ingezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardetoevoeging. Dit geldt met name voor Amsterdam en de Haarlemmermeer. Dit uit zich in de kansenkaart – een plattegrond met de voorkeursgebieden - en een hotelladder waarmee initiatieven op hun waarde kunnen worden beoordeeld en wat inzicht geeft in het afwegingskader.

Het plangebied valt buiten de aangegeven kansgebieden, het ligt feitelijk tussen twee kansgebieden in. Afwegingscriteria zijn onder andere nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer, nabijheid van zakelijke of toeristische/recreatieve voorzieningen, maat en schaal binnen de ruimtelijke omgeving, kwaliteitsimpuls, duurzaamheid.

De hotelstrategie gaat uit van een regionaal adviesteam dat een gemeentebestuur adviseert. Een dergelijk adviesteam is echter niet ingesteld.



3.3.7 Deltaplan Bereikbaarheid (2012)

Het Deltaplan Bereikbaarheid geeft een visie op verkeer en vervoer in Haarlemmermeer, om te komen tot een duurzaam toekomstvast mobiliteitssysteem. De doelen hierbij zijn: goede bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur en goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De horizon van het plan ligt op 2030.

In het *Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid* staan een uitvoeringsagenda en de fasering van uit te voeren maatregelen of onderzoeken.

De uitgangspunten voor de auto en het wegennetwerk zijn:

- netwerk aan infrastructuur voor de (vracht) auto uitbreiden en verbeteren
- bestaande knelpunten in het netwerk opgelost
- infrastructuur ingepast

De regionale wegen N201, N207, N205 en Nieuwe Bennebroekerweg worden gezien als een omleidingsroute, om bij calamiteiten op de A4 en de A10 Amsterdam en Schiphol bereikbaar te houden. Een aantal belangrijke aanpassingen in het autonetwerk zijn opgenomen in de kaart *Toekomstig autonetwerk*.

In Hoofddorp zelf is het functioneren van een binnen- en buitenring belangrijk. Op de stadsas (Spoorlaan en Van Heuven Goedhartlaan) sluiten twee hoefijzervormige ringen aan: een ring bestaande uit Weg-A, Paxlaan en Pabstlaan en een ring bestaande uit Van Heuven Goedhartlaan en een afgewaardeerd deel van de huidige Weg om de Noord. Het centrum van Hoofddorp moet bereikbaar blijven. Daartoe zijn aan de Hoofdweg-oostzijde maatregelen getroffen om de doorstroming te reguleren.

De uitgangspunten voor de fiets en het fietsnetwerk zijn:

- Veilig fietsen
- Aanleg van ontbrekende schakels in het netwerk
- Kwaliteitsverbetering bestaande fietsnetwerk
- In fietsvoorzieningen voorzien

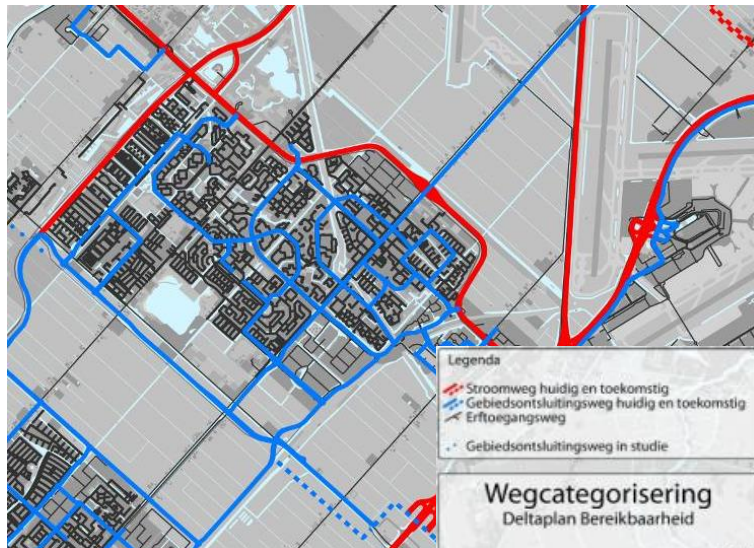
In Hoofddorp en Nieuw-Vennep moet de directheid van het fietsnetwerk worden verbeterd. In diverse kernen worden knelpunten opgelost door het realiseren van verkeersveilige fietsoversteken.

Ter hoogte van het bedrijvenpark De President ligt aan de Hoofdweg-westzijde een snelfietsroute. Een gewone te realiseren fietsverbinding over het terrein De President is aangegeven vanuit Graan voor Visch tot de Johan Enschedelaan en dan via die laan naar de Hoofdweg.

De uitgangspunten voor verkeersveiligheid zijn:

- veilige inrichting en veilige infrastructuur
- educatie als basis voor verantwoord verkeersgedrag
- handhaving van de spelregels

Het 'Wegcategoriseringsplan' geeft de functie van de verschillende wegen aan. Op basis van de sterkte van de verkeersrelaties, is een onderscheid gemaakt tussen stroomwegen, ontsluitingswegen en erftoegangswegen. De zwakke verkeersrelaties zijn aangeduid als erftoegangsweg, waarbij in verband met leefbaarheid een indicatieve acceptabele grens van 5.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal wordt toegepast. Op het terrein De President is de Johan Enschedelaan aangeduid als gebiedsontsluitingsweg.



De gemeente past het concept 'Duurzaam Veilig' toe. Daarbij wordt de infrastructuur zodanig ingericht, dat de kans op ongevallen tot een minimum is gereduceerd. Het wegontwerp is afhankelijk van de wegcategorie waarbinnen een weg valt. Uitzonderingen zijn nodig voor oude infrastructuur, die niet is berekend op de huidige verkeersdrukte.

Het parkeerbeleid heeft als doel:

- de bereikbaarheid van voorzieningen te bevorderen door het toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden;
- objectieve parkeeroverlast in woonwijken terug te dringen;
- de leefbaarheid te bevorderen.

Parkeren voor een voorziening of functie moet bij die voorziening worden opgelost, zoveel mogelijk op eigen terrein of binnen de plangrenzen van een grootschalige ontwikkeling. Het parkeren mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte.

In bestaande situaties is uitgegaan van de normen die golden ten tijde van de realisering. Sindsdien is het autogebruik echter toegenomen. Het is niet realistisch om die gevallen te vergelijken met huidige parkeernormen.

Het huidige openbaar vervoer netwerk in Haarlemmermeer maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk van buslijnen en railvervoer. Belangrijk hierin is de spoorlijn Schiphol – Leiden, met daarop de stations Schiphol, Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

Het Haarlemmermeerse busvervoer bestaat uit twee HOV-lijnen, een aantal buslijnen dat Schiphol met de regio verbindt en een aantal andere reguliere buslijnen met regionale betekenis. Naast de lijnen met regionale betekenis, zijn er ook buslijnen met een lokale functie.

3.3.8 Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (2014)

Met het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer zijn de parkeernormen uit het Deltaplan Bereikbaarheid geactualiseerd. De parkeernormen zijn gebaseerd op een landelijke richtlijn, uitgegeven door het CROW, "Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering", publicatie 317.

Met het handboek en bijbehorende berekeningsblad kan voor benoemde situaties de parkeernorm op eenduidige wijze worden vastgesteld. Door combinaties van de zes in te voeren variabelen functie, centrumligging, stedelijkheid, afstand tot HOV-halte of station,

recht op OV-vergoeding en doelgroep met traditioneel lager autobezit, wordt de parkeernorm gericht uitgerekend.

De gemeentelijke parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen, nieuwe uitbreidingen of herinrichtingen. In bestaande situaties is uitgegaan van de normen die golden ten tijde van de realisering. Sindsdien is het autobezit en -gebruik echter toegenomen. In een aantal gevallen leidt dat tot knelpunten. De oplossing voor dit soort knelpunten wordt gezocht in maatwerk. Het is niet realistisch om die gevallen te vergelijken met huidige parkeernormen. In plaats daarvan moeten er oplossingen komen die gebaseerd zijn op onderzoek van de bestaande situatie.

Gemiddeld elke drie tot vier jaar wordt de set parkeerkencijfers door het CROW geüpdatet. Wanneer de volgende update plaatsvindt, wordt dit handboek waar nodig herzien en de toepasbaarheid van de landelijke kencijfers in Haarlemmermeer getoetst.

Er zullen in nieuwe (bestemmings)plannen geen specifieke parkeernormen meer vastgelegd worden. In plaats daarvan wordt verwezen naar dit handboek.

3.3.9 Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030 (2004)

De centrale doelstelling van het gemeentelijk milieubeleid is in deze nota als volgt geformuleerd: "In 2030 hebben we de voorwaarden bereikt voor een duurzame en leefbare groei en ontwikkeling".

In deze gemeentelijke visie concentreren de milieu-inspanningen zich op drie hoofdonderwerpen:

- Ontwikkeling: maatregelen bij ruimtelijke ontwikkelingen die vooral de milieudruk beogen te verminderen (bijvoorbeeld grondstoffen besparing, beperken wateroverlast, gezond bouwen);
- Beheer: milieu-inspanningen die de leefomgeving beogen te verbeteren (bijvoorbeeld vermindering afval, garanderen veiligheid en luchtkwaliteit);
- Klimaat: alle activiteiten die ervoor zorgen dat er minder CO₂ de lucht in gaat teneinde het broeikaseffect te verminderen (realiseren van windmolens, energiebesparing, enzovoorts).

Eén van de speerpunten is dat ruimtelijke ontwikkelingsprojecten duurzaam worden ontwikkeld volgens het ambitieniveau uit de daarvoor ontwikkelde beleidskaders.

3.3.10 Kaders klimaatbeleid 2008-2020

In deze nota zijn de kaders voor toekomstig klimaatbeleid vastgelegd. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is (1) een reductie van de CO₂ uitstoot in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990 en (2) de realisatie van 20 procent duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/energiebeleid wordt de trias energetica aangehouden als leidend principe:

1. Beperking van de energievraag;
2. Opwekking noodzakelijke energie door gebruikmaking van duurzame energiebronnen
3. Indien nodig dient de opwekking van de resterende noodzakelijke energie door middel van gebruikmaking van fossiele brandstoffen, zo efficiënt en zo schoon mogelijk te geschieden.

Het klimaatbeleid is uitgewerkt in tien thema's. Per thema is aangegeven wat de beoogde CO2 reductie of beoogde realisatie van duurzame energie binnen dat thema is. De thema's zijn:

- Gemeentelijke gebouwen, bestaand en nieuwbouw;
- Bestaande woningen;
- Nieuwbouw woningen;
- Bestaande bedrijven;
- Agrarische bedrijven / Glastuinbouw;
- Nieuwe bedrijven;
- Verkeer en vervoer;
- Windenergie;
- Overige duurzame energie;
- Interne milieuzorg.

Daarnaast zijn twee randvoorwaarden benoemd voor het realiseren van de doelstellingen binnen de thema's. Zo zal de cultuur en de kennis binnen de gemeentelijke organisatie moeten zorg dragen voor voldoende draagvlak. Verder zal het Natuur- en milieucentrum Haarlemmermeer als expertisecentrum fungeren en bijdragen aan klimaatbewustwording en actiebereidheid tot energie zuinig en op duurzaamheid gericht gedrag bij zowel burgers als bedrijven. De uitwerking van thema's en randvoorwaarden zal resulteren in een nog te schrijven gemeentelijk plan van aanpak.

4 NIEUWE SITUATIE

4.1 Visie op het plangebied

Passend binnen de regionale afspraken van het Plabeka over het benutten van de capaciteit van bedrijventerreinen, kan het deel van het terrein De President dat in dit bestemmingsplangebied is opgenomen geheel voor bedrijven worden ontwikkeld. Voor de toekomst wordt op het westelijk deel van het terrein dat buiten de 20 Ke-contour van vliegverkeersgeluid ligt ingezet op woningbouw in plaats van bedrijvenontwikkeling. Voor dit bestemmingsplan betekent dit dat mogelijke milieubelasting van te vestigen bedrijven geen beperkingen mag geven voor die woningbouwontwikkeling. Het bedrijvenpark blijft bedoeld voor lokale, regionale en internationaal georiënteerde bedrijven. Naast bedrijvigheid is ook ruimte voor automotieve, zakelijke dienstverlening, ondersteunende dienstverlening zoals business-to-business en research&development.

4.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking vraagt om de volgende afweging:

- Voorziet de geplande ontwikkeling in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte binnen de regio ?
- Als er wordt voorzien in de behoefte, dan bij voorkeur binnen bestaand stedelijk gebied laten plaatsvinden door herstructurering of transformatie;
- Als de ontwikkeling voorziet in een behoefte, en als dit niet mogelijk is binnen bestaand stedelijk gebied, dan bij voorkeur op een locatie daarbuiten die ontsloten is door verschillende vervoerswijzen.

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) draagt zorg voor een gezamenlijke uitvoeringsstrategie voor de planning van kantoor- en bedrijfslocaties in de Metropoolregio Amsterdam. In H 3.2.3 is beschreven dat het realiseren van de bedrijvenbestemming in dit plangebied past binnen de Uitvoeringsstrategie Plabeka II voor 2010-2040. Aangezien voor het gehele plangebied al sprake is van een geldende bedrijvenbestemming, betreft het hier bestaand stedelijk gebied.

4.3 Ruimtelijke structuur

4.2.1 Aanpassingen in het stedenbouwkundige plan

In hoofdstuk 2 is de ruimtelijke structuur beschreven. Het stedenbouwkundige plan voor fase 1.1, behoudens de Hoofdvaartzone, blijft ongewijzigd. Zoals in de deelstructuurvisie Hoofddorp is aangegeven kan in het zuidwestelijk deel (buiten de 20 Ke contour) en in de Hoofdvaartzone van de President woningbouw ontwikkeld worden. Wellicht kan op termijn een klein gebied dat binnen de 20 Ke contour ligt in de woningbouwontwikkeling worden meegenomen. Dit zuidwestelijke gedeelte en de Hoofdvaartzone ten noorden van de Johan Enschedelaan vallen buiten de context van dit nieuwe bestemmingsplan. Hetzelfde geldt voor fase 2 in het zuidoosten van De President.

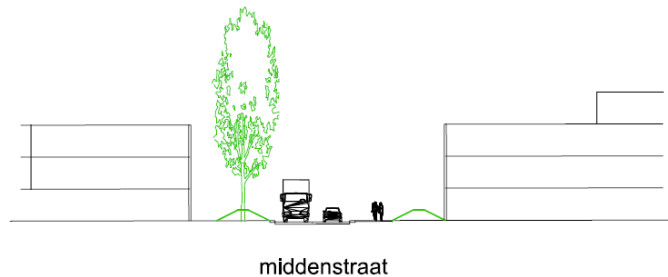
Verkaveling Fase 1.2

Vanuit de markt is vraag naar grotere kavels dan het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan mogelijk maakt. Om die reden zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten en de richtlijnen voor verkaveling van fase 1.2 aangepast. De bomensingels op de achtergrens van de kavels zijn verplaatst naar de straatprofielen aan de voorzijde om grotere (diepere) kavels mogelijk te maken. Verder is bepaald dat in fase 1.2 de bebouwing niet in de rooilijn hoeft te staan en geparkeerd mag worden aan de voorzijde van de kavels. In de middenstraat van fase 1.2 worden aan één zijde van de weg een bomensingel en aan weerszijden van de weg groene dijklichamen aangelegd. Door deze maatregelen wordt het groene beeld van de (semi)openbare ruimte versterkt en zullen geparkeerde auto's op het voorterrein van de bedrijven gedeeltelijk uit het zicht blijven.

Langs de zuidelijke ontsluitingsweg van fase 1.2 wordt het groene beeld versterkt door aan de voorzijde van de bedrijven een groenstrook van 7 meter breed aan te leggen. Op 2 meter uit het openbare voetpad wordt een bomensingel op de perceelgrens gerealiseerd. De richtlijnen voor bebouwing en toepassing van kleur- en materiaalgebruik in fase 1.2 sluiten aan bij fase 1.1.

4.2.2 Verkeer

De Johan Enschedelaan blijft een belangrijke ontsluitingsweg van het gebied op de



Hoofdweg en op de Spoorlaan. Met de invulling van ook het zuidoostelijk deel van het gebied is daar een tweede ontsluiting op de Spoorlaan nodig. De ontsluiting was reeds voorzien in het bestaande bestemmingsplan. Deze ontsluiting is op de iets langere termijn ook nodig als (bouw-) ontsluiting voor de toekomstige woonlocatie en de mogelijke ontwikkeling van de President 2.0 ten zuiden van de ontsluiting.

Een eerste doorrekening voor de verkeerseffecten laat zien dat de aansluiting van de geplande weg niet leidt tot een wijziging van de huidige verkeersafwikkeling op de Spoorlaan. Vanuit verkeersveiligheid is geconstateerd dat een afwaardering van de

Spoorlaan naar een 50 km weg wenselijk is. Ook de doorrekening hiervan geeft modelmatig geen grote wijziging in het verkeersbeeld. De capaciteit van de Spoorlaan blijft ook dan toereikend voor de huidige verkeersstromen.

4.2.3 Water

De voortgaande ontwikkeling van het bedrijventerrein noodzaakt tot verdere aanleg van watergangen, om de toename van verhard oppervlakte te compenseren. Dit is afgestemd met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Zie ook H5.

De bestaande en toekomstige watergangen in het gebied zijn van belang voor het watersysteem en worden als 'Water' bestemd. Een strook grond aan de oostzijde geldt als reservering voor eventuele extra watercompensatie, en is in de bestemming 'Groen' aangegeven met de functieaanduiding 'water'.

4.4 Functionele structuur

Door de oriëntatie op zowel lokale, regionale als internationaal georiënteerde bedrijven is er een verscheidenheid aan soorten bedrijven waarvoor op De President ruimte dient te worden geboden. Met bedrijfsverzamelgebouwen kunnen lokale ondernemingen zoals aannemers, catering of kleine zelfstandigen (zzp) een plek krijgen. De regio Amsterdam is aantrekkelijk voor ICT-bedrijven en logistiek en daaraan gerelateerde bedrijven. Om daar op De President ruimte voor te bieden en om een interactie milieu te kunnen bieden, is naast bedrijvigheid en logistiek ook dienstverlening en volumineuze detailhandel in auto's mogelijk en wordt ook sport toegestaan, waarmee zich bijvoorbeeld een fitnesscentrum kan vestigen.

Persoonlijke dienstverlening is alleen toegestaan voorzover dit functies betreft die qua aard en omvang passend zijn op een bedrijventerrein. Zelfstandige kantoorvestigingen zijn alleen toegestaan in bedrijfsverzamelgebouwen. Het nabijgelegen Beukenhorst biedt ruimte voor grote kantoren en heeft daarin ook veel gerealiseerde ruimte beschikbaar. Ondersteunende horeca, dienstverlening of detailhandel bij een hoofdactiviteit is toegestaan tot 20% van de totale bedrijfsvloeroppervlakte met een maximum van 150 m² vvo of 200 m² bvo. Hiervoor is in de regels een nadere bepaling opgenomen.

Het geldende bestemmingsplan laat de vestiging van een hotel toe, maar hier is nog geen invulling aan gegeven. In dit bestemmingsplan wordt deze mogelijkheid opnieuw opgenomen. Hoewel het plangebied tussen twee kansgebieden voor hotels in ligt, is het een locatie waar een hotel zich verhoudt met de (toekomstige) inrichting van het gebied met een verscheidenheid van bedrijven, waar sprake is van een goed ontsluiting naar het bovenliggende wegennet en op enige afstand van hoogwaardig openbaar vervoer (NS-station en HOV-halte).

Een hotelvestiging kan hier bovendien een functionele en/of stedenbouwkundige relatie leggen tussen de bedrijfskavels en het toekomstig woongebied aan de westkant.

Vanwege beoogde woningbouw op gronden grenzend aan het plangebied is het gewenst een inwaartse milieuzonering toe te passen op de bedrijfsgronden vanaf de grens met die woningbouwgronden. Daarbij kan een nieuw bedrijf niet worden gevestigd binnen de

richtafstand tot woningbouw die geldt voor de milieucategorie waar dat bedrijf toe behoort.

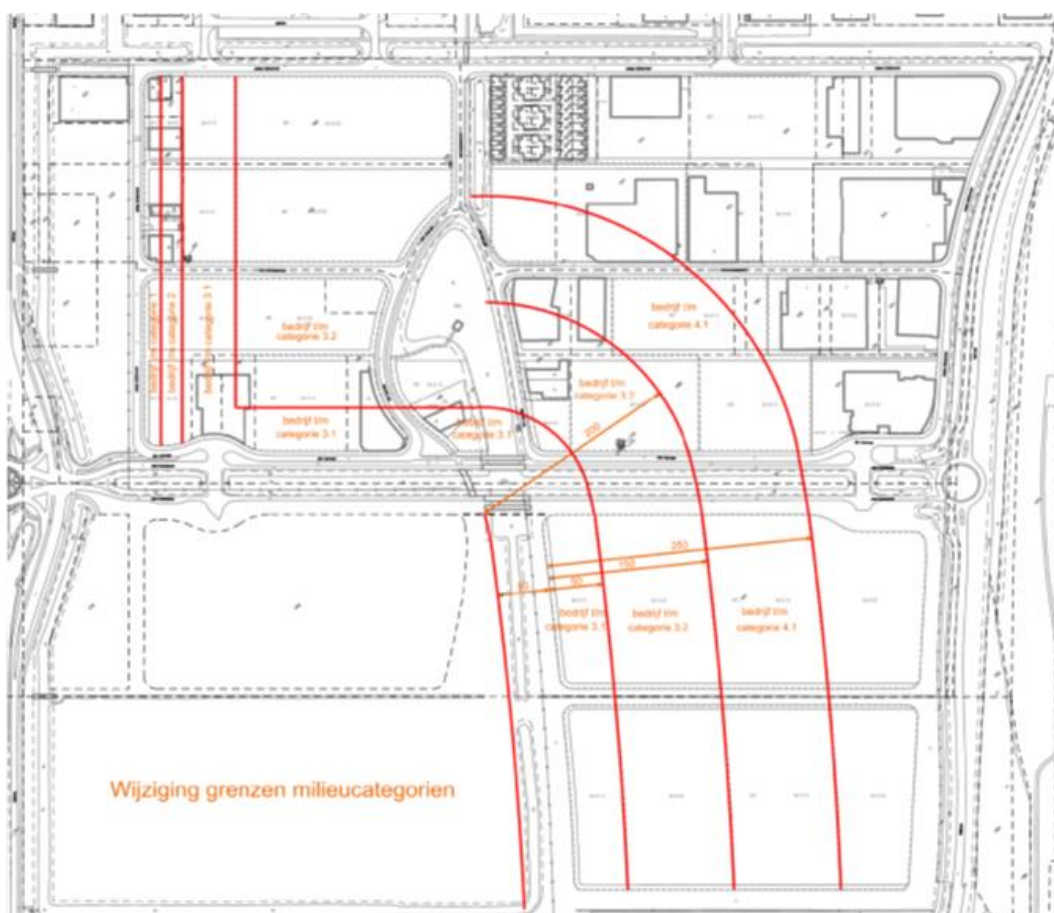
Voor categorie 3.1 geldt een richtafstand tot woningbouw van 50 meter, voor categorie 3.2 een richtafstand van 100 meter, voor categorie 4.1 een richtafstand van 200 meter en voor categorie 4.2 een richtafstand van 300 meter .

Op fase 1.1 begint de inwaartse zonering op het westelijk deel vanaf de Jacobus Spijkerdreef en de Dirk Storkstraat bij categorie 2 en daarna oplopend naar categorie 3.1 en 3.2.

Op fase 1.2 begint deze vanaf de weg langs de waterpartij bij categorie 3.1 en daarna oplopend naar categorie 3.2, 4.1 en 4.2 richting de Spoorlaan.

Onderstaand zijn de indicatieve grenzen van de categorieën aangegeven. Op de verbeelding is de precieze begrenzing afgestemd op de begrenzing van aanwezige kavels.

Met de inwaartse zonering blijft een invulling met bedrijven in een menging van lichtere en zwaardere bedrijvigheid mogelijk zoals bedoeld voor De President.



Openbare buitenruimte

Zoals eerder aangegeven zijn de hoofdstructuren van water en groen apart bestemd.

Het gebruik van de overige openbare buitenruimte is verder een afwisseling van autoverkeer, langzaam verkeer en verblijven. Het afwisselend gebruik is daarom niet steeds afzonderlijk bestemd, maar is als geheel opgenomen in de bestemming Verkeer. Veranderingen aan rijwegen of verkeersmaatregelen zijn daarbinnen mogelijk, maar vergen wel altijd een apart besluit op grond van de Wegenverkeerswet. Fiets- en wandelpaden die in de groenstructuur liggen zijn niet apart vastgelegd, maar zijn geregeld binnen de bestemming Groen.

Mocht in de toekomst meer waterberging nodig zijn dan nu voorzien met de bestemming Water, dan kan extra water worden gerealiseerd aan de zuidoost-zijde van het plangebied. Hiertoe is in de bestemming Groen naast de Spoorlaan een aanduiding 'water' opgenomen.

5 ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

5.1 Water

5.1.1 Wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

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

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. 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.

Nationaal Waterplan 2016-2021 (2015)

Het Nationaal Waterplan 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. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld.

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

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

verstandig handelen in extreme situaties.

Watervisie 2021

De inzet van het provinciaal waterbeleid is om Noord-Holland nog mooier, bedrijviger en veiliger maken. Daarbij moet er een impuls uitgaan voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Waterproblemen worden aangepakt wanneer er toch al gebiedsontwikkeling plaats vindt.

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

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

Op de kaart Overstromingsrisico Noord-Holland zijn de overstromingsgevoelige gebieden indicatief aangegeven. De provincie maakt nog duidelijk welke gemeenten tot het overstromingsgevoelige gebied worden gerekend en in hun bestemmingsplannen duidelijk moeten maken hoe rekening wordt gehouden met het overstromingsrisico.

Daarbij is uitgangspunt het "waterrobuust inrichten": het zodanig inrichten van overstromingsgevoelig gebied dat bij een overstroming de kans op slachtoffers klein is en de economische schade beperkt blijft. Er is nauwelijks overstromingsrisico is vanuit de Noordzee, omdat deze kust voor het merendeel door brede duinen wordt beschermd.

Waterbeheerplan 5 2016-2021 (ontwerp)

Samen werken aan water staat centraal. Zodat nu en in de toekomst in dit unieke deel van Nederland onder zeeniveau gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Water is een maatschappelijke opgave, en Rijnland wil samen met haar 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 uitlogende 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 2015

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.

Waterstructuurvisie (Hoogheemraadschap van Rijnland)

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

Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030

De Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland (verder Waterplan) is een samenwerkingsdocument tussen de gemeente en het hoogheemraadschap. Het geeft de

situatie en problemen weer van het hele watersysteem (oppervlaktewater, hemelwater, grondwater en afvalwater) in Haarlemmermeer. Het stelt doelen met betrekking tot de riolering, het oplossen van infrastructurele knelpunten en nemen van maatregelen.

Het Waterplan heeft onder andere als ambitie:

- het scheiden van vuil afvalwater en schoon regenwater;
- het tijdelijk bergen van water om extreme neerslag op te vangen;

- afvalwater als bron te gebruiken waaruit afvalstoffen en energie gewonnen kunnen worden. Haarlemmermeer past bijvoorbeeld innovatieve ontwikkelingen toe bij het inzamelen van afvalwater zoals riothermie, het winnen van warmte uit afvalwater.

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

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

Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2019

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

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

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

Het GRP geeft basis 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

Bestaande situatie

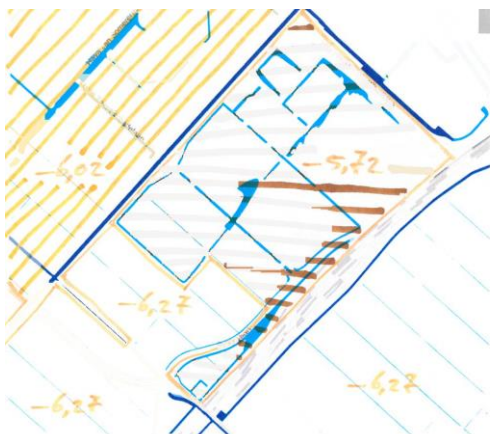
De waterstructuur bestaat uit meerdere watergangen in de lengte- en dwarsrichting van het gebied en er is een centrale 'vijverpartij'. De inlaat van water vindt plaats via het gemaal bij de Hoofdweg-oostzijde, dat water uit de Hoofdvaart oppompt.

Het gedeelte van De President dat in peilvak 33 ligt is al voor een groot deel ontwikkeld. Het watersysteem daar functioneert als geheel goed, door het vervroegt aanleggen van enkele watergangen in het andere deel van De President. Het plangebied ligt bijna geheel in peilvak 33 met peil -5,72 meter, hetzelfde peilvak als het bedrijventerrein Graan voor Visch. De waterberging in het gebied draagt bij aan het compenseren van het tekort aan water in het bedrijventerrein Graan voor Visch.

Alleen de meest zuidoostelijke kavel van het plangebied ligt in peilvak 5 met peil -6,27 meter, wat zich ook verder naar het zuiden en oosten uitstrekt.



watergangen terrein De President bron: rijnlant_viewer



peilvakken

Toekomstige situatie

Dit bestemmingsplan voegt geen ontwikkeling of verharding toe ten opzichte van het geldende bestemmingsplan.

Vigerend voor de ontwikkeling van De President is het waterhuishoudingsplan uit 2001. Met de voortgaande realisatie van het bestemmingsplan zal het peilvak 33, met -5,72 meter, conform het waterhuishoudkundig plan verder geëffectueerd worden. In verband met tijdelijke maatregelen zullen hiertoe afdammingen verplaatst moeten worden.

Omdat nu een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld, wordt op het nog niet gerealiseerde plandeel fase 1.2 de huidige regelgeving van het Hoogheemraadschap toegepast. De uitgangspunten en de eindsituatie na realisatie van President fase 1.2 zijn de basis voor verdere ontwikkeling van het gebied.

Het bestaande en het aan dit bestemmingsplan toe te rekenen gedeelte van toekomstig wateroppervlak is in dit bestemmingsplan opgenomen. Ook is een strook grond aan de zuidoost-zijde van het plangebied als reservering opgenomen voor eventuele extra watercompensatie.

Watercompensatie

In het waterhuishoudingsplan uit 2001 is het terrein De President onderverdeeld in fase 1-I, 1-II en 1-III. Tot op heden zijn de fasen ten noorden van de Joh. Enschedelaan, te weten fase 1-I en 1-II, in ontwikkeling genomen. Hiervoor is ook oppervlaktewater gerealiseerd. De berekening van de oppervlaktes van het waterhuishoudkundig plan tot en met fase 1-II wordt niet gewijzigd. Vervolgens zijn hierop de reeds gegraven watergangen toegevoegd welke volgens plan in latere fasen zouden komen. Dit betreft water tussen spoorlaan en het spoor. Hierbij wordt het gebied welke op peil -5,70 m ligt als afgesloten geheel beschouwd.

In fase 1-III zijn nog geen gronden uitgegeven. Deze fase wordt ontwikkeld op basis van de huidige normen en regelgeving. Dit betekent dat het waterhuishoudkundig plan uit 2001 op de volgende punten aangehouden dan wel gewijzigd wordt. Het extra water van fase 1-II wordt overgenomen in de berekening van fase 1-III. Bij de berekening van fase 1-III is het te dempen, te graven en te compenseren oppervlak bepaald.

De uitgangspunten en de eindsituatie na realisatie van fase 1-III zijn de basis voor verdere ontwikkeling van het gebied. Daarnaast is in fase 1-III een strook grond aan de oostzijde als reservering aangegeven voor eventuele extra watercompensatie. Dat kan nodig zijn als bij de aansluiting op de Spoorlaan extra verharding wordt gerealiseerd.

In de volgende tabel zijn de resultaten van de watercompensatie opgenomen. Daarna volgen de berekeningen uit de waterbalans over watercompensatie in fase 1-I en 1-II en fase 1-III.

Vervolgens zijn kaartjes opgenomen met al gerealiseerde en nog te realiseren wijzigingen aan oppervlaktewater.

Hieruit blijkt dat voldoende water wordt gerealiseerd voor watercompensatie van de ontwikkeling.

Fase	Oppervlaktewater		Overschot (+) of tekort (-) (ha) oppervlaktewater	Tijdsplanning	Benaming fasen bestemmingsplan
	ha	%	ha		
Huidige situatie (Graan voor Visch) *	4,3	8,0	-0,9		
toevoegen watergang ten zuiden van Graan voor Visch	4,4	8,0	-0,8	2001	
1-I	5,9	nvt	nvt	2001 – 2003	1.1
1-II en Spoorlaan	8,7	8,2	-0,1	2002 – 2003	1.1
1-III (incl. deel fase 2)	11,6	15%	+0,0	2017	1.2
2 incl. Spoorlaan en Graan voor Visch	16,8	9,0	+0,7	> 2006	

* voor demping Zuidtangent en Spoorlaan

resultaat watercompensatie, weergegeven als aanpassing op figuur 5.4 uit het waterhuishoudkundig plan van 2001

Project: President 9-11-2016
Projectfase: 1; tussen GvV en Joh. Enschedelaan
 Betreft: Waterbalans oppervlaktewater
 Hoogte Peilvak: WP/ZP NAP -5,70
 Schouwpeil NAP -5,70

			m2
Oorspronkelijk wateroppervlak			43100
Dempen oppervlaktewater			
	realisatiejaar	Gerealiseerde m2	Te realiseren m2
Compensatie voor aanleg Spoorlaan noord / Z-Tangent		8.426	
(2a) fase 1-I		1.060	
(2b) fase Spoorlaan		6.304	
(2c) fase 1-II		720	
	Dempen	8.426	- m2
Graven oppervlaktewater			
Watergang tussen GvV en De President		9425	
(2a) fase 1-I		15323	
(2b) fase Spoorlaan		9663	
(2b) Bestaande NS tocht		2291	
(2c) fase 1-II		15944	
	Graven	52.646	0 m2
Compensatie versnelde afvoer (verhard opp.)			
	opp. m2		
t/m fase 1-II	1062500	9,1%	96.620
			-
			-
			-
	Compenseren	-	96.620 m2

Stand t/m fase (2c) 1-II

	Gerealiseerde m2	Te realiseren m2
Dempen	8.426	- m2
Graven	52.646	- m2
Compenseren		96.620 m2
totaal	44.220	-96.620 m2

Totaal fase t/m fase 1-II -52.400 m2
 oorspronkelijk wateropp. 43.100 m2
 Overschot op kavel 1-II (zie WHH-plan 2001) -9.300 m2

Vooruitgraven fase 2:			
HSL waterpartij in spoorlaan		7500	
NS onderstation		816	
		-984	m2

compenseren in vervolgfase

Op peilvak -5,70 m is een tekort aanwezig. Dit is beperkt als gevolg van waterpartij ten oosten van de Spoorlaan

berekening watercompensatie fase 1-III

Project: President

9-11-2016

Projectfase: Ontwikkeling fase 1-III

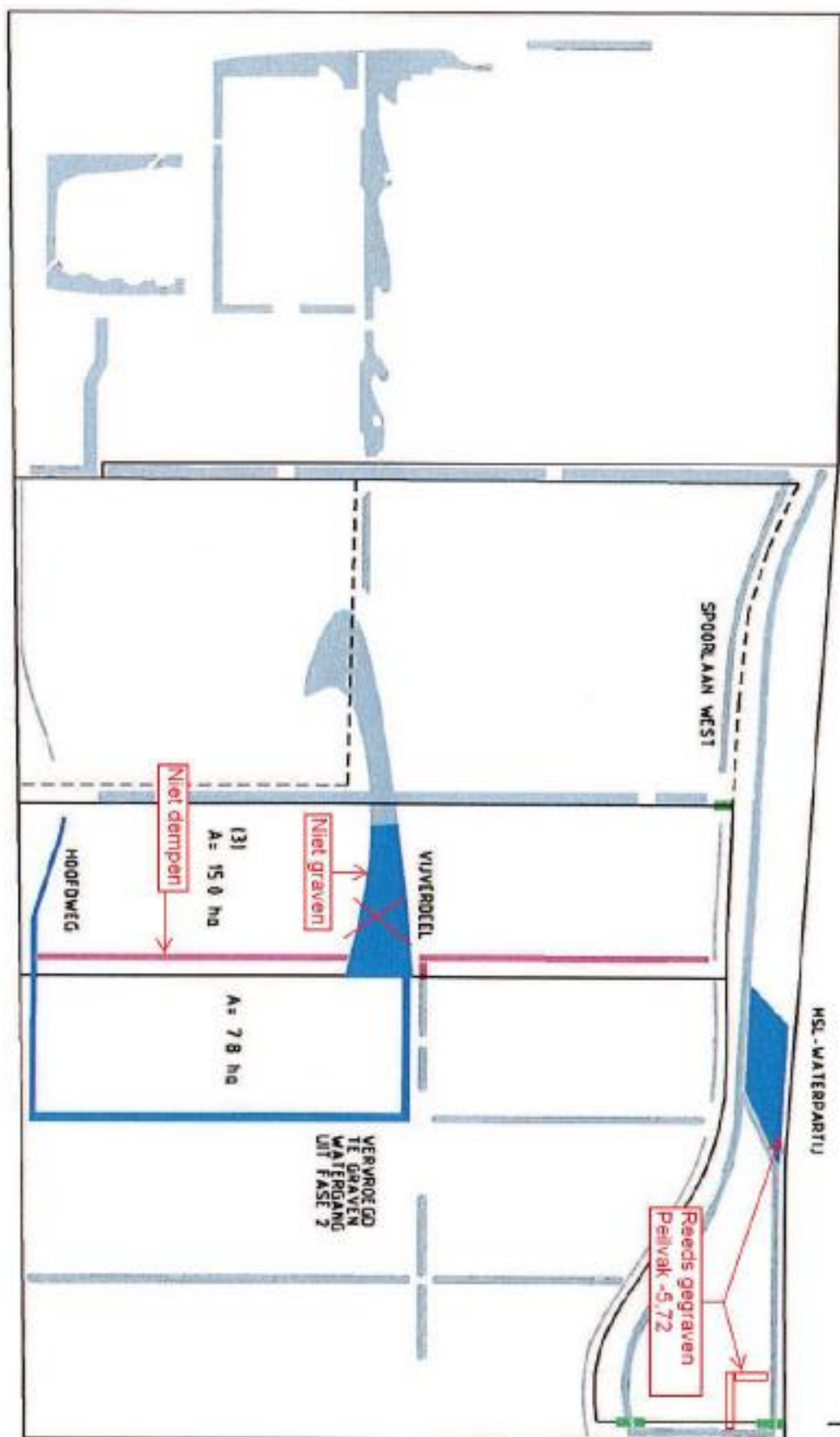
Betreft: Waterbalans oppervlaktewater

Hoogte Peilvak: WP/ZP NAP -6,02/-5,87

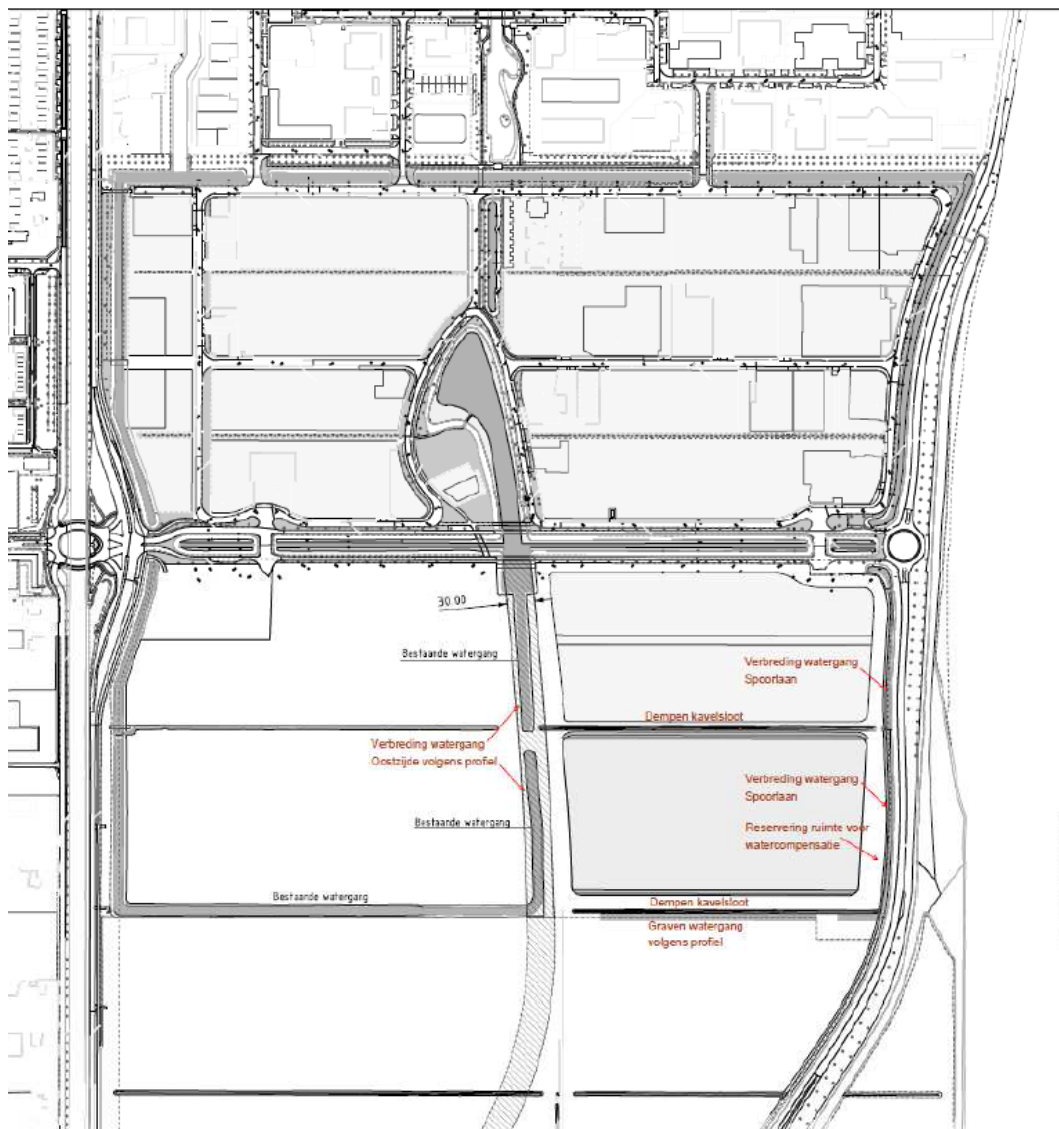
Schouwpeil NAP -6,02

			m2	
Overschot vanuit voorgaande fasen			-984	
Dempen oppervlaktewater (conform legger HHvR)			realisatiejaar	
			Gerealiseerde m2	Te realiseren m2
Kavelsloot 381 x 1,55 (midden in plangebied 1-III)				591
Kavelsloot 340 x 1,61 (ten zuiden van plangebied 1-III)				547
Dempen			-	1.138 m2
Graven oppervlaktewater (berekening op -5,72)			m2	m2
Verbreiding centrale watergang (noord-zuid)				7.575
Hoofdweg			1.800	-
Vooruitgraven fase 2:				
Profiel 6			7.850	
Verbreiden watergang tussen Spoorlaan en fase 1-III				804
Zuidelijke watergang van fase 1-III				2.538
Graven			9.650	10.917 m2
Compensatie versnelde afvoer en peilverlaging			opp. m2	compensatie m1
Verhard oppervlak fase 1-III			116.400	15,0%
compensatie oppervlak T-aansluiting Spoorlaan				-17.460
Compensatie verlaging peil van -5,72 naar -6,02:				-308
- deelplan 1-III				-869
- deel ten westen van deelplan 1-III				-1.505
Compenseren			-	-20.142 m2
Totalen			Gerealiseerde m2	Te realiseren m2
Dempen			-	1.138 m2
Graven			9.650	10.917 m2
Compenseren tbv fase 1-II				-984 m2
Compenseren toename verharding en peilwijziging			-	-20.142 m2
			9.650	-9.071 m2
Overschot op fase 1-III				579 m2
Reservering circa 600 m2 oostzijde fase 1-III. Ivm eventuele uitbreiding aansluiting Spoorlaan				

berekening watercompensatie fase 1-III



reeds uitgevoerde wijzigingen oppervlaktewijzigingen



toekomstige aanpassingen oppervlaktewater

5.1.3 Conclusie

De bestaande en toekomstige watergangen in het gebied zijn van belang voor het watersysteem en worden als 'Water' bestemd. Een strook grond aan de zuidoost-zijde van het plangebied geldt als reservering voor eventuele extra watercompensatie, en is in de bestemming 'Groen' aangegeven met de functieaanduiding 'water'.

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 milieuhygiënische 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.

De bodemkwaliteitskaart (2011) van Haarlemmermeer geeft aan wat de gemiddelde kwaliteit van de grond op niet-verdachte locaties is in de gemeente.

5.2.2 Onderzoek

Bij het toekennen van bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het bijzonder wanneer een nieuw ruimtelijk plan voorziet in nieuwe ontwikkelingen, is het van belang om bij de planvoorbereiding onderzoek naar de bodemkwaliteit te laten uitvoeren. Een bestemming kan pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is voor een nieuwe of aangepaste bestemming. Daarbij is wettelijk bepaald dat een omgevingsvergunningplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers en het milieu.

Het doel van het historisch bodemonderzoek is vast te stellen of er, op basis van historische gegevens, bodemverontreiniging verwacht kan worden.

Op basis van de huidige bodemkwaliteitskaart valt het gehele gebied in de zone landbouw/natuur. In de nieuw vast te stellen bodemkwaliteitskaart (vermoedelijk juli 2016) is het gebied aangegeven als achtergrondwaarde. De bodemfunctie was en wordt industrie.

Historisch bodemonderzoek geeft aan dat voor de ontwikkeling onderzoek nodig is naar verschillende verdachte deellocaties. Bijvoorbeeld het slib in de sloten en dammen dienen onderzocht te worden, omdat deze verdacht zijn op zware metalen, PAK en asbest. Er zijn geen ernstige belemmeringen te verwachten voor de ontwikkeling van het gebied de President, maar voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw is bodemonderzoek nodig.

5.2.2 Conclusie

Het aspect bodem is geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw is wel nader bodemonderzoek en eventuele maatregelen nodig.

5.3 Flora en fauna

5.3.1 Wet- en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn

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

Wet natuurbescherming

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

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

De wet regelt de bescherming van de soort. Een belangrijk criterium in de wet is ‘gunstige staat van instandhouding van een soort’. Daarvan is sprake als:

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

Provinciale structuurvisie en het provinciaal natuurbeheerplan

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

5.3.2 Onderzoek

Ten behoeve van het opstellen van het bestemmingsplan ‘Hoofddorp De President 1e herziening’ zijn de natuurwaarden in het gebied onderzocht voor de verdere invulling als bedrijventerrein. Het gebied is hiertoe eenmalig bezocht, op 20 april 2015 om 11.00 uur. Het was droog zonnig weer met weinig wind, rond de 12 graden. Op grond van het tijdstip in het jaar en op de dag is aannemelijk dat vooral eventuele dagvogels die van het gebied gebruik maken zijn gesignaleerd, en niet de nachtijgers.

Huidige biotoop

Het gebied bestaat deels uit grote bedrijfsgebouwen met platte daken. Gezien de aanwezigheid en het gedrag van de rondvliegende zilvermeeuwen is er waarschijnlijk een kleine kolonie op één van de daken. Daarnaast zijn er een aantal open grasvelden en diverse watergangen. Het gebied is niet meer in gebruik als akker. De meeste grasvelden zijn voormalige akkers, en als zodanig voedselrijk. Daarop groeien voornamelijk ruige grassen en paardenbloemen. Diverse vogelsoorten als kauwtjes en spreeuwen foerageren op dit land. Waarschijnlijk zitten er ook hazen. Voor broedende weidevogels is het gras te lang en leven er te weinig insecten. Eén veld, ten noordoosten van de vijver met het Boathouse, is heel nat en moerassig. Daarop staat een duidelijk andere plantengroei, maar toch gedomineerd door grassen (veel fioringras) vanwege de voedselrijkdom van de grond.

Kansrijk zijn de oevers van de sloten en waterpartijen, omdat de strook vlak boven het oppervlaktewater gevoed wordt met opwellend schoon grondwater. Bekend is dat op diverse plekken orchideeën groeien, en ook staan er veel dotterbloemen en verrassend veel echte koekoeksbloemen. De pinksterbloemen nemen in aantal toe, evenals op sommige plekken de grote ratelaar. Potentieel zijn dit kansrijke oevers.

Waargenomen beschermde planten

Op grond van zowel grondsoort, bemesting en bewerking kan worden geconstateerd dat er buiten de oevers geen beschermde plantensoorten in het gebied aanwezig zijn. De enige potentie ligt in de oevers waar mogelijk rietorchissen, moeraswespenorchissen en vleeskleurige orchissen (alle tabel 2 F&F wet) zouden kunnen groeien. Deze zijn nog niet aangetroffen gezien het vroege tijdstip, maar van vorige jaren is bekend dat er rondom het Boathouse bij de centrale waterplas tientallen rietorchissen (tabel 2) hebben gestaan.

Waargenomen beschermde vissen

In de watergangen kan de kleine modderkruiper (tabel 2) voorkomen, zoals in heel de Haarlemmermeer. Er waren geen sporen van zwanenmossels, dus zijn er waarschijnlijk geen bittervoorns (tabel 3). Andere beschermde soorten zijn niet te verwachten.

Beschermde amfibieën en reptielen

De smalle slootjes maar ook de wat bredere kunnen voortplantingswateren zijn voor bruine kikker, grote groene kikker, gewone pad en kleine watersalamander (alle tabel 1). In het gebied zijn nooit rugstreeppadden of ringslangen aangetroffen, het gebied is er ook niet echt geschikt voor.

Beschermde vogels

In het gebied zelf zijn zilvermeeuwen gezien, boven één van de daken. In de directe omgeving zaten in het open veld groepen spreeuwen en kauwtjes. Op de naastgelegen akker zat een enkele kievit en er liep ook een scholekster. Misschien broedt die ook ergens op een dak. Geen andere weidevogels als tureluur en grutto, daarvoor is dit gebied te droog. Mogelijk jagen hier ook roofvogels op muizen etc., zoals buizerd, torenvalk, velduil en ransuil.

Beschermde zoogdieren

In het gebied komen mollen, aardmuizen, veldmuizen enz. voor. Heel misschien jagen hier bunzing, hermelijn en wezel op muizen, maar er is alleen ver weg een mogelijkheid voor nesten voor deze soorten. Er is ook kans op muskusrat, gewone bruine rat en woelrat, langs de watergangen en bij de gebouwen. Geen van deze soorten van tabel 1 is een hinderpaal voor verdere ontwikkeling. Vleermuizen komen in dit gebied niet voor: te open, te winderig en daarmee te weinig voedsel. Ook geen plekken voor verblijf.

Beschermde insecten en andere dieren

Deze komen hier niet voor.

5.3.3 Conclusie

De natuurwaarden in het plangebied zijn over het algemeen vrij laag. Flora en Fauna vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1 Wet- en regelgeving

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

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

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

Cultuurnota (2012)

De Cultuurnota bestaat uit twee samenhangende delen: een cultuurvisie met een perspectief tot 2030 en een uitvoeringsprogramma voor de periode 2013 - 2016.

De visie behelst dat naast het wonen, werken en recreëren een goed en kwalitatief cultureel aanbod een essentiële pijler is voor het maatschappelijke belevingsniveau van Haarlemmermeer. De versterking van het culturele klimaat en het culturele netwerk zal plaatsvinden binnen een breed draagvlak met culturele instellingen, het onderwijs en ondernemers. Dit draagt bij aan de stimulering van het cultureel initiatief en het innovatief en creatief vermogen van mensen. De culturele en economische aantrekkingskracht van de gemeente wordt hiermee vergroot.

Er zijn vijf speerpunten van beleid:

1. Cultureel ondernemerschap
2. Cultuurgebouw als spil in een netwerk van culturele kernen
3. Cultuureducatie en jongerencultuur
4. Landschap en geschiedenis als inspiratiebron
5. Specialiseren en samenwerken in de regio

5.4.2 Inventarisatie

Historie

Haarlemmermeer/Hoofddorp

Halverwege de negentiende eeuw is de Haarlemmermeer drooggelegd. Sinds 11 juli 1855 vormt de Haarlemmermeerpolder in zijn geheel, inclusief ringdijk en ringvaart, de gemeente Haarlemmermeer.

Bij de drooglegging is gebruik gemaakt van een rechthoekig stelsel van vaarten en tochten. Evenwijdig aan de watergangen werd een stelsel van wegen aangelegd. De Hoofdvaart is de breedste en van oorsprong voor de afwatering belangrijkste waterloop in de polder.

Vanaf 1853 is Kruisdorp ontstaan als een kruisvormige kern langs de Hoofdvaart/Hoofdweg en de Kruisvaart/Kruisweg. Het vormde al snel het administratieve, economische en bestuurlijke centrum van de gemeente. In 1868 werd de naam van dit dorp veranderd in Hoofddorp.

Rond 1900 is de verdedigingskring 'Stelling van Amsterdam' gebouwd. De Geniedijk in Haarlemmermeer is hier onderdeel van. De Geniedijk doorsnijdt voor een deel de rechthoekige structuur van Haarlemmermeer.

In 1950 telde Hoofddorp vijfduizend inwoners. De werkgelegenheid betrof vooral landbouw met daarnaast wat veeteelt en tuinbouw. Ook het vliegveld Schiphol (in 1917 begonnen als militair vliegveld) zorgde voor werkgelegenheid.

Tot die tijd was Hoofddorp met name in de zuidoostelijke richting uitgebreid. Daarna maakt Hoofddorp een groei door in westelijke, noordelijke en oostelijke richting.

In de jaren zeventig werd Haarlemmermeer en vooral Hoofddorp aangewezen als groeikern. Aan deze groeikernstatus was een bouwopgave van 8.500 woningen gekoppeld. In en rond Hoofddorp werd gezocht naar geschikte locaties.

Door het vervallen van de militaire status van de Stelling in 1963, was het mogelijk om in Hoofddorp ten zuiden van de Geniedijk woonwijken te realiseren met elk hun eigen stedenbouwkundige opzet en voorzieningen. De opbouw van concentrische kern veranderde hiermee steeds meer naar een stedelijk gebied met meerdere centra.

Het inwonertal is in 2015 gegroeid tot ruim 73.000.

Door die enorme groei is Hoofddorp veel veranderd. In het centrum zijn de laatste tientallen jaren kantoren, winkels, appartementen, theater en een bioscoop gebouwd.

Cultuurhistorische waarden

In het plangebied bevinden zich geen monumenten.

Op grond van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland valt niet te verwachten dat er in het plangebied voorwerpen van archeologische waarde aangetroffen kan worden.

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.

Onderzoek

Er is bureauonderzoek uitgevoerd door De Cultuurcompagnie (juni 2016).

Algemeen

Volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden van de Rijksdienst (opgenomen in ARCHIS) geldt voor het gehele plangebied een zeer lage trefkans op het aantreffen van archeologische waarden (zie Bijlage 7). Op het bestemmingsplan Hoofddorp De President is geen dubbelbestemming 'waarde archeologie' opgenomen.

Steentijd

Onder het Holocene oppervlak ligt op een diepte van ca. 11-20 m –NAP de Pleistocene afzettingen begraven. Hierop heeft mogelijk bewoning in de Steentijd plaats gevonden. In hoeverre het oorspronkelijke Pleistocene oppervlak nog intact aanwezig is in de ondergrond is niet bekend aangezien het veen dat zich nadien hierop heeft afgezet in grote mate is geërodeerd, waarbij mogelijk ook het Pleistocene oppervlak is verdwenen. Indien er nog resten uit de Steentijd intact zijn dan zijn deze te verwachten vanaf 11 m – NAP hetgeen overeenkomt met een diepte van 6,5 m onder het huidige maaiveld. Eventuele sporen uit deze periode kunnen bestaan uit tijdelijke kampementen, jachtkampjes en vuursteenwerkplaatsen.

Nadien werd het plangebied zo nat dat veenvorming plaats vond en bewoning nagenoeg onmogelijk. Eventuele sporen van gebruik en/of bewoning na de Steentijd in het veen zijn hoogstwaarschijnlijk door erosie en afkalving verdwenen.

Nieuwste tijd

De droogmaking van de Haarlemmermeerpolder was in 1853 gereed. Snel na hierna vestigden zich twee boerenbedrijven binnen het plangebied. De hoeve De President is helaas al gesloopt, De Hillegondshoeve is een nog bestaand rijksmonument. Behalve de resten van deze erven bevinden zich binnen het plangebied een groot aantal

ontwateringsgreppels. Eventuele sporen op de erven bestaan mogelijk uit de funderingen van De President, kleinere bijgebouwen/schuren, waterputten en afvalputten.

5.4.3 Conclusie

De archeologische verwachting binnen het plangebied is laag, maar het is niet uitgesloten dat er op een dieper niveau onder het veen nog een Pleistoceen oppervlak ligt met resten van bewoning uit de Steentijd. Geadviseerd wordt om een verkennend booronderzoek uit te voeren indien binnen het plangebied bodemingrepen plaats vinden die dieper reiken dan 6 m onder het maaiveld.

5.5 Geluid

5.5.1 Wet- en regelgeving

Wegverkeer

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

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wet geluidhinder kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoneerd industrieterrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde "zwarte lawaaimakers" als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB niet te boven

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

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.

Luchtverkeersgeluid

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

Bij het toekennen van nieuwe bestemmingen in het bestemmingsplan, zal vastgesteld moeten worden dat de toegekende bestemming akoestisch gezien realiseerbaar is. In het plangebied worden geen geluidsgevoelige nieuwe bestemmingen opgenomen.

5.5.3 Conclusie

Geluid geeft geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

5.6 Lucht

5.6.1 Wet- en regelgeving

Wet luchtkwaliteit

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

Wet Milieubeheer

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

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

- Grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of
- Per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of

- Het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂)², of
- Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)³.

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

5.6.2 Onderzoek

Het bestemmingsplan kent geen ontwikkelingen waarvoor nader onderzoek dient te worden gedaan naar de luchtkwaliteit.

5.6.3 Conclusie

Luchtkwaliteit geeft geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Wet- en regelgeving

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan

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

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

moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

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

In het Besluit externe veiligheid transportroutes (BEvt) is de normstelling vastgelegd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het BEVT vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het BEVT en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties.

Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) wordt geregeld welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

In 2012 heeft de gemeenteraad de routes aangewezen waartoe het vervoer van gevaarlijke stoffen is beperkt.

Met het raadsbesluit 'Verantwoording groepsrisico externe veiligheid' (oktober 2012) is gemeentelijk beleid vastgelegd over het groepsrisico.

- Voor de verantwoording groepsrisico externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen onderscheid te maken in zwaarte tussen licht, middel en zware verantwoording op basis van de hoogte van het groepsrisico dat de ontwikkeling met zich meebrengt;

- Bij ruimtelijke ontwikkelingen richtsnoeren en gebieden te hanteren en in de verantwoording te beschrijven hoe hiermee is omgegaan;

- Als richtsnoeren vast te stellen:

- 1) Objecten met niet- of beperkt zelfredzame personen worden buiten het invloedsgebied van de risicoveroorzakende activiteit (inrichting, weg of buisleiding) geprojecteerd;

- 2) Kwetsbare objecten worden niet binnen de aangegeven risicozone van het invloedsgebied geprojecteerd;

- 3) Als meerdere objecten met niet- of beperkt zelfredzame personen al binnen het invloedsgebied aanwezig zijn zal het gebied via minimaal twee ontsluitingswegen bereikbaar moeten zijn;

- Als gebieden vast te stellen:

- a) Gebieden waar zich (vooral ook 's nachts slapend) veel mensen (>100 personen) ophouden;

b) Overige gebieden.

5.7.2 Onderzoek

In het plangebied komt geen invloedsgebied van BEVI-inrichtingen of van buisleidingen voor.

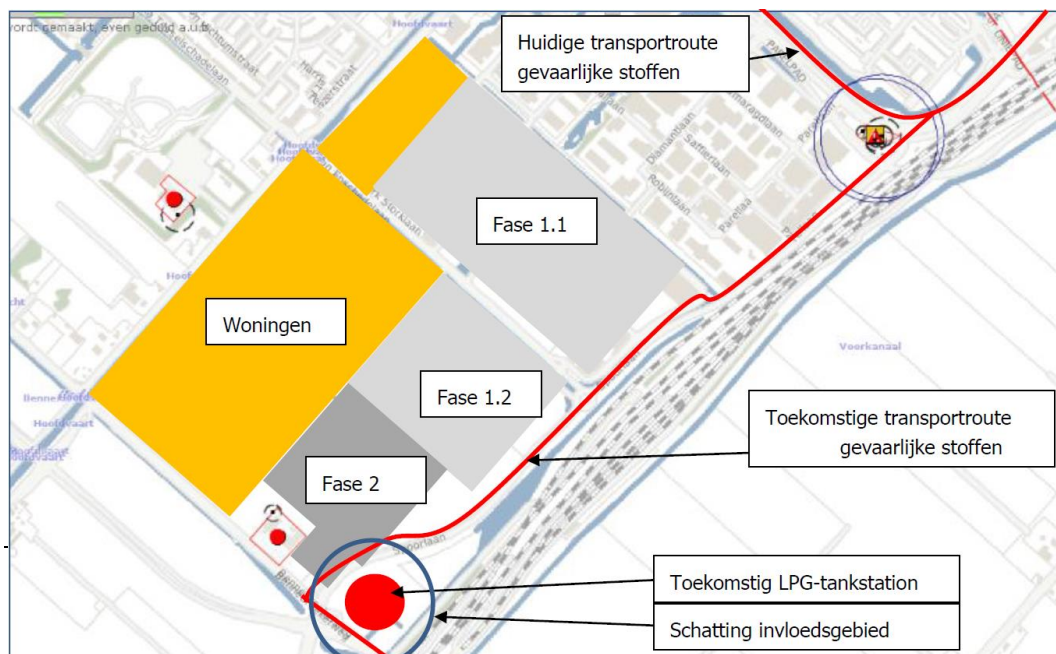
Wel ligt ten noordoosten van het plangebied een benzineverkoopspunt met LPG. En ten zuidoosten van het plangebied ligt een locatie waar in de toekomst een benzineverkoopspunt met LPG kan worden gevestigd, binnen de daarvoor geldende wijzigingsbevoegdheid in het betreffende bestemmingsplan 'Hoofddorp Graan voor Visch Zuid'

Het huidig transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats over de Van Heuven Goedhartlaan. Als de aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 gereed is zal de routing van het transport worden gewijzigd. In plaats van over de Van Heuven Goedhartlaan zal dan de route gaan via de Bennebroekerweg en Spoorlaan, tot aan de aansluiting met de Van Heuven Goedhartlaan. Dit zal naar verwachting in 2016 worden besloten.

Bij externe veiligheid wordt gekeken naar twee soorten risico's.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon op een bepaalde plaats overlijdt, als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De norm hiervoor is één persoon op één miljoen mensen per jaar. Deze norm geldt voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde.

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige personen en de verspreiding van die personen rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk. Groepsrisicoberekeningen beogen maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord.



Globale weergave van het plangebied (bron: risicokaart)

Plaatsgebonden risico transport

De transportroute in of nabij het plangebied is een bestemmingsroute, en niet een door de provincie of het rijk aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Over deze routes vinden dus alleen transporten plaats die rechtstreeks naar de LPG tankstations gaan en deze routes zijn zodoende ook niet opgenomen in het Basisnet.

In het kader van de wetgeving hoeft voor deze transportroutes daarom geen onderzoek plaats te vinden.

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van 325 meter en binnen de risicoafstand van 80 meter vanaf de weg. Het bestemmingsplan voorziet binnen deze zones niet in functies waar zich niet- of beperkt zelfredzame personen bevinden. Het bestemmingsplan voldoet aan de voorwaarden van het gemeentelijk beleid en er behoeft ook in dat kader geen onderzoek te worden gedaan.

Nieuw LPG-tankstation (hoek Bennebroekerweg / Spoorlaan)

Voor de locatie aan de hoek van de Bennebroekerweg en de Spoorlaan is in het bestemmingsplan Graan voor Visch Zuid een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de gronden hier om te kunnen zetten als vestigingsplaats voor een autobrandstof verkooppunt met LPG. Het invloedsgebied van een LPG tankstation is 150 meter. Het plangebied bevindt zich ruim buiten het invloedsgebied van het toekomstig tankstation.

Advies regionale brandweer

Op 14 juli 2016 heeft de regionale brandweer Veiligheidsregio Kennemerland advies gegeven op het bestemmingsplan.

Geconstateerd wordt dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met regelgeving en beleid.

Wel wordt opgemerkt dat de afstand tussen de beschouwde risicobron (toekomstige routing gevaarlijke stoffen over de Spoorlaan) en het plangebied relatief kort is. De volgende maatregelen worden geadviseerd teneinde de risico's te beperken en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en hulpverlening te vergroten:

1. Noodplannen: Voor de in het plangebied aanwezige objecten in de nabijheid van de Spoorlaan waar noodplannen voor opgesteld dienen te worden, dienen deze mede op basis van de genoemde externe veiligheidsrisico's opgesteld te worden. De sector Proactie & Preventie van de Brandweer Kennemerland kan daarbij ondersteuning leveren.
2. Risicobewustzijn: Draag zorg voor een goede informatievoorziening aan de aanwezige personen, opdat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit. U kunt hierbij denken aan publieke voorlichtingscampagnes als "Denk vooruit".
3. Risicokaart: Ten behoeve van een correcte weergave van de omgevingsrisico's dient het Risicoregister Gevaarlijke Stoffen (de Risicokaart) na dat de routing gevaarlijke stoffen over de Spoorlaan is vastgesteld te worden geactualiseerd.

5.7.3 Conclusie

Externe veiligheid geeft geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

5.8 Geur

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

5.8.1 Onderzoek

Er zijn binnen of nabij het plangebied geen functies die onderzoek vergen op dit punt.

5.8.2 Conclusie

Geur geeft geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

5.9 Licht

In de wetgeving is geen strikte duidelijke normering aanwezig. Er is wel beleid/toetsingskader met betrekking tot lichthinder. Het beleid ten aanzien van licht is opgenomen in:

- Nota ruimte; ruimte voor ontwikkeling, deel 4;
- Natuur voor mensen, mensen voor natuur; nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw;
- Meerjarenprogramma vitaal platteland (mjp).

Marktpartijen, provincies, gemeenten en de minister van I&M maken afspraken in het kader van de taskforce verlichting.

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 wordt het gebruik van energiezuinige (straat)verlichting bij gemeenten en provincies bevorderd met behoud van kwaliteit en (verkeers)veiligheid.

5.9.1 Conclusie

Er is geen sprake van lichthinder ten gevolge van dit bestemmingsplan.

5.10 Milieuzonerings

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen). De

VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het ruimtelijk plan mogelijk is.

5.10.1 Onderzoek

Het geldende bestemmingsplan staat voor fase 1.1 maximaal milieucategorie 3 toe en voor fase 1.2 maximaal milieucategorie 4.

Fase 1.1 is voor ongeveer 65% uitgegeven. Daarbij zijn veel bedrijven gevestigd die vallen binnen categorie 2, maar ook een aantal in categorie 3.1 of 3.2.

Voor categorie 3.1 geldt een richtafstand tot woningbouw van 50 meter en voor categorie 3.2 geldt een richtafstand van 100 meter. Deze afstanden reiken voor enkele bedrijven tot in de beoogde plots voor woningbouw aan de Hoofdweg-oostzijde. Dit valt buiten het nu aan de orde zijnde bestemmingsplan, maar daar zal bij de ontwikkeling van een woningbouwprogramma wel rekening mee gehouden moeten worden. Ten behoeve van die woningbouw is het ongewenst dat nog meerder bedrijven in categorie 3.1 of 3.2 gevestigd worden die binnen de richtafstand liggen ten opzichte van die plots.

Van de bedrijven uit de lijst is een groot deel transportbedrijf. Bij die bedrijven speelt vooral het geluid een rol, over het algemeen vanwege de vele transportbewegingen. Afhankelijk van de grootte van het bedrijf zal dit in meer of mindere mate een rol spelen. Verder zijn er geen andere milieuaspecten zoals gevaar of geur die een hele grote rol spelen bij de bestaande bedrijven.

5.10.2 Conclusie

Vanwege beoogde woningbouw op gronden nabij het plangebied is het gewenst een milieuzonering toe te passen vanaf de grens met die woningbouwgronden, waarbij geen nieuwe bedrijven kunnen worden gevestigd binnen de richtafstand tot woningbouw.

5.11 Luchtvaartverkeer

5.11.1 Wet- en regelgeving

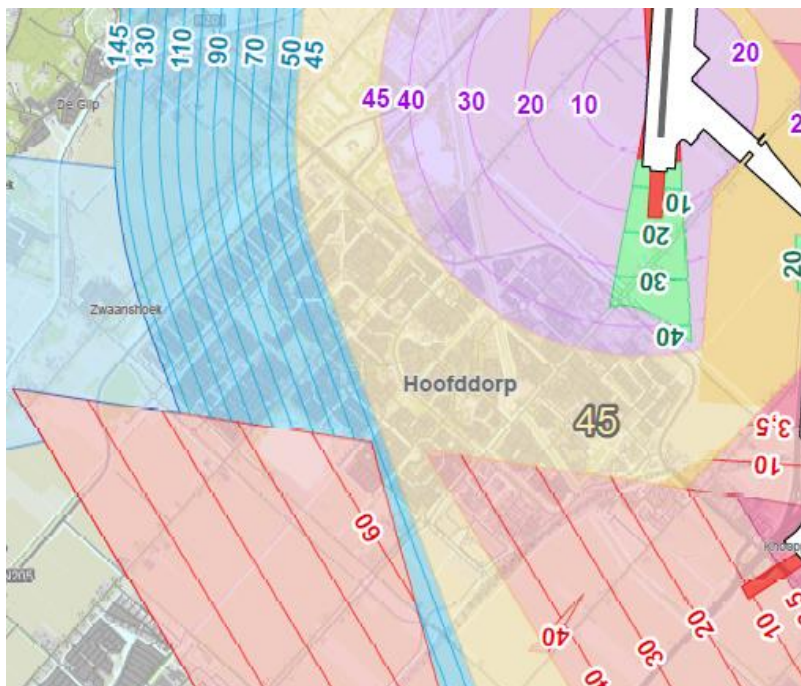
Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het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

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

5.11.2 Inventarisatie

Het plangebied ligt in het hoogte beperkingengebied, met als laagste een hoogtebeperking tot 40 meter in het horizontale vlak. Het ligt ook binnen het gebied voor beperking van aantrekkende werking van vogels.

Er zijn geen bestaande functies of ontwikkelingen die hiermee in conflict zijn.



5.11.3 Conclusie

Het LIB geeft geen beperkingen voor dit bestemmingsplan.

5.12 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

Onder de grond liggen netwerken van kabels en leidingen voor onder andere nutsvoorzieningen, (tele)communicatie en riolering. Graafwerkzaamheden in de openbare weg voor de aanleg, uitbreiding en/ of onderhoud van deze werken mogen alleen plaatsvinden met vergunning en/of instemming van de gemeente.

Het wettelijk kader ten aanzien van plaatsing van antennes en zendmasten ten behoeve van mobiele telecommunicatie wordt in de kern gevormd door de Woningwet, de Wet ruimtelijke ordening en de Monumentenwet. Antenne-installaties tot vijf meter hoogte zijn in principe vergunningvrij. Antennes voor C2000, het communicatienetwerk voor hulpverleningsdiensten zijn bouwvergunningvrij, ongeacht hun hoogte.

5.12.1 Inventarisatie

Er is geen sprake van kabels, leidingen of installaties die planologisch van belang zijn.

5.12.2. Conclusie

Geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

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, 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.

In het plangebied vindt opslag/verkoop van munitie plaats. De risicoafstand reikt niet tot buiten het perceel.

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. Overigens moet daarnaast worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijk milieueffecten kan hebben, waarbij naast de drempelwaarden ook de omstandigheden ter plaatse worden betrokken. Dit in verband met het arrest van het Hof van Justitie van de EU van 15 oktober 2009 (C-225/08).

Dit bestemmingsplan kent geen ontwikkelingen die een m.e.r. vergen.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening stelt verplicht dat de gemeenteraad tegelijk met de vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt voor kostenverhaal in het geval het bestemmingsplan nieuwe, bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplannen mogelijk maakt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de bouw van één of meer woningen, de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen of de uitbreiding 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.

In dit bestemmingsplan is geen sprake van een aangewezen bouwplan.

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 worden daarom ook de dorps- en wijkraden van het plangebied betrokken. Voor dit plangebied is het parkmanagement betrokken.

6.2.1 Resultaten watertoets

Met het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft afstemming plaatsgevonden over de waterparagraaf. Uitgangspunt is het waterhuishoudkundig plan uit 2001. Voor het nog geheel te realiseren plandeel 2.1 is het huidige waterbeleid uitgangspunt. Het aan dit bestemmingsplan toe te rekenen wateroppervlakte is als Water bestemd. Ook is een reservering opgenomen voor mogelijk extra wateroppervlak. Zie H5. Het hoogheemraadschap heeft een positief advies gegeven op het bestemmingsplan.

6.2.2 Resultaten wettelijk vooroverleg

Een voorontwerp bestemmingsplan wordt op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan in ieder geval rijk en provincie voor zover beleid van deze overheden hierin in het geding is, en aan het hoogheemraadschap.

De provincie had enkele opmerkingen van redactionele aard. Deze zijn verwerkt. In paragraaf 6.2.1. is ingegaan op het overleg met het hoogheemraadschap.

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 (SVBP2008). Door deze standaarden wordt de kleur en de codering van de bestemmingen bepaald. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde. Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsregel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt en bebouwing mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de verbeelding. Aanduidingen in samenhang met de regels, geven duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

7.2 Inleidende regels

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

7.3 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen, horende bij de op de verbeelding opgenomen bestemmingen en dubbelbestemmingen.

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.

7.5 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

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

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

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 er op 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. Ook geldt, hoe minder 'knellend' de regels zijn, hoe kleiner de kans is dat het met de regels wat minder nauw genomen wordt. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen de regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en redelijkheid van inzien.

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.