

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING
ATLETIEKBAAN DE VELDPOST
(INCL. LICHTMASTEN)
BADHOEVEDORP

5 februari 2018

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging en begrenzing	5
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4 Procedure	7
2. BELEIDSKADER.....	9
2.1 Nationaal beleid.....	9
2.2 Provinciaal beleid.....	11
2.3 Gemeentelijk beleid.....	12
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	17
3.1 Bestaande situatie en huidig gebruik	17
3.2 Projectbeschrijving	17
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	21
4.1 Water	21
4.2 Milieuzonering	22
4.3 Geluid.....	22
4.4 Luchtkwaliteit	23
4.5 Externe veiligheid	23
4.6 Bodem.....	25
4.7 Archeologie en cultuurhistorie	27
4.8 Flora en fauna	29
4.9 Besluit m.e.r.....	31
5. UITVOERBAARHEID.....	33
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	33
5.2 Vooroverleg	33
6. CONCLUSIE	35

BIJLAGE: Projectkaart

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

De sportverenigingen SC Badhoevedorp, RKSVC Pancratius en Kombijsport Atletiek (hierna Kombij) verhuizen naar het nieuwe Sportpark De Veldpost. Deze verhuizing komt voort uit de omlegging van de Rijksweg A9 en de daarmee samenhangende herontwikkeling van het oude wegtracé en aangrenzende gronden. Eén van die ontwikkelingen is de nieuwe woonwijk Quatrebras waar thans, op het adres Dahliastraat 30, sportvereniging Kombij gevestigd is.

Hoewel voor de ontwikkeling van Sportpark De Veldpost een bestemmingsplan in procedure is gebracht, is het voor de ontwikkeling van woonwijk Quatrebras wenselijk dat sportvereniging Kombij op korte termijn naar de nieuwe locatie verhuist. Voorts dient op de gronden naast de nieuwe locatie voor Kombij een deel van de groencompensatie van de A9 gefaciliteerd te worden. Eén en ander is niet mogelijk op grond van het thans geldende juridisch planologisch kader (zie §1.3). Daarom is vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost met een omgevingsvergunning afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Dit document bevat de hiervoor opgestelde (oorspronkelijke) ruimtelijke onderbouwing. Vanwege de grotere hoogte van de lichtmasten, 18 meter in plaats van 12 meter, is die ruimtelijke onderbouwing iets aangepast en aangevuld met relevante informatie.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied ligt aan de westkant van de dorpskern van Badhoevedorp. De noordoostgrens wordt gevormd door de Schipholweg (N232), de zuidoostgrens door de Kagertocht. Vanuit het meest zuidelijke punt sluit het projectgebied aan de westzijde aan op het tracé van de nieuwe A9, tot aan de Schipholweg in het noordwesten. Op afbeelding 1 is de ligging van het projectgebied weergegeven.

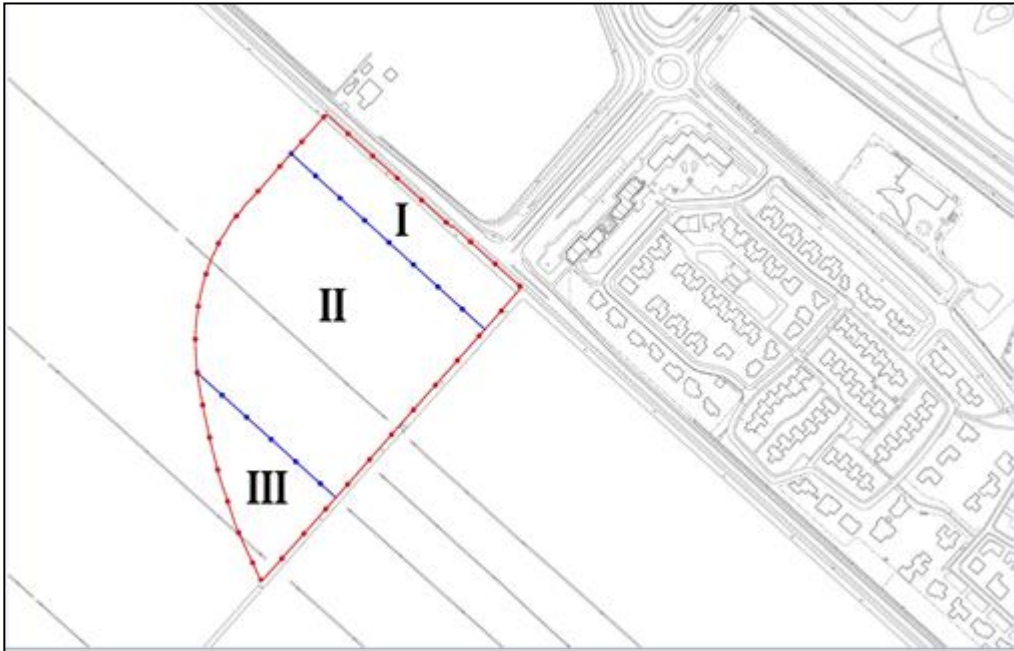


Afbeelding 1: ligging van het projectgebied.

1.3

Vigerende bestemmingsplannen

Voor het projectgebied gelden drie verschillende planologische kaders. Afbeelding 2 bevat een overzicht van die planregelingen.



Afbeelding 2: overzicht planologische kaders.

Ten eerste geldt voor een strook grond van circa 60 meter breed, grenzend aan de Schipholweg (N232), het bestemmingsplan “Badhoevedorp Lijnden Oost” (aangeduid met I). Dit bestemmingsplan is op 4 juli 2013 door de gemeenteraad van Haarlemmermeer vastgesteld en na uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 2 april 2014 grotendeels onherroepelijk geworden.

De gronden in deze strook zijn bestemd als ‘Natuur’ en ‘Water’ met de functieaanduiding ‘ontsluiting’. De gronden met een bestemming Natuur zijn aangewezen voor natuurgebieden, gebieden met ecologische waarden, ecologische verbindingzones en ter plaatse van de aanduiding ‘ontsluiting’ tevens voor een verkeersontsluiting. De bouw mogelijkheden zijn beperkt, er mogen enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde tot een hoogte van 6 meter gerealiseerd worden. Deze bestemming is gericht op de ontwikkeling van de Groene AS (een ecologische zone tussen Amstelland en Spaarnwoude).

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor water, waterhuishoudkundige voorzieningen, bruggen voor langzaam verkeer en ter plaatse van de functieaanduiding ‘ontsluiting’ tevens voor een verkeersontsluiting. De bestemming Water kent beperkte bouw mogelijkheden.

Naast de bestemmingen Natuur en Water zijn in deze strook grond twee dubbelbestemmingen van toepassing. De dubbelbestemming Leiding – Brandstof is opgenomen voor een ondergrondse leiding van 16 inch voor het transport van brandstof, de dubbelbestemming Leiding – Water is opgenomen voor een ondergrondse waterleiding. Beide dubbelbestemmingen leggen restricties op aan de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden.

Ten tweede geldt voor de gronden in de zuidwestpunt van het projectgebied de

beheersverordening “Haarlemmermeer 2014” (aangeduid met II). Deze verordening is op 4 december 2014 door de gemeenteraad vastgesteld. Op basis van de beheersverordening geldt voor deze gronden een agrarische bestemming ten behoeve van agrarische bedrijfsactiviteiten. Omdat geen bouwvlak is opgenomen, zijn de bouw mogelijkheden heel beperkt.

Ten derde is voor de gronden tussen de strook van 60 meter breed langs de Schipholweg en de hiervoor genoemde zuidwestpunt, veruit het grootste deel van het projectgebied (aangeduid met III), het bestemmingsplan “Schiphol en omgeving” (vastgesteld op 6 november 1975) het geldende juridisch planologisch kader. Weliswaar waren deze gronden opgenomen in het bestemmingsplan “Badhoevedorp Lijnden Oost”, doch de in dat plan opgenomen bestemming ‘Sport – 2’ is met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (2 april 2014) vernietigd. Op grond van het bestemmingsplan Schiphol en omgeving is hier een bestemming Agrarische doeleinden II vastgelegd. Deze agrarische bestemming maakt nauwelijks bebouwing mogelijk.

De ontwikkeling van een atletiekbaan met bijbehorende voorzieningen evenals de groencompensatie van de A9, is in strijd met zowel de beheersverordening “Haarlemmermeer 2014” als met het bestemmingsplan “Schiphol en omgeving”, die van een agrarisch gebruik uitgaan. Voor de gronden van het projectgebied die onderdeel zullen uitmaken van de Groene AS, geldt dat de voorgenomen ontwikkeling van een ecologische zone in combinatie met recreatie, met een verkeersontsluiting ten behoeve van Sportpark De Veldpost op de Schipholweg, in overeenstemming is met het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost. Deze gronden zijn bij het projectgebied betrokken om tot een logische / kenbare begrenzing van het projectgebied te komen (namelijk een bestaande, fysieke grens).

Vanwege de strijdigheid met de beheersverordening “Haarlemmermeer 2014” en het bestemmingsplan “Schiphol en omgeving”, is voor het projectgebied een omgevingsvergunning ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo verleend (d.d. 20 juli 2017). Die omgevingsvergunning biedt de juridisch planologische basis voor de voorgenomen ontwikkelingen, voor een deel bovenop de mogelijkheden die de geldende bestemmingsplannen reeds bieden. Omdat de lichtmasten geen 12, maar 18 meter hoog worden, is daarvoor eveneens een omgevingsvergunning ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo noodzakelijk. Dit document biedt de daarvoor benodigde onderbouwing.

1.4 Procedure

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment worden aanvragen voor afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag voor een omgevingsvergunning. In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatiegebonden activiteiten geïntegreerd. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen een ‘reguliere’ en een ‘uitgebreide’ procedure.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling grotendeels niet past binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk. Dit is mogelijk met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk. Dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gelijktijdig met de aanvraag omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouw- en aanlegactiviteiten ingediend.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op de gemeente Haarlemmermeer en in het bijzonder die voor het project.

2.1 *Nationaal beleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)

De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040* (SVIR, 2012) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De drie hoofddoelen voor de middellange termijn (2028) zijn:

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

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om nationale belangen, zoals kustfundament, grote rivieren en primaire waterkeringen, waarvoor kaderstellende uitspraken zijn opgenomen. Deze zijn zodanig geformuleerd, dat ze beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.

Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. De ontwikkeling is dan ook in overeenstemming met het Rijksbeleid. Wel is sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze is vastgelegd in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle stedelijke ontwikkelingen gekeken moet worden naar de volgende treden:

- Is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling?
- Kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt?
- Indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Visie voor de Schipholregio (SMASH)

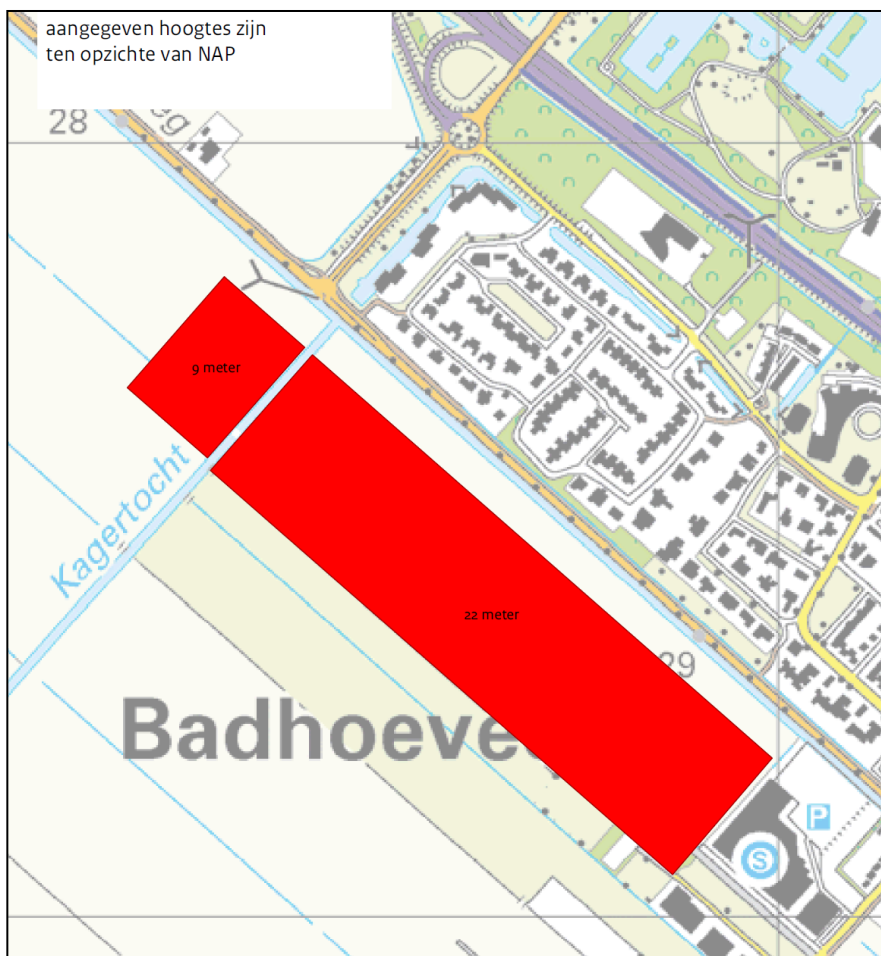
Het Rijk gaat in samenwerking met de zogenaamde regiopartijen en de partijen uit de luchtvaartsector een visie opstellen voor de Schipholregio (SMASH). Het programma SMASH is erop gericht de mainport Schiphol en haar regio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. SMASH

draagt met een heldere visie, juridisch kader en uitvoeringsagenda actief bij aan de concurrentiekracht van Nederland nu en de komende decennia. De kracht en kwaliteit van de Schipholregio komt voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. De focus ligt hierbij op het ‘managen van de nabijheid van de luchthaven in de stedelijke omgeving’. De ontwikkeling van De Veldpost is onderdeel van de Bestuursovereenkomst Omlegging A9. Deze is onder meer door het Rijk en Schiphol ondertekend. Daarmee hebben de diverse overheden zich gecommitteerd aan de ontwikkeling.

Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het rijksbeleid voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol staat in de Wet tot wijziging van de Wet Luchtvaart (2003). Deze wet vormt de grondslag voor twee uitvoeringsbesluiten: het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingbesluit (LIB, 2003 en daaropvolgende wijzigingen). Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten in overeenstemming zijn met het Luchthavenindelingbesluit. In het LIB worden beperkingengebieden aangegeven voor externe veiligheid, geluid, hoogte en vogel aantrekkende werking. Het LIB is per 1 januari 2018 gewijzigd ten aanzien van de aspecten externe veiligheid en bouwbeperkingen.

De ontwikkeling van De Veldpost is opgenomen in het document “Beschrijving bouw- en bestemmingsplannen die worden uitgezonderd van het de regels voor de vliegveiligheid in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol”, dat als achtergrondrapport bij het LIB is opgesteld. In paragraaf 2.12 is de ontwikkeling Badhoevedorp Centrum de Veldpost opgenomen. De maximale bouwhoogte in meters boven NAP bedraagt 9 meter.



Afbeelding 3, uitsnede Beschrijving bouw- en bestemmingsplannen

Conclusie nationaal beleid

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt het begrip 'stedelijke ontwikkeling' als volgt omschreven: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Realisatie van een nieuwe atletiekbaan met een clubgebouw (van circa 250 m² b.v.o.) en de aanleg van groencompensatie van de A9 vallen niet als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro aan te merken. Gelet hierop hoeft de voorgenomen ontwikkeling niet getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Verder is de ontwikkeling niet in strijd met het beleid voor de Schipholregio. Vanwege de bouwhoogte van 18 meter dient wel een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart te worden aangevraagd.

2.2 **Provinciaal beleid**

Structuurvisie Noord-Holland 2040

Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland hebben op 21 juni 2010 de Structuurvisie 2040 vastgesteld. In 2015 heeft een actualisatie plaatsgevonden. Met de structuurvisie wordt ingezet op klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik. In het kader van klimaatbestendigheid dient ruimte gevonden te worden voor bescherming tegen wateroverlast, voor voldoende schoon drinkwater en voor duurzame energie. De ruimtelijke kwaliteit wordt operationeel gemaakt in het behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit van het landschap. Duurzaam ruimtegebruik wordt nagestreefd door functies slim te combineren en te zorgen dat deze goed bereikbaar zijn.

De provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw. Vandaar dat gestreefd wordt naar verdere verdichting van het 'bestaand bebouwd gebied' (BBG). De provincie helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van dit gebied, met name waar het gaat om bedrijventerreinen, ondergronds bouwen, hoogbouw, stationsomgevingen en knooppunten. Voor nieuwe ontwikkelingen moeten nut en noodzaak worden aangetoond. Vervolgens dient te worden aangetoond dat de betreffende ontwikkeling niet (geheel) door middel van verdichting, transformatie en herstructurering kan worden gerealiseerd. Wanneer een voorgenomen ontwikkeling noodzakelijk is en verdichting niet mogelijk is, wordt nieuwe uitleg buiten het BBG gerealiseerd.

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 valt het sport- recreatiegebied De Veldpost binnen de zone 'strategische reserve voor gebiedsontwikkeling Schipholdriedriehoek'. Deze gebiedsontwikkeling is uitgefaseerd tot na 2040. De genoemde ontwikkelingen belemmeren de gebiedsontwikkeling van de Schipholdriedriehoek niet. De provincie Noord-Holland is mede ondertekenaar van de bestuursovereenkomst omlegging A9.

Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

De PRV bevat algemene regels over de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, waarbij een provinciaal belang speelt. 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.

In de provinciale verordening valt het projectgebied buiten het bestaand bebouwd gebied (BBG). Met ondertekening van de bestuursovereenkomst omlegging A9 heeft de provincie

Noord-Holland zich gecommitteerd aan de ontwikkeling van deelgebied De Veldpost tot sport- en groengebied. Er zijn ook geen alternatieven beschikbaar voor dit sport- en groengebied. De kwalitatieve ambities bij de ontwikkeling van De Veldpost tot een gebied met een hoge ruimtelijke kwaliteit zijn groot.

De strook langs de Spaarnwoudertocht is aangeduid als ecologische verbindingszone. Met de ontwikkeling van de noordkant van het gebied De Veldpost zal deze ecologische verbindingszone gerealiseerd worden als onderdeel van de Groene AS.

Het plan is op 3 maart 2014 in de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling besproken, het adviesorgaan van het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Gebiedsvisie Schipholdriehoek

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland heeft op 5 oktober 2010 de Gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040 vastgesteld. De zogenoemde Schipholdriehoek is het gebied gelegen tussen de Rijkswegen A4, A5 en A9. Het doel van de gebiedsvisie is, voor de termijn 2010 tot 2040 en daarna, haalbare en gedragen ambities voor de Schipholdriehoek te formuleren. Het uitgangspunt van de gebiedsvisie is de Schipholdriehoek te reserveren voor ontwikkelingen op de lange(re) termijn om de maatschappelijke en economische potentie ervan ten volle te kunnen benutten. De gemeente Haarlemmermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en Rijkswaterstaat hebben geparticipeerd in de totstandkoming van deze gebiedsvisie.

Conclusie provinciaal beleid

De voorgenomen ontwikkeling van een atletiekbaan en de aanleg van groencompensatie sluit aan op de ruimtelijke inrichting die reeds met het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost is vastgelegd en waarmee de provincie Noord-Holland heeft ingestemd. Een grotere bouwhoogte van de lichtmasten heeft hierop geen invloed. Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het provinciaal ruimtelijk beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Haarlemmermeer

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) worden belangrijke ambities, speerpunten en opgaven voor Haarlemmermeer tot 2030 beschreven. De structuurvisie stelt kaders voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

- sterke gevarieerdheid en atypische stedelijkheid benutten;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal duurzaam verbonden met elkaar en met de omgeving;
- blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

In de structuurvisie wordt onder andere ingezet op de volgende speerpunten:

- Hoogdynamische en laag dynamische ontwikkeling
Stimulering en concentratie van economische activiteiten zoals de luchthaven Schiphol, logistiek knooppunt ACT, glastuinbouw PrimAviera in de hoogdynamische oostflank en een gespreide en ontspannen ontwikkeling gericht op wonen, landschap en water in de laag dynamische Westflank van de Haarlemmermeer.
- Compacte en duurzame luchthaven

Versterking van de potenties van de luchthaven Schiphol op basis van een duurzame ontwikkeling met beperkt ruimtebeslag, een reservering van de Schipholdriehoek en het terugdringen van de geluidsoverlast.

- Mobiliteit

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

Deltaplan Bereikbaarheid

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

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

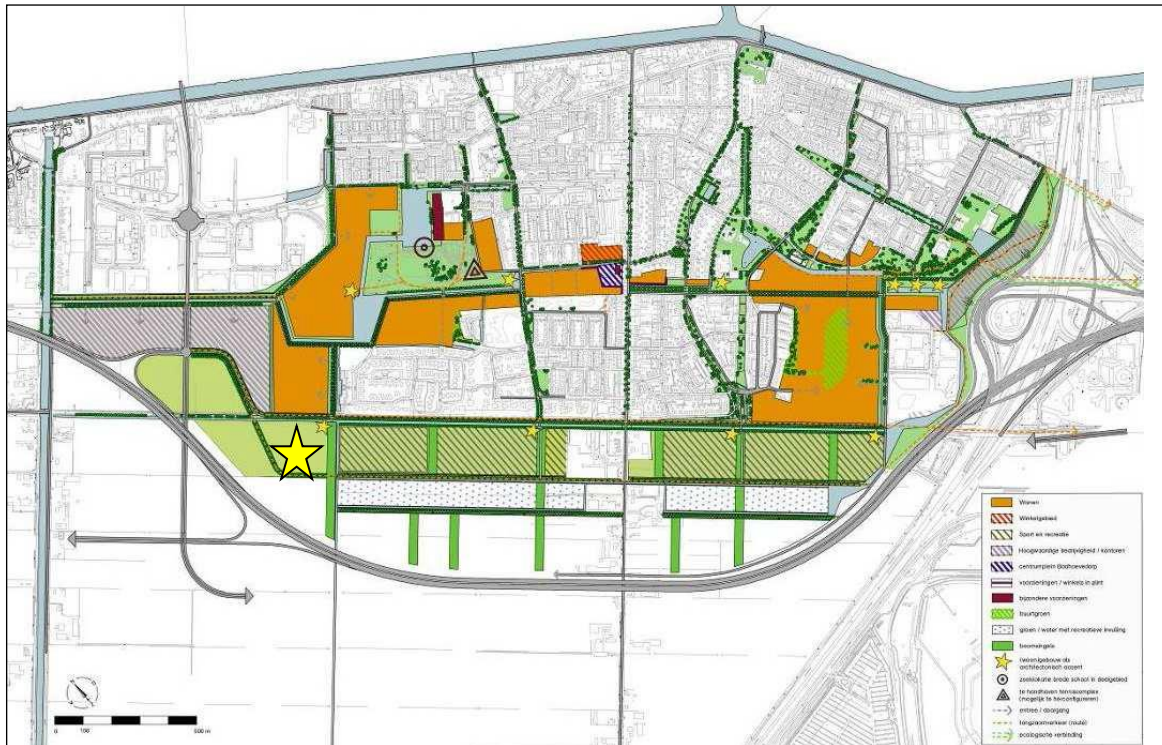
Het deltaplan bevat het kader voor beleid en omvat tevens een concreet uitvoeringsprogramma dat jaarlijks wordt geactualiseerd. Ook de parkeernormering wordt regelmatig geactualiseerd. Bij het moment van indiening van de omgevingsvergunning dient de actuele, geldende parkeernormering toegepast te worden.

Masterplan Badhoevedorp

Het Masterplan Badhoevedorp, dat op 12 juni 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld, geldt als ontwikkelingskader voor Badhoevedorp. Het masterplan geeft in grote lijnen weer wat in de toekomst gaat gebeuren in Badhoevedorp en stelt de ruimtelijke, functionele en financiële kaders vast.

Een belangrijk uitgangspunt in het masterplan is behoud van het dorpse karakter. De basis van het plan is een raamwerk van groene openbare ruimten met parken, plantsoenen, waterpartijen, bomenlanen, straten en langzaam verkeer routes. Tussen de Ringvaart en de Schipholweg lopen noord-zuid gerichte lanen. Een route door het dorp (het Groene Lint) verbindt de parken, plantsoenen en woonbuurten met elkaar. Op en langs het oude wegtracé van de A9 komen nieuwe hoogwaardige woongebieden met aantrekkelijke openbare ruimten. In het masterplan zijn verschillende deelgebieden aangewezen: Quatrebras, Centrum, Schuilhoeve, Lijndenhof, De Veldpost en het - nog niet in ontwikkeling genomen deelgebied - de Rijkstee.

Rond het nu enigszins geïsoleerd gelegen Wandelbos aan de westzijde van Badhoevedorp (deelgebied Quatrebras) zijn woningen gepland. Binnen dit deelgebied wordt een aantal voorzieningen verplaatst, waaronder een nieuw dorps huis. Het winkelcentrum (deelgebied Centrum) wordt vernieuwd, passend bij het dorpse karakter van Badhoevedorp. Het huidige sportpark Schuilhoeve en de Groene Zoom (deelgebied Schuilhoeve) veranderen in een eigentijds tuindorp met slingerende bomenlanen en een langgerekt buurtplantsoen.



Afbeelding 4: Masterplan Badhoevedorp (projectgebied is aangeduid)

De ontwikkeling van het projectgebied sluit aan op de uitgangspunten van het Masterplan Badhoevedorp, ondanks dat de sportfunctie enkel aan de westkant van de Sloterweg wordt gerealiseerd. Reden daarvoor is dat minder sportverenigingen naar De Veldpost verplaatst worden dan waarvan eerder was uitgegaan.

Verkeersstructuurplan Badhoevedorp

Op 12 juni 2008 is het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp (VSP) door de gemeenteraad vastgesteld. Dit plan geeft de gewenste verkeersstructuur in samenhang met de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in Badhoevedorp weer, wanneer de A9 vanaf circa 2018 uit het dorp is verdwenen. Het verkeersstructuurplan bevat:

- een analyse van de huidige situatie, vastlegging van knelpunten en verbeterpunten;
- een beoordeling van de situatie na omlegging van de A9;
- een verkeersstructuurplan voor een situatie na 2020 ten behoeve van autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer;
- een advies voor het aanpakken van de knelpunten op korte termijn (<2010) die passen binnen het eindbeeld.

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

Waterstructuurplan Badhoevedorp

Voor de gebiedsontwikkeling van Badhoevedorp is - in samenspraak met de ontwikkelaars en met het Hoogheemraadschap van Rijnland - een waterstructuurplan opgesteld (Waterstructuurplan Badhoevedorp, Witteveen en Bos, 2013). Hierin is de bestaande en nieuwe waterstructuur beschreven. Het waterstructuurplan is juridisch-planologisch verankerd in het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost.

Bij het opstellen van het waterstructuurplan zijn de volgende ambities nagestreefd: het creëren van voldoende waterberging, het verbeteren van de doorspoeling, het verbeteren van de waterkwaliteit (voor zover mogelijk) en een logische en robuuste indeling van peilvakken. Daarnaast heeft water ook waarde doordat de beleving van gebieden vergroot kan worden.

Voor de ontwikkeling van het gehele Sportpark De Veldpost bestaat een wateropgave van 8.650 m². Voorts dient op het terrein van de groencompensatie van de A9 zo'n 500 m² gecompenseerd te worden. De in het projectgebied voorgenomen ontwikkelingen zijn hierop afgestemd.

Groenstructuurplan Badhoevedorp

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

Spelen, sporten en ontmoeten in de buitenruimte

In de beleidsnota Spelen, sporten en ontmoeten in de buitenruimte (2009) hanteert de gemeente voor formele en informele speelplekken landelijk getoetste richtlijnen en wordt de aanleg van nieuwe speel-, sport- of ontmoetingsplekken bepaald aan de hand van bijvoorbeeld demografische gegevens. Van belang is dat in bestaande en nieuwe wijken, er binnen de bestemmingen voor de openbare ruimte, zoals 'Groen' en 'Verkeer' voldoende mogelijkheden zijn voor de aanleg van nieuwe speel-, sport en ontmoetingsvoorzieningen.

Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp Sportpark De Veldpost en Voorlopig Ontwerp Groene AS / Park De Veldpost

Voor zowel Sportpark De Veldpost als de Groene AS / Park De Veldpost zijn ontwerpen opgesteld. Beide ontwerpplannen besteden aandacht aan de bestaande situatie (kansen en belemmeringen) en formuleren aan de hand van een voorlopig ontwerp de uitgangspunten voor het nieuwe sportpark en de Groene AS/ Park De Veldpost. Het college van burgemeester en wethouders heeft de ontwerpplannen op 24 november 2015 vastgesteld.

Conclusie gemeentelijk beleid

De ontwikkeling van een atletiekbaan en de aanleg van de groencompensatie van de A9 sluit aan op en is in overeenstemming met de gemeentelijke beleidskaders.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

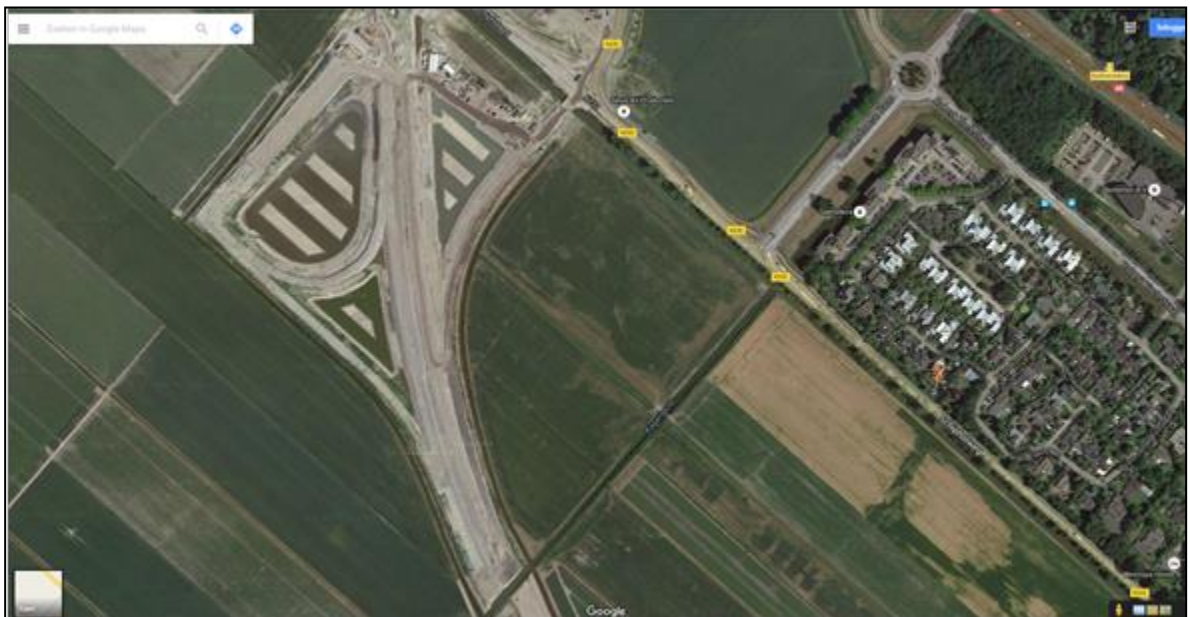
In dit hoofdstuk wordt een beschrijving van de bestaande situatie en het huidige gebruik van de locatie. Vervolgens wordt de beoogde nieuwe situatie toegelicht.

3.1 *Bestaande situatie en huidig gebruik*

Het projectgebied bevindt zich aan de westkant van de dorpskern van Badhoevedorp, ten zuidwesten van de Schipholweg (N232). De gronden van het projectgebied zijn lange tijd voor agrarische doeleinden gebruikt, zoals akkerbouw en grasland. Van bebouwing is in de huidige situatie vrijwel geen sprake.

Aan zowel de noordoost- als de zuidoostzijde wordt het plangebied begrensd door een watergang, te weten de Spaarnwoudertocht respectievelijk de Kagertocht. Tussen de Spaarnwoudertocht en de Schipholweg is, in de berm en op het talud, enige beplanting aanwezig (bomen en struiken). Direct ten westen van het plangebied vinden momenteel de bouwwerkzaamheden voor de omgelegde A9 plaats. Het nieuwe tracé van de A9 doorbreekt de ruimtelijke (agrarische) samenhang met de andere percelen ten zuidwesten van de Schipholweg.

Afbeelding 5 geeft een impressie van het projectgebied en de directe omgeving.



Afbeelding 5: Bestaande situatie projectgebied.

3.2 *Projectbeschrijving*

Algemeen

De sportverenigingen SC Badhoevedorp, RKSV Pancratius en Kombij Atletiek verhuizen naar het nieuwe Sportpark De Veldpost. Dit nieuwe sportpark hangt nauw samen met de ontwikkelingen rondom de omgelegde A9, waaronder een ecologische verbinding (Groene AS) en de groencompensatie voor de nieuwe A9. In het gebied De Veldpost worden verbindingen aangelegd voor auto, fietser en voetganger om het gebied bereikbaar te maken. Ook zal het groene gevoel van buiten sporten worden versterkt door een stevige groene mantel, een

netwerk van waterlopen en hoogteverschillen. Hekwerken en parkeervoorzieningen worden verder zoveel mogelijk groen ingebed in de beplantingen en terreinwallen.

Bij het ontwerpen van Sportpark De Veldpost zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- inpassing van de sportvelden in een natuurlijke omgeving;
- aanleg van zo min mogelijk verharding / infrastructuur ten behoeve van de bereikbaarheid van de sportverenigingen;
- veilige bereikbaarheid vanuit het dorp voor langzaam verkeer.

In afbeelding 6 is de plankaart van het DSO Sportpark De Veldpost weergegeven.



Afbeelding 6: plankaart DSO Sportpark De Veldpost.

Kombij Atletiek, Groencompensatie A9

Zoals hiervoor aangegeven richt deze ruimtelijke onderbouwing zich enkel op twee van het bestemmingsplan afwijkende ontwikkelingen binnen De Veldpost, te weten de nieuwe accommodatie en voorzieningen voor Kombij Atletiek en een deel van de groencompensatie van de A9.

Voor de ontwikkeling van de nieuwe accommodatie en voorzieningen voor Kombij is uitgegaan van de sporttechnische eisen van NOC/NSF. Daarbij is kwalitatief aansluiting gezocht bij het speel- en competitieniveau van de gebruikers en is ook rekening gehouden met een toekomstige ontwikkeling gebaseerd op een realistisch ambitieniveau. Uitgangspunt vormde de 'nieuw voor oud'- regeling: de vereniging krijgt in beginsel een vergelijkbare sportaccommodatie als wat zij nu heeft.

Voor de terreininrichting en opstellen van Kombij kan concreet van het volgende worden uitgegaan:

- Een atletiekbaan met verlichting met vier banen en zes banen voor de sprint.
- Een clubgebouw met een bruto vloeroppervlak van circa 250 m² (mogelijk in twee lagen) ter hoogte van de finishlaan aan de noordwestzijde van het atletiekterrein.
- Voor het clubgebouw een bouwhoogte van 5 tot 6 meter.

- Een fietsenparkeerplaats en een opstelplaats voor scooters.
- Hetzelfde aantal parkeerplaatsen als in de huidige situatie, op een aaneengesloten parkeerterrein voor de entree van de vereniging.
- Hekwerken en erfafscheidingen tot een hoogte van 2 meter, waar noodzakelijk voor de atletiekbeoefening worden afvangende hekwerken / voorzieningen hoger.

In de oorspronkelijke ruimtelijke onderbouwing is aangegeven dat de lichtmasten 12 meter hoog zouden worden. Uit een lichthinderonderzoek (Oosterdorp Nederland BV, 6 maart 2017, kenmerk L0603xx.hbad) bleek evenwel dat die hoogte tot lichthinder zou leiden voor omwonenden aan de Prins Florislaan. Het toepassen van LED armaturen zou dit niet voorkomen, het toepassen van kappen evenmin. Met hogere masten van 15 meter, maar nog beter masten van 18 meter, wordt de hinder flink verminderd. Zodoende is ervoor gekozen en wordt het planologisch aanvaardbaar geacht om de atletiekbaan van lichtmasten van 18 meter hoog te voorzien.

Ten aanzien van het terrein van de groencompensatie van de A9 wordt opgemerkt dat de opgave voor realisatie van bos en bosplantsoen aansluit bij de wensen die vanuit de bewonersparticipatie naar voren zijn gekomen. Door optimaal gebruik te maken van de ruimte en hoogteverschillen te creëren kunnen diverse aanvullende functies worden ingepast om het gebied aantrekkelijk te maken voor recreatie. Daarbij zal de nadruk liggen op spel en sport, zoals een natuurspeelplaats met bijvoorbeeld een speeltunnel in een grasheuvel en trimelementen. Verder zullen op dit terrein diverse ecologische voorzieningen gerealiseerd worden evenals hondenuitlaatroutes; op de plankaart van het Voorlopig Ontwerp Groene AS / Park De Veldpost (Lola Landscape Architects) wordt de inrichting van het terrein meer gedetailleerd aangegeven.

Ontsluiting en parkeren

Het projectgebied wordt ontsloten via de Schipholweg. Deze aansluiting op de Schipholweg is reeds mogelijk op grond van het geldende bestemmingsplan. Op termijn zal het projectgebied ook bereikbaar zijn via de zuidelijke ontsluiting op de Sloterweg. De wegen binnen het Sportpark De Veldpost krijgen een 30 km/uur regime (bibeko). Uit het Deltaplan Bereikbaarheid komt naar voren dat ten behoeve van de atletiekbaan in totaal 35 parkeerplaatsen nodig zijn. Er is in de tijdelijke situatie voldoende ruimte aanwezig om dat aantal parkeerplaatsen aan te leggen; in de definitieve situatie (d.w.z. de gehele ontwikkeling van Sportpark De Veldpost) komt een deel van de benodigde parkeerplaatsen (15 stuks) ten zuiden van het terrein van SC Badhoevedorp.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor deze ruimtelijke onderbouwing, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieuaspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

4.1 Water

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot provinciaal niveau (Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2010-2015). Ook het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft zijn beleid vastgelegd in een waterbeheerplan (2016-2021). Deze beleidsplannen zijn er allemaal in hoofdzaak opgericht, dat ontwikkelingen hydrologisch neutraal ontwikkeld moeten worden. Deze beleidsterm heeft vooral betrekking op het zoveel mogelijk (binnen de ontwikkeling) neutraliseren van de negatieve hydrologische gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen in ruimte en tijd. Hierbij speelt de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren' een belangrijke rol.

Het aspect water is ten behoeve van de in het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost opgenomen gebiedsontwikkeling uitvoerig onderzocht en beschreven in een waterstructuurplan, dat in samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland is opgesteld. Het Hoogheemraadschap heeft vervolgens op 28 maart 2013 een positief wateradvies afgegeven. De herinrichting van het projectgebied was qua programma reeds opgenomen in het waterstructuurplan en staat uitvoering daarvan niet in de weg.

De wateropgave voor het gehele Sportpark De Veldpost bedraagt 8.650 m², terwijl op het terrein van de groencompensatie voor de A9 nog 500 m² gecompenseerd moet worden. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezige kwellocatie, onder andere door lange, smalle, ondiepe tochten aan te leggen. Zodoende wordt langs de toegang vanaf de Sloterweg, ten zuiden van het sportcomplex, een nieuwe watergang aangelegd. Hiermee wordt voldaan aan de compensatieopgave.

Verder wordt de nieuwe bebouwing in het projectgebied aangesloten op het huidige rioolstelsel. Hierbij is het wenselijk om het hemelwater te scheiden van het afvalwater. In de omgeving is in de toekomstige situatie voldoende oppervlaktewater aanwezig waarop het hemelwater kan worden geloosd. Om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen, is het voor de nieuwe bebouwing van belang om duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

Overleg met de waterbeheerder(s)

Bij aanvang van de procedure zal deze ruimtelijke onderbouwing ter toetsing worden aangeboden aan het Hoogheemraadschap van Rijnland. Indien noodzakelijk zal deze ruimtelijke onderbouwing worden aangepast.

4.2 Milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in de uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot het omgevingstype rustige woonwijk. Daarnaast kent de VNG-uitgave ook het omgevingstype 'gemengd gebied'. Het betreft hier een gebied met een variatie aan functies; direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en (kleine) bedrijven. Ook gebieden die in de directe nabijheid van hoofdinfrastructuur liggen behoren tot het omgevingstype gemengd gebied. Gezien de aanwezige functiemenging of de ligging nabij drukke wegen kent zo'n gebied al een hogere milieubelasting. Dat rechtvaardigt het verlagen van de richtafstanden met één stap.

De ontwikkeling van de atletiekbaan met bijbehorende voorzieningen is aan te merken als een nieuwe, hinder veroorzakende activiteit. Op basis van de VNG- uitgave bedraagt de richtafstand van een sport- en recreatiepark (met buitenverlichting) 50 meter. De inrichtingsgrenzen zijn echter niet binnen een afstand van 50 meter tot de bestaande woningen ten noorden van de Schipholweg gesitueerd. Aldus wordt ruimschoots voldaan aan de aanbevolen richtafstand.

4.3 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet geluidhinder onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot nieuwe geluidsgevoelige functies. Van een nieuwe geluidhinder veroorzakende functie als bedoeld in de Wet geluidhinder is evenmin sprake, aangezien voor de wegen in het projectgebied een 30 km/uur regime zal gelden. In paragraaf 4.2 is reeds toegelicht dat vanuit milieuzonering voldaan wordt aan de aanbevolen richtafstand. Gesteld kan worden dat geen akoestisch onderzoek noodzakelijk is en dat het

aspect geluid geen belemmeringen oplevert voor de ontwikkeling van de atletiekbaan.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt ‘niet in betekenende mate’ bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur ‘Niet in betekenende mate’ (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Hoewel de voorgenomen ontwikkeling aangemerkt kan worden als een project dat niet in betekenende mate bijdraagt, is evenzeer van belang dat de gehele gebiedsontwikkeling Badhoevedorp in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgenomen onder projectnummer 701 met de titel “Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp Centrum en Zuid”. De ontwikkelingen in het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost zijn bij het oorspronkelijke NSL opgenomen op basis van het programma van het masterplan Badhoevedorp zoals dat werd opgesteld in 2008. In 2010 is vanwege het NSL een nieuw programma aangeleverd voor de monitoringstool. Hierin is niet alleen het geactualiseerde programma voor de ontwikkelgebieden van het masterplan opgenomen, maar ook alle andere ontwikkelingen in Badhoevedorp. Hierdoor wijkt het nieuwe programma af van het oorspronkelijk in het NSL aangemelde programma.

Het geactualiseerde programma is apart onderzocht in het Luchtkwaliteitsonderzoek Badhoevedorp Lijnden Oost (Witteveen en Bos, 2013). Gelet op de resultaten van dat onderzoek past het geactualiseerde programma van het project binnen het NSL. Omdat de beoogde ontwikkeling ten aanzien van het programma geen wijzigingen bevat, wordt gesteld dat de ontwikkeling in overeenstemming is met het NSL. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor deze ontwikkeling.

4.5 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo’n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen

geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

Voor het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost is onderzoek gedaan naar het aspect externe veiligheid (Oranjewoud 2010). In dit onderzoek is een quick scan externe veiligheid uitgevoerd. Doel van de quick scan was het inventariseren van de risicobronnen in het plangebied en vaststellen welke risicobronnen de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied beïnvloeden.

Voor de inventarisatie van de risicobronnen zijn de volgende risicovolle activiteiten in beeld gebracht:

- inrichtingen die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen vallen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water;
- hogedruk aardgasleidingen en K1, K2, K3-vloeistofleidingen.

Vervolgens is per risicobron in beeld gebracht of deze in het kader van externe veiligheid beperkingen op kan leggen aan de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied (Badhoevedorp Lijnden Oost).

Voor het projectgebied zijn de volgende uitkomsten relevant:

- het invloedsgebied voor het groepsrisico van de toekomstige A9 ligt bij het projectgebied. Vanwege de aard en de omvang van de stoffen die over deze transportassen worden vervoerd, is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) opgesteld voor de verantwoording van het groepsrisico;
- het invloedsgebied voor het groepsrisico van de Schipholweg ligt binnen het projectgebied. Vanwege de lage transportintensiteit op deze weg en de beperkte nieuwe ontwikkelingen in de omgeving, wordt de aanvaardbaarheid van het groepsrisico kwalitatief onderbouwd.

Verantwoording groepsrisico

Naar aanleiding van de uitkomsten van de quick scan externe veiligheid, zijn risicoberekeningen uitgevoerd voor de toename van het groepsrisico in de omgeving van de snelwegen A4 en A9. Op basis van deze berekeningen is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld.

Volgens de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen moet het bevoegd gezag bij ruimtelijke plannen verantwoording over het groepsrisico afleggen bij toename van het groepsrisico ten gevolge van de ontwikkeling van het projectgebied. In de verantwoordingsplicht wordt bepaald welke risico's worden geaccepteerd en - indien noodzakelijk - welke veiligheid verhogende maatregelen daarmee gepaard gaan. Deze afweging is kwalitatief van aard en richt zich op aspecten als de mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een mogelijke calamiteit en de mate van zelfredzaamheid van de bevolking.

In de verantwoording van het groepsrisico zijn twee verschillende situaties beschouwd:

- Huidig tracé A9, de interim fase waarbij conform het masterplan reeds ruimtelijke ontwikkelingen uitgewerkt worden vooruitlopend op de omlegging.
- Toekomstig tracé A9, waarbij alle ontwikkelingen uit de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp mogelijk worden vanwege het vrijkomen van gronden.

Voor de verantwoording van het groepsrisico is uitgegaan van de risicobronnen A4, A9, Schipholweg, lokale route S106 en de Amsterdam-Schiphol kerosineleiding. De aardgasleiding en luchthaven Schiphol hebben geen directe impact op de ruimtelijke plannen.

Uit de berekeningen van het groepsrisico is gebleken dat:

- de ontwikkelingen in het plangebied (de gehele gebiedsontwikkeling Badhoevedorp, waaronder de ontwikkeling van De Veldpost) leiden tot een verhoging van het groepsrisico in de omgeving van de A4 en de (verlegde) A9. De verhoging van het groepsrisico is te verklaren doordat personen aan de omgeving worden toegevoegd;
- er in de eindfase géén sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde is.

Daarnaast zijn in de verantwoording van het groepsrisico specifieke aandachtspunten opgenomen ten aanzien van de ligging nabij risicobronnen van kwetsbare objecten en bestemmingen voor personen met beperkte zelfredzaamheid.

Wanneer strikt naar de ontwikkeling van De Veldpost wordt gekeken, dan is sprake van een verplaatsing van reeds bestaande sportcomplexen. De atletiekbaan van Kombij Sport is in de huidige situatie binnen de invloedssfeer van de huidige A9 gelegen en komt in de nieuwe situatie niet dichterbij te liggen.

Door het projectgebied loopt de Amsterdam-Schiphol pijpleiding die kerosine transporteert. Deze kent een belemmeringszone van 5 meter en een PR 10-6 van 15 meter. De bouwwerken zijn (ver) buiten deze contour van 15 meter bestemd.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de aanwezige risicobronnen niet leiden tot belemmeringen op de voorgenomen ontwikkeling. Hoewel vanuit planologisch opzicht geen beperkingen aanwezig zijn, is het mogelijk een aantal maatregelen te nemen zodat het aantal slachtoffers bij een eventuele ramp zo laag mogelijk is. Hierbij wordt gedacht aan het toepassen van afsluitbare deuren, ramen en ventilatieopeningen in combinatie met een met één druk op de knop uit te schakelen ventilatiesysteem voor het clubgebouw. Bovendien kan worden ingezet op goede voorlichting en instructie om de gebruikers voor te bereiden op een eventuele ramp.

4.6 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

In 2010 is door ingenieursbureau Wareco een historisch bodemonderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsplangebied Badhoevedorp Lijnden - Oost. Van bestaande bodemverontreinigingen is in beeld gebracht of deze vanuit het oogpunt van volksgezondheid en milieuhygiëne een belemmering opleveren voor de beoogde nieuwe functies. Daarvoor zijn de uitkomsten van de historische onderzoeken uit het verleden vergeleken met de toekomstige

functies in het ontwikkelingsgebied. Daarnaast zijn voor het gebied De Veldpost specifieke onderzoeksrapporten beschikbaar in verband met de voormalige zandwininput van Broekhoven.

Volgens de actuele bodemkwaliteitskaart van de gemeente Haarlemmermeer is het projectgebied gelegen in zone buitengebied. Op basis van de bodemkwaliteitskaart wordt de bodem geclassificeerd als zijnde schone grond. Ter plaatse van de locatie is een deklaag aanwezig met een dikte van circa 10 meter. Deze deklaag bestaat uit klei, zeer fijn tot matig grove zanden en veen. De hoogte van het maaiveld in de omgeving van Badhoevedorp bedraagt circa 4 m -NAP. Het freatisch grondwater is tijdens onderzoek vastgesteld op een diepte van globaal 1,0-1,5 m-mv. Er kan geen eenduidige grondwaterstromingsrichting voor het freatisch grondwater worden vastgesteld. Deze wordt beïnvloed door lokaal aanwezig oppervlaktewater. De stijghoogte van het eerste watervoerend pakket (10-15 m –mv) bedraagt circa 4 m -NAP. Uit de isohypsenkaart wordt afgeleid dat de regionale grondwaterstroming van het eerste watervoerend pakket zuidwestelijk is gericht. Er is sprake van een kwelsituatie.

Voormalige zandwininput 'put van Broekhoven'

De put van Broekhoven is een voormalige zandwininput langs de Schipholweg, vernoemd naar de aannemer die deze put begin jaren zestig heeft gegraven. De put heeft een maximale diepte van 20 meter, het zand is gebruikt voor de aanleg van de A9. De put is in de periode 1964-1967 via een pijpleiding gevuld met baggerspecie uit het Noordzeekanaal. De kwaliteit van deze baggerspecie is onbekend. In 1966 is een verzoek om de put aan te vullen met huisvuil afgewezen. Uit een brief van de provincie Noord-Holland blijkt dat er toch afvalstoffen zijn gestort. Hoelang afvalstoffen zijn gestort, welke en hoeveel is echter niet uit het dossier op te maken.

Vanuit het project Nazorg Voormalige Stortlocaties (NAVOS) heeft in opdracht van de provincie Noord-Holland van 1995 tot 2013 monitoring van het grondwater plaatsgevonden. Dit omdat de stortplaats mogelijk de kwaliteit van het grondwater beïnvloedt. Bij monitoring wordt de kwaliteit van het grondwater periodiek onderzocht, onder meer door het plaatsen van peilbuizen. Uit de monitoring blijkt dat in het ondiep 'freatisch' grondwater licht verhoogde gehalten arseen en barium voor komen. In het grondwater op 8-9 meter onder het maaiveld ('middeldiep grondwater') komen aan de noordoostzijde sterk verhoogde gehalten arseen, nikkel en barium voor en een licht verhoogd gehalte 1,1,2-trichloorethaan (licht verhoogd gehalte aan een oplosmiddel). Het gehalte aan nikkel kan worden verklaard door een verstoring van het bodemevenwicht bij het plaatsen van de peilbuis. Verhoogde gehalten aan arseen en barium komen vaker voor in de gemeente Haarlemmermeer en hebben vaak een natuurlijke herkomst.

De provincie is inmiddels gestopt met monitoring omdat niet met zekerheid is vast te stellen of de aangetoonde overschrijdingen van de interventiewaarde in het grondwater in de onderzijde van de deklaag afkomstig zijn uit de stort, of een andere oorsprong hebben. Omdat er in de nabijheid van de stortplaats geen kwetsbare objecten aanwezig zijn, leidt verspreiding daardoor niet tot directe risico's. De provincie heeft op basis hiervan besloten de monitoring te beëindigen. De verontreiniging is niet in het horizontale vlak afgeperkt, maar volgens bureau Bodemzorg zal verspreiding niet direct tot risico's leiden omdat:

- Er sprake is van een verontreiniging met zware metalen, die niet snel verspreiden.
- Er is volgens de Circulaire Bodemsanering, bijlage 2 sprake van onaanvaardbare milieu hygiënische hinder, indien de afstand tussen een kwetsbare object en de interventiewaarde

contour in het grondwater kleiner is dan 100 meter. Voor deze locatie is er binnen 100 meter geen kwetsbaar object aanwezig.

- De verontreiniging bevindt zich op 9 m-mv, dus er is geen sprake van een ecologisch/humaan risico, waarbij er een mogelijk risico zou zijn voor de nabij gelegen woningen. Deze woningen worden niet gerekend tot kwetsbare objecten ten behoeve van het verspreidingsrisico.

Beschikbare onderzoeken

Voor de gronden van De Veldpost zijn tussen 1995 en 2014 circa 10 onderzoeken naar de bodemkwaliteit van de voormalige zandwinput uitgevoerd. Zo is in het deklaagonderzoek uit 2003 de dikte van de zogenaamde deklaag onderzocht. Hiervoor zijn boringen verricht tot maximaal 1,5 meter minus maaiveld (m –mv). Uit het onderzoek blijkt dat op grote delen van de locatie geen stortmateriaal is aangetoond. Mogelijk is de deklaag hier dikker dan 1,5 meter. Op de locaties waar wel stortmateriaal is aangetroffen, is een zintuiglijk schone deklaag aanwezig met een gemiddelde dikte van circa 1,0 meter. Lokaal is de deklaag minder dan 0,5 meter. De deklaag is maximaal licht verontreinigd met diverse stoffen. Het - onder de deklaag - aangetroffen stortmateriaal bestaat uit puin, slib en afval. Waar het afval uit bestaat, is niet beschreven in het onderzoek en de chemische kwaliteit van het stortmateriaal is niet bepaald. Er is zintuiglijk geen asbest waargenomen.

Uit de onderzoeken komt naar voren dat bij het toekomstige gebruik van de gronden, als sport- en recreatiegebied, op basis van de tot nu toe vastgestelde verontreinigingen geen risico's bestaan. Bij herinrichting van de voormalige zandwinput dient echter wel met het volgende rekening te worden gehouden:

- bij herinrichting van de stortplaats moet de deklaag voldoende dik worden gemaakt (minimale dikte 0,5 meter) en de bodemkwaliteit dient afdoende te zijn voor het toekomstige gebruik;
- het onttrekken van grondwater wordt afgeraden om aantrekking van het verontreinigde grondwater te voorkomen;
- als graafwerkzaamheden gewenst zijn, bijvoorbeeld voor het graven van sloten, wordt geadviseerd de kwaliteit van de te ontgraven grond of stortmateriaal en van de achterblijvende bodem vast te stellen;
- 'stortmateriaal' dat vrijkomt, kan afhankelijk van de kwaliteit en samenstelling worden hergebruikt op de locatie, elders in de gemeente worden hergebruikt of moet worden afgevoerd naar een erkende verwerker;
- als de nieuwe slootbodem bestaat uit 'stortmateriaal', is mogelijk, in overleg met de provincie Noord-Holland, een afdeklaag of afdek materiaal noodzakelijk om contact tussen stortmateriaal en oppervlaktewater te voorkomen;
- voor het uitvoeren van de voorgenoemde werkzaamheden moet een melding in het kader van het Besluit Uniforme Saneringen (BUS-melding) worden gedaan bij de provincie.

Al met al kan op basis van de uitgevoerde onderzoeken en beschikbare gegevens gesteld worden dat het aspect bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling in het projectgebied.

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Om het archeologisch erfgoed beter te beschermen, is in 1992 het Verdrag van Malta

opgesteld. Het verdrag stelt dat behoud van archeologisch erfgoed in de bodem, in iedere fase van planontwikkeling moet worden meegewogen. Als behoud in de bodem geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. Een bouwplan dient te voorzien in maatregelen om archeologische overblijfselen volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

Om te bepalen of archeologische waarden in het projectgebied aanwezig kunnen zijn, wordt gebruik gemaakt van de Indicatieve kaart archeologische waarden (IKAW), de Archeologische monumentenkaart (AMK) en de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland (CHW)).

Volgens de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland heeft het gebied een 'zeer lage trefkans'. In het projectgebied gaat het om bodems van droogmakerijen die bestaan uit wad- en onderwater afzettingen. In deze gebieden zijn geen of nauwelijks terrestrische vondsten te verwachten. Voor graafwerkzaamheden beneden de bouwvoor is zodoende geen vergunning nodig.

De conclusie is dat geen nader archeologisch bureau- en/of veldonderzoek hoeft te worden uitgevoerd. Het aspect archeologie is geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Cultuurhistorie

Badhoevedorp ligt in de Haarlemmermeerpolder. Vanaf 1840 is men begonnen deze Haarlemmermeer droog te leggen, wat in 1852 is gelukt. De Ringvaart van de Haarlemmermeer is nog steeds van groot belang voor de waterhuishouding van de polder, ondersteund door de Hoofdvaart en de Kruisvaart die dwars door de polder liggen. De polder kent een rationele verkaveling. Een dergelijk verkaveling is vooraf bedacht en bestaat uit grote rechte blokken. Er is in de gehele Haarlemmermeer consequent een grid doorgevoerd, met percelen van 1 kilometer bij 250 meter. Elke 2 kilometer loopt er een weg en in het midden daartussen een watergang (vaart of tocht). Dwars daarop loopt om de 3 kilometer een weg, met direct naast de weg een kanaal. De oriëntatie van het patroon is gebaseerd op de lijn tussen Fort Schiphol en Fort De Liede.

Langs de wegen en vaarten zijn op enige afstand van elkaar boerderijen gesticht, waardoor een open bebouwingslint is ontstaan. De verscheidenheid in bouwstijlen van de boerderijen in de Haarlemmermeer is groot, omdat veel boerderijen zijn gebouwd in de stijl van de diverse streken waar de boeren oorspronkelijk vandaan kwamen.

Ten zuiden van Badhoevedorp is de karakteristieke openheid van de Haarlemmermeerpolder, in samenhang met het landbouwkundig gebruik van de kavels, nog ervaarbaar. Ook de landschappelijke opbouw van blokvormige kavels en lange lijnen met aan weerszijden een open bebouwingslint, is nog herkenbaar.

Op de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie Noord-Holland is het gebied ten zuiden van de Schipholweg als cultuurhistorisch waardevol aangegeven. Het vormt namelijk onderdeel van een droogmakerij met een strookverkaveling uit de 19e eeuw.

Badhoevedorp ligt in een gebied met veel dynamiek. Het gaat hierbij niet alleen om de omlegging van de A9, maar ook om de ontwikkelingen rondom Schiphol. Het landschap bij Badhoevedorp zal ingrijpend veranderen. Dit is in het Masterplan Badhoevedorp al onderkend.

Ook het plan voor het Groene Carre Noord (convenant Mainport en Groen, 1996) ging al uit van een brede groene buffer tussen Badhoevedorp en Schiphol. De A9 zal een gezichtsbepalend element in het landschap worden, net als de doorgetrokken T106 die op een talud komt te liggen. Voor de A9 is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld, Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de uitvoering daarvan. Bij de westelijke aansluiting (naast het projectgebied) en bij de knoop van de A4/A9 zullen nieuwe bomen worden aangeplant, ter compensatie van de gekapte bomen bij de huidige knooppunten en langs het oude tracé. In het landschapsplan zijn de bomen in het knooppunt zo gesitueerd dat de oorspronkelijke kavelstructuur herkenbaar blijft.

Bij de ontwikkeling van het groen- en recreatiegebied De Veldpost is in het ontwerp ingespeeld op cultuurhistorische aanknopingspunten. Zo is een rechte kavelsloot in het plan opgenomen als scheidslijn naar het achterliggende open gebied. De oorspronkelijke Kagertocht vormt een belangrijk onderdeel in het gebied. Door het aanleggen van een wandelpad krijgt het water nog meer betekenis. Het terugbrengen van de 500 el boom in het ontwerp is een ander voorbeeld.

Bij de participatie voor de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp hebben bewoners hun stem laten horen over de toekomstige inrichting van het sport- en recreatiegebied. Hieruit blijkt dat behoefte bestaat aan meer recreatief uitloopgebied, met een deels besloten karakter. Daarnaast is de wens geuit om groen een rol te laten spelen in het afschermen van de omgelegde A9 om visuele hinder te beperken en – waar mogelijk – overlast door fijn stof en/of geluid te reduceren.

Sportpark De Veldpost zal verweven worden met het bestaande dorpse weefsel van Badhoevedorp. In de routing van fiets- en wandelpaden en in de landschappelijke structuren, zoals het doortrekken van de lanen, zal dit tot uitdrukking komen. Een omkering van het landschap van een open karakter naar een meer besloten karakter is hierbij onontkoombaar, doch dit sluit aan bij de wens van de bewoners.

4.8 Flora en fauna

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming.

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden als de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden deels uitmakende van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), welke op een andere wijze beschermd worden.

Het projectgebied is op ruime afstand gelegen van Natura 2000-gebieden en/of beschermde natuurmonumenten. Effecten op Natura 2000-gebieden kunnen uitgesloten worden.

In het projectgebied is een onderdeel van de Ecologische hoofdstructuur (EHS) aanwezig. De Spaarnwoudertocht aan de zuidzijde van Badhoevedorp is aangewezen als ecologische verbindingszone. Deze ecologische verbinding is vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Op basis van de PRV mogen in dit gebied geen bestemmingen worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren of aantasten. In het projectgebied ligt tevens een zone die onderdeel uitmaakt van de Groene As. Dit is een ecologische verbinding tussen Amstelland en Spaarnwoude. De Groene As is een uitgebreid

netwerk van strategische groenprojecten en bestaande parken en natuurgebieden. Deze ecologische verbinding wordt ingericht voor de provinciale gidssoorten de meervleermuis, de ringslang, de noordse woelmuis en waterspitsmuis. Langs deze route loopt ook een droge verbinding, waarbij kansen worden gecreëerd voor bosvogels, dagvlinders en vleermuizen. De Groene AS is in het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost met de bestemming 'Natuur' opgenomen.

Soortbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen.

Ten behoeve van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost is uitvoerig onderzoek naar soorten uitgevoerd. Geconcludeerd is dat de natuurwaarden in het gehele plangebied over het algemeen laag zijn. Weliswaar is het aantal biotopen vrij hoog, toch hebben maar weinig beschermde soorten hier hun onderkomen of maken zij van dit gebied gebruik. Als gevolg hiervan zijn in het (onderzochte) plangebied voornamelijk algemeen voorkomende soorten aanwezig.

In 2008 is in het kader van de Trajectnota/MER een deel van het projectgebied door Bureau Waardenburg onderzocht op ecologische waarden door middel van twee veldbezoeken en gegevensinventarisatie. Daaruit is gebleken, dat het projectgebied weinig betekenis heeft voor flora en fauna. Het agrarische gebied is wel geschikt voor een aantal grondgebonden en algemeen voorkomende zoogdieren zoals de bosspitsmuis, vos, woelrat en haas. De gegevens zijn door middel van een bureauonderzoek en een veldbezoek geactualiseerd door Witteveen+Bos in 2009. Deze zijn vervolgens aangevuld door waarnemingen, waarvan de meest recente in 2014.

Omdat er onvoldoende recente en gebiedsspecifieke gegevens aanwezig waren over het voorkomen van vleermuizen in Badhoevedorp, heeft Bureau Waardenburg op basis van het vleermuisprotocol in de maanden mei- september van 2009 soortgericht onderzoek uitgevoerd naar deze groep. Ook heeft bureau Altenburg & Wymenga onderzoek gedaan naar vleermuizen binnen de gemeente Haarlemmermeer. In deze rapportages wordt geconcludeerd dat individuen van de volgende soorten zijn waargenomen aanpalend aan het projectgebied: gewone dwergvleermuis, laatvlieger en watervleermuis. Ook is het foerageergebied van de watervleermuis en de gewone dwergvleermuis vastgesteld.

In 2008 is onderzoek gedaan naar het voorkomen van de rugstreeppad in de gemeente Haarlemmermeer door adviesbureau Arda. Uit dit onderzoek blijkt dat de populatie rugstreeppadden in de gemeente sterk achteruit is gegaan als gevolg van de aanleg van wegen, landingsbanen en brede, beschoeide wateren. In een aanvullend onderzoek van bureau Altenburg & Wymenga dat in 2010 is uitgevoerd naar rugstreeppadden in Badhoevedorp is geconcludeerd dat er geen populaties meer aanwezig zijn. Daarnaast is door Oranjewoud een evaluatie uitgevoerd naar het functioneren van de Groene AS, waarin de verspreiding van enkele kritische gidssoorten is onderzocht in de omgeving van het plangebied.

Uit alle ecologische onderzoeken komt zodoende naar voren dat de natuurwaarden in Badhoevedorp over het algemeen heel laag zijn. Het aantal biotopen is laag (akkers, een watergang, lintbebouwing) en maar weinig beschermde soorten hebben hier hun onderkomen

of maken van dit gebied gebruik. Als gevolg hiervan zijn in het projectgebied voornamelijk algemeen voorkomende soorten aanwezig. Negatieve effecten op beschermde soorten kunnen worden uitgesloten, terwijl juist de groencompensatie van de A9 mogelijkheden biedt om ecologische voorzieningen (zoals nestkasten, faunarichels) te realiseren.

4.9 Besluit m.e.r.

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage.

Het Besluit milieueffectrapportage is per 1 april 2011 gewijzigd, waarbij de drempelwaarden in kolom 2 van de D-lijst indicatief gemaakt zijn. Dit betekent, dat niet meer kan worden volstaan met de mededeling dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde ligt en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk is. Onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Deze motivering moet op basis van dezelfde criteria als de m.e.r.-beoordeling. De diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten.

De consequentie van de nieuwe regeling is, dat in elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan de m.e.r. Dit kan zijn in de vorm van een motivering of in de vorm van een beschrijving van de resultaten van de m.e.r. (-beoordeling).

Voor dit project is gekeken naar activiteiten die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kennen. Hierbij is één activiteit gevonden:

1. D 10.1: de aanleg, wijziging of uitbreiding van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen, onder andere in het geval de activiteit betrekking heeft op 250.000 bezoekers of meer per jaar en een oppervlakte van 25 hectare of meer dan wel 10 hectare of meer in een gevoelig gebied.

In het kader van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost, waar de gehele gebiedsontwikkeling in is opgenomen, is een m.e.r.-procedure doorlopen (Plan MER Badhoevedorp Lijnden-Oost, W. Fikken i.o.v. Gemeente Haarlemmermeer, 2013). De voorgenomen ontwikkeling van het projectgebied sluit aan op de in het Plan MER onderzochte gebiedsontwikkeling.

Daarnaast blijft de voorgenomen ontwikkeling onder de genoemde drempelwaarde, zoals opgenomen in categorie D 10.2 van het Besluit m.e.r.. Toetsing aan deze drempelwaarde is echter niet voldoende; ook de andere selectiecriteria uit de Europese Richtlijn zijn van belang. Het gaat hierbij onder andere om cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, en risico van ongevallen. Uit de beschouwing van de eerder in dit hoofdstuk genoemde milieuthema's blijkt, dat de voorgenomen ontwikkeling geen bijzondere elementen bevat die bovenproportioneel bijdragen aan deze aspecten. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het uitvoeren van een (uitgebreide) m.e.r.(-beoordeling) niet noodzakelijk is.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd, dat inzicht gegeven moet worden in de (economische) uitvoerbaarheid van een project. Afdeling 6.4 Wro schrijft voor dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken wanneer anderszins in de grond-exploitatiekosten wordt voorzien, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

De voorgenomen ontwikkeling heeft betrekking op een aangewezen bouwplan ('de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen') op gronden die in eigendom zijn van de gemeente Haarlemmermeer. Voor het gebruik van het clubgebouw en de atletiekbaan wordt een huurovereenkomst en een opstalovereenkomst (voor het gebouw) aangegaan. Daarmee wordt anderszins in de grondexploitatiekosten voorzien.

De financiering van de aanleg van groen is gedekt door inzet van middelen van de voormalige stichting Mainport en Groen en bijdragen van Rijkswaterstaat voor de boscompensatie.

Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het project vanuit gemeentelijk oogpunt financieel uitvoerbaar is.

5.2 *Vooroverleg*

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing wordt daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Haarlemmermeer vaste overlegpartners. De resultaten van dit overleg worden in deze paragraaf of in een aparte nota weergegeven.

6. CONCLUSIE

De voorgenomen ontwikkeling betreft de verplaatsing van Kombij Atletiek naar Sportpark De Veldpost en de groencompensatie van de nieuwe A9. Het project maakt in afwijking van de geldende planologische kaders mogelijk dat de gronden voor sport- en recreatieve doeleinden gebruikt en bebouwd worden. Aanvullend op de eerder verleende omgevingsvergunning worden lichtmasten van 18 meter hoog toegestaan.

De voorgenomen ontwikkeling vertoont geen strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Gesteld kan worden dat rondom het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat geldt. Vandaar dat positief besloten kan worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om de voorgenomen ontwikkeling (atletiekbaan met lichtmasten van 18 meter hoog) te realiseren en als zodanig te gebruiken.