



# Lijnden Lijndenhof Oost

Wijzigings- en uitwerkingsplan – Maart 2021

Toelichting



gemeente  
Haarlemmermeer

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3	Doel en planvorm	5
1.4	Geldende bestemmingsplannen en regelingen	5
1.5	Wijzigingsbevoegdheid	6
1.6	Planproces	7
1.7	Leeswijzer	7
<b>2</b>	<b>Beschrijving huidige situatie</b>	<b>9</b>
2.1	Ruimtelijke structuur	9
2.2	Functionele structuur	11
<b>3</b>	<b>Beleid en regelgeving</b>	<b>13</b>
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	17
3.3	Gemeentelijk beleid	22
<b>4</b>	<b>Nieuwe situatie</b>	<b>27</b>
4.1	Visie op het plangebied	27
4.2	Ruimtelijke structuur	29
4.3	Functionele structuur	33
<b>5</b>	<b>Onderzoek en beperkingen</b>	<b>34</b>
5.1	Water	34
5.2	Bodem	37
5.3	Flora en fauna	38
5.4	Cultuurhistorie en archeologie	40
5.5	Verkeer	41
5.6	Geluid	41
5.7	Lucht	43
5.8	Externe veiligheid	44
5.9	Geur	47
5.10	Bedrijven en milieuzoneringen	47
5.11	Luchtvaartverkeer	48
5.12	Explosieven	50
5.13	Milieueffectrapportage	51

<b>6</b>	<b>Uitvoerbaarheid .....</b>	<b>53</b>
6.1	Financiële uitvoerbaarheid .....	53
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....	53
<b>7</b>	<b>Juridische aspecten .....</b>	<b>54</b>
7.1	Opzet regels en verbeelding .....	54
7.2	Inleidende regels.....	54
7.3	Bestemmingsregels.....	55
7.4	Algemene regels .....	55
7.5	Overgangs- en slotregels.....	55
7.6	Handhaafbaarheid .....	56

# 1 Inleiding

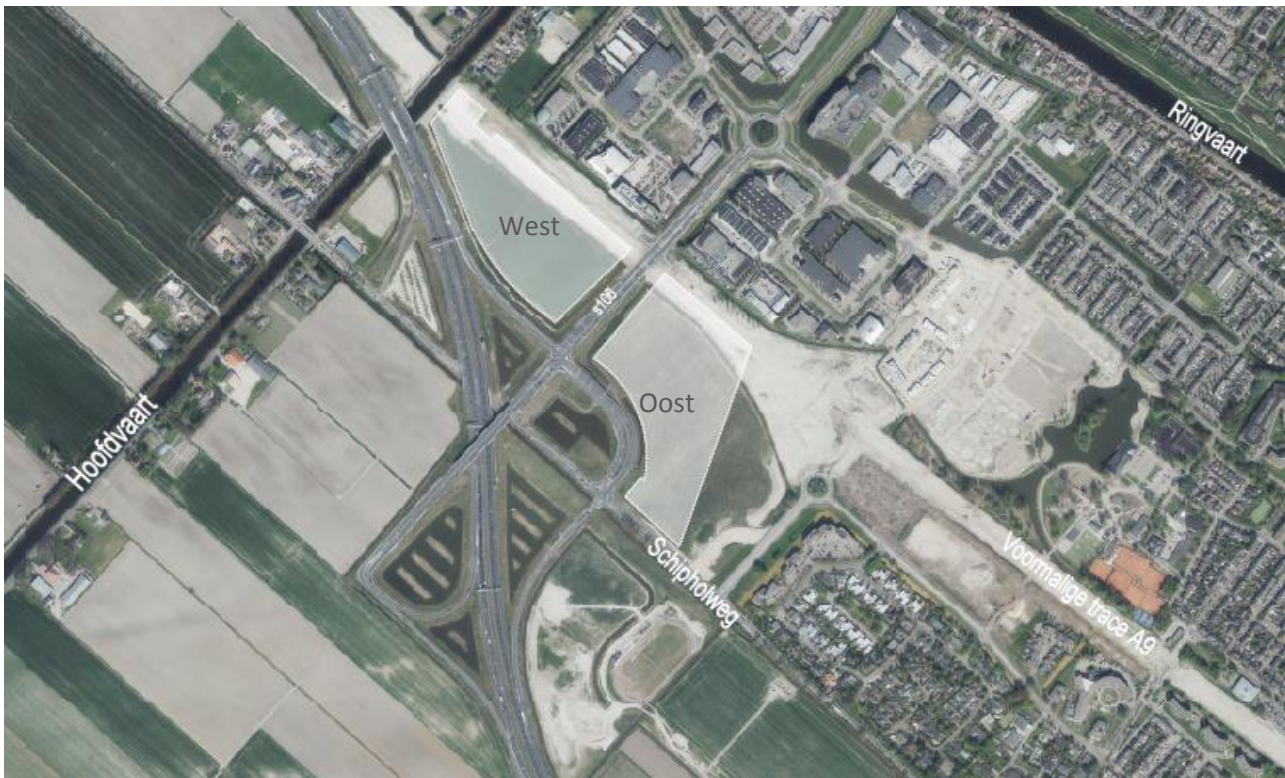
## 1.1 Aanleiding

Gemeente Haarlemmermeer ontwikkelt in Badhoevedorp het bedrijventerrein Lijndenhof. Dit terrein grenst aan de zuidzijde aan het bestaande bedrijvenpark Airport Business Park Lijnden (ABPL). De ontwikkeling van Lijndenhof is mogelijk door de omlegging van de snelweg A9 naar de zuidkant van het dorp. De gronden van de voormalige A9 worden onder andere ontwikkeld ter financiering van de omlegging. Het ruimtelijk kader voor deze herontwikkeling is beschreven in het Masterplan Badhoevedorp dat op 12 juni 2008 door de raad is vastgesteld. Bedrijventerrein Lijndenhof is één van de ontwikkelingsgebieden in dit Masterplan. Op 4 juli 2013 is het bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost vastgesteld. In dit bestemmingsplan is het planologisch-juridisch kader voor de realisatie van een bedrijventerrein middels het aanwijzen van een wijzigingsgebied geregeld. Een deel van het terrein heeft reeds de bestemming ‘Bedrijventerrein - Uit te werken’.

In het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost heeft de gemeente Haarlemmermeer een aantal wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Eén ervan is gericht op een uit te werken bestemming voor een deel van het plangebied Lijndenhof. Voor een deel van de hier opgenomen bedrijfsbestemmingen gelden bovendien uitwerkingsvoorwaarden. Ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan is gekozen voor flexibiliteit. Ook omdat nog niet duidelijk was waar de bedrijven zouden komen is gekozen om de bestemmingsgrenzen indien wenselijk met een wijzigingsbevoegdheid aan te passen, naar gelang de behoefte uit de markt. Dit wijzigings- en uitwerkingsplan wijzigt deze “uit te werken” bestemmingsgrenzen om daarmee de ontwikkeling van bedrijfskavels planologisch-juridisch mogelijk te maken. De ontwikkelingen van Lijndenhof oost en west kunnen heel goed naast elkaar ontwikkeld kunnen worden, hierdoor wordt het plangebied Lijndenhof nader uitgewerkt in de wijzigings- en uitwerkingsplannen Lijnden Lijndenhof Oost en Lijnden Lijndenhof West.

## 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het bedrijventerrein Lijndenhof bestaat uit twee delen, een deel ten noordwesten en een deel ten zuidoosten van de S106. Beide plannen worden aan de noordzijde begrenst door het Airport Business Park Lijnden (ABPL). Dit wijzigings- en uitwerkingsplan heeft betrekking op het deel “Lijnden Lijndenhof Oost”. Lijndenhof Oost wordt verder begrenst door de oprit A9 en Schipholweg aan de zuidzijde en door de Groene Singel aan de oostzijde. Daarnaast wordt het plangebied aan alle zijden begrensd door landschappelijke elementen: Het Lint (groen-blauwe herinrichting voormalig tracé A9) aan de noordzijde, de Hoofdvaart aan de westzijde en de Groene Singel aan de oostzijde.



Afbeelding 1.1 ligging van bedrijventerrein Lijndenhof Oost en West

### 1.3 Doel en planvorm

De doelstelling van het bestemmingsplan (Lijnden Lijndenhof Oost en NL.IMRO.0394.UPGlynlijndoost-B001) is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2.

Dit wijzigings- en uitwerkingsplan maakt de ontwikkeling van bedrijventerrein Lijndenhof Oost mogelijk. Daarmee wordt de begrenzing van de bedrijfskavels gedefinieerd en verder uitgewerkt op basis van enkele ruimtelijke randvoorwaarden.

### 1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan Lijndenhof vervangt geheel de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vastgesteld	Onherroepelijk
Badhoevedorp Lijnden-Oost	4 juli 2013	2 april 2014
Badhoevedorp Lijnden Oost 1 <sup>e</sup> herziening	17 maart 2016	13 mei 2016

Het LIB blijft binnen het plangebied van kracht.



Afbeelding 1.1 – bestemmingsplannen (bron: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl))

## 1.5 Wijzigingsbevoegdheid

De wijzigingsbevoegdheid die geëffectueerd wordt met dit wijzigings- en uitwerkingsplan, luidt conform artikel 46.1 dat burgemeester en wethouders ter plaatse van de aanduiding 'Wro-zone - Wijzigingsgebied 1' (Lijndenhof) de bestemmingen van die gronden wijzigen in de bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken' en/of 'Horeca' en/of 'Horeca - Hotel'

Dit wijzigings- en uitwerkingsplan voorziet in het toepassen van de eerste wijzigingsbevoegdheid voor wijzigen van het 'Wro-zone - Wijzigingsgebied 1' in een uit te werken bestemming Bedrijventerrein. Daarmee worden de bestemmingsgrenzen nader gedefinieerd en uitgewerkt.

Binnen de wijzigingsbevoegdheid gelden enkele voorwaarden om te wijzigen:

1. de uit te werken bestemming sluit aan op de bestemming Bedrijventerrein, als opgenomen in de artikelen 8 (Bedrijventerrein) en 9 (Bedrijventerrein – Uit te werken) van deze regels;
2. in de uit te werken bestemming worden kantoren en bedrijven toegestaan met een totaal maximaal oppervlak van 65.000 m<sup>2</sup>;
3. in de uit te werken bestemming wordt een maximale bouwhoogte van 15 meter toegestaan;
4. in afwijking van het bepaalde in 46.1.a.3, wordt voor Horeca - Hotel een maximale bouwhoogte van 20 meter toegestaan;
5. in de uit te werken bestemming wordt een maximum bebouwingspercentage van 60 % toegestaan;
6. van het bepaalde in 46.1 sub a onder 2 en 5 kan op basis van een stedenbouwkundig plan (DSO) worden afgeweken, onder voorwaarde dat het totale bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'toevoeging functies' niet meer dan 60 % is, het totale bruto bedrijfsvloeroppervlak ter plaatse van de aanduiding 'toevoeging functies' niet meer dan 120.000 m<sup>2</sup> is en tegelijkertijd gebruik wordt gemaakt van het bepaalde in artikel 9.2 sub e;

7. in de uit te werken bestemming wordt maximaal één verkooppunt van motorbrandstoffen, al dan niet met LPG, toegestaan onder voorwaarde dat het een verplaatsing van een reeds bestaand verkooppunt van motorbrandstoffen in de gemeente Haarlemmermeer betreft en met inachtneming van het bepaalde in 43.4 van deze regels;
8. in de uit te werken bestemming wordt de eis opgenomen dat voor het uit te werken gebied wordt voorzien in een eigen ontsluiting;
9. in de uit te werken bestemming wordt voorzien in parkeren op eigen terrein, conform de dan geldende parkeernorm;
10. in de uit te werken bestemming wordt voorzien in groenvoorzieningen en water, die dienen aan te sluiten op de bestaande groen- en waterstructuur;
11. maximaal één hotel met daarbij behorende faciliteiten wordt toegestaan, met inachtneming van het bepaalde in 43.4;
12. horeca categorie 1 en 2 worden toegestaan;
13. maximaal één grootschalige fastfoodvestiging van maximaal 1.500 m<sup>2</sup> bvo wordt toegestaan, met inachtneming van het bepaalde in 43.4 van deze regels;
14. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken;
15. voor het bepalen van de maximale milieucategorieën in principe wordt uitgegaan van de systematiek van de VNG brochure Bedrijven en milieuzonering.

Dit wijzigings- en uitwerkingsplan voorziet in het toepassen van de nummers 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14 en 15 van de hierboven genoemde punten. Daarmee voorstaat dit plan de ontwikkeling van het bedrijventerrein in het plangebied. De wijzigings- en uitwerkingsbevoegdheid voor de bedrijven, het hotel, fastfood restaurant/horeca 1 en 2 en de kantoren wordt ingezet binnen dit wijzigings- en uitwerkingsplan.

## 1.6 Planproces

De voorbereidingsprocedure zoals opgenomen in artikel 3.6 Wro dient gevolgd te worden. Dit houdt in dat het ontwerp wijzigingsplan en ontwerp uitwerkingsplan in deze vorm als één plan gedurende zes weken ter inzage ligt na voorafgaande bekendmaking, langs elektronische weg. Gedurende de termijn van terinzageligging kunnen belanghebbenden schriftelijk, mondeling of digitaal zienswijzen over het plan kenbaar maken bij het college van burgemeester en wethouders.

Binnen acht weken na afloop van de termijn van terinzageligging van het ontwerp neemt het college van B&W een besluit over de vaststelling van het wijzigings- en uitwerkingsplan. Tegen dit vaststellingsbesluit (het wijzigings- en uitwerkingsplan) kan een belanghebbende beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

## 1.7 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 wijzigings- en uitwerkingsplan.

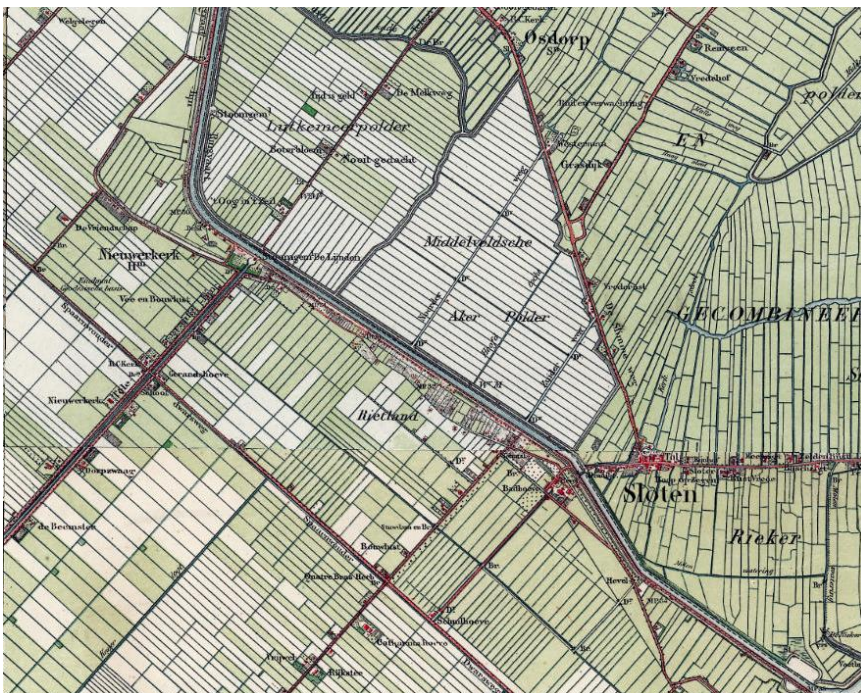


# 2 Beschrijving huidige situatie

## 2.1 Ruimtelijke structuur

### 2.1.1 Historische ontwikkeling

Badhoevedorp ligt aan de noordostrand van de Haarlemmermeerpolder. Het voormalige meer werd halverwege de 19e eeuw drooggemalen. De 20 kilometer lange Hoofdvaart vormt nog steeds een verbinding tussen gemaal Lijnden in het noorden en gemaal De Leegwater in het zuiden. De polder bestaat uit een strak patroon van polderwegen en poldertochten. De Schipholweg langs de zuidrand van Badhoevedorp is één van deze lijnen.



Afbeelding 2.2 Topografisch-militaire kaart van Badhoevedorp uit circa 1900. Goed zichtbaar is boerderij De Badhoeve. Bron: <http://www.topotijdreis.nl>

Badhoevedorp is genoemd naar de modelboerderij de Badhoeve die in 1854 werd gebouwd. Deze boerderij was weer vernoemd naar een strandje dat bij het dorpje Sloten aan het toenmalige Haarlemmermeer was ontstaan. Badhoevedorp was in eerste instantie niet veel meer dan een paar huizen rond de modelboerderij 'de Badhoeve' aan de ringdijk van de Haarlemmermeer, maar vanaf de jaren 30 breidde het dorp uit als tuindorp bij Amsterdam. De nieuwe bevolking was voor de overgrote meerderheid afkomstig uit de stad Amsterdam.

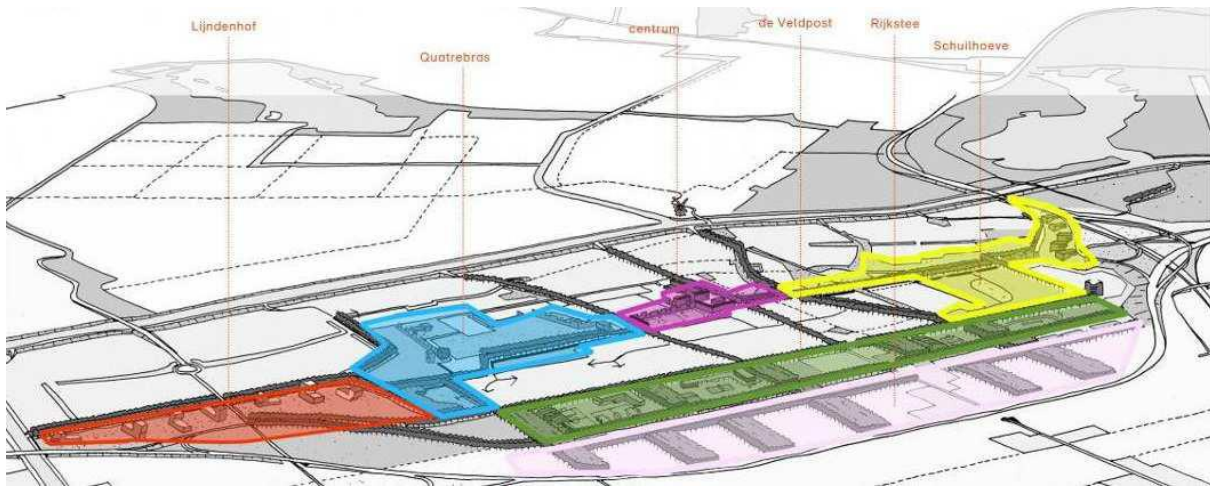
In de jaren zestig van de vorige eeuw is dwars door Badhoevedorp de autosnelweg A9 aangelegd. Het tracé van de weg lag precies op de Kromme Tocht, een historische structuurlijn uit het strakke polderpatroon. De omlegging van de snelweg naar het gebied ten zuiden van het dorp is inmiddels afgerond. Op de vrijkomende gebieden in het dorp komen woningen, bedrijven, kantoren, winkels en groen. Op locatie Lijndenhof zijn voornamelijk bedrijfsbestemmingen gepland.

### 2.1.2 Ruimtelijke structuur

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

#### *Deelgebieden*

Het masterplan presenteert een raamwerk van openbare ruimtes en verbindingen dat het huidige landschappelijke en infrastructurele netwerk van Badhoevedorp aanheeft en opwaardeert. Het plangebied van het masterplan is in deelgebieden opgedeeld.



Afbeelding 2.2: Deelgebieden masterplan Badhoevedorp. In rood aangegeven het deelgebied Lijndenhof.

Ten zuiden van Airport Business Park Lijnden wordt een zichtlocatie ontwikkeld voor hoogwaardige bedrijven en kantoren in een landschappelijke setting. Deze bedrijfsbebouwing ligt aan de A9 en de S106 en het voormalig tracé van de A9. De kavels voor bedrijvigheid liggen prominent aan de snelweg. De zichtlocatie van de A9 is beperkt door geluidsschermen. Vanaf de S106 is deze wel te zien. Daarnaast richten zij zich ook op het groene profiel van het Lint, waaraan de zuidzijde de ontsluitingsweg voor de kavels ligt.

Op dit moment bestaat het plangebied uit agrarische percelen en braakliggend land, direct grenzend aan de omgelegde A9. Om de percelen ligt een watergang die het gebied afschermt van de taluds van de snelweg. De infrastructuur in het gebied is dominant in de ruimtelijke opzet van het gebied. Het Airport Business Park Lijnden is grotendeels ontwikkeld. Aan de zuidzijde van het plangebied loopt de Schipholweg, die als polderdwarsweg een belangrijke drager is van het landschap.

### 2.1.3 Verkeersstructuur

Het gebied kent een logische verkeersstructuur met een duidelijke primaire hoofdax ten noorden van het plangebied, parallel aan het Lint. Deze takt aan op de S106 en vormt een geschikte schakel voor logistiek (weg)verkeer in én uit Amsterdam.



Afbeelding 2.3 Verkeersstructuur Badhoevedorp (VSP, 2020)

## 2.2 Functionele structuur

Het Masterplan Badhoevedorp dat op 12 juni 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld, geldt als ontwikkelingskader voor Badhoevedorp. Het masterplan geeft in grote lijnen weer wat in de toekomst gaat gebeuren in Badhoevedorp en stelt de ruimtelijke, functionele en financiële kaders vast. Het plan toont niet alleen een nieuwe toekomst voor het gebied van het voormalige tracé van de snelweg maar spreekt zich ook uit over de zuidelijke rand van Badhoevedorp tot aan de omgelegde A9 (zie afbeelding 2.3). Het Airport Business Park Lijnden is eind jaren '90 ontwikkeld als locatie voor Schipholgebonden bedrijvigheid (kwadranten 1 tot en met 3) en lokale bedrijvigheid (kwadrant 4). Het bedrijventerrein kenmerkt zich door kwalitatief hoogwaardige bedrijven en kantoren met een beperkte omvang.

### 2.2.1 Ruimtelijk kader

De Uitgangspunten Ruimtelijk Ontwerp Bedrijventerrein Lijndenhof bestaan uit ruimtelijke kaders en Ruimtelijke Criteria. De Ruimtelijke Kaders zijn op 18 juli 2017 door het college vastgesteld (2017.0036809) en zijn ter informatie aan de Raad toegezonden. De Ruimtelijke Criteria dienen als toetsingskader voor de welstand, de Raad heeft hier over besloten. De Uitgangspunten Ruimtelijk Ontwerp Bedrijventerrein Lijndenhof zijn in nauw overleg met marktpartijen tot stand gekomen.

De Ruimtelijke Criteria, vastgesteld bij raadsbesluit (2018.0022190) op 24 april 2018, zijn criteria voor de individuele percelen. Ze vormen het toetsingskader voor de welstandscommissie. Bij het opstellen van de Ruimtelijke Criteria zijn een hoogwaardige uitstraling van het bedrijventerrein als

geheel en die van de individuele percelen en gebouwen het uitgangspunt geweest. De kwaliteit van het openbare gebied met ruimte voor groen vormt hierin een verbindende factor. De samenhang in bouwvolumes, architectonische uitstraling en kleur- en materiaalgebruik dragen bij aan de totale ruimtelijke kwaliteit.

### **2.2.2 Kwaliteitsplan en ontwerp Lijndenhof**

De Ruimtelijke Criteria, in het document ‘Badhoevedorp Bedrijventerrein Lijndenhof: Uitgangspunten ruimtelijk ontwerp’ van 22 juni 2017, vormden de basis voor het Kwaliteitsplan (20-07-2020), zodat het Kwaliteitsplan kan worden gezien als een nadere uitwerking, die aan de Ruimtelijke Criteria voldoet. Daar het Kwaliteitsplan op een enkel punt (te weten de afstand van bebouwing tot de zijdelingse perceelgrens voor een deel van de geprojecteerde bebouwing) afwijkt van de Ruimtelijke Criteria omdat het Kwaliteitsteam dit als een stedenbouwkundige verbetering beschouwt, wordt deze afwijking nog aan de gemeenteraad voorgelegd.

In het Kwaliteitsplan (20-07-2020) wordt de uitbreiding van het bedrijventerrein Airport Business Park Lijnden met de nieuwe locatie Lijndenhof uitgewerkt als één van de ontwikkelingsgebieden binnen het Masterplan Badhoevedorp.

Het ontwerp voor Lijndenhof oost en west, dat ontwikkeld is door Somerset Capital Partners en Bohemen, wordt gezamenlijk en in samenhang ontwikkeld tot een stadslogistieke campus. Somerset heeft de ambitie om hier een hoogwaardige campus te realiseren, de eerste stadslogistieke hotspot van Europa. Genaamd CLIC, oftewel City Logistics Innovation Campus.

# 3 Beleid en regelgeving

## 3.1 Rijksbeleid

### 3.1.1 Ontwerp-NOVI

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

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

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

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

#### *Planspecifiek*

Toetsing op de ontwerp-NOVI is nog niet geheel mogelijk. Wel voldoet dit plan op hoofdlijnen aan de ontwerp-NOVI. In de NOVI heeft het Rijk aangekondigd voor bijvoorbeeld logistiek meer sturing te willen. De smart industry leidt ertoe dat productieprocessen hoogwaardig en efficiënt georganiseerd kan worden. Met de nieuwe economie is dit een belangrijke ontwikkeling.

### 3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR, 2012) 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 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, zie §3.1.3).

In de structuurvisie zijn drie hoofddoelen geformuleerd 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.

Daarnaast vindt het Rijk het belangrijk dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Daarom wordt gewerkt met de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (zie §3.1.4).

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. Betreffende opgaven worden per regio beschreven. Gemeente Haarlemmermeer valt binnen regio Noordwest-Nederland. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn onder meer:

- Verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (voornamelijk aan de noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer);
- Het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV) en buisleidingennetwerk;
- Het tot stand brengen en beschermen van de Natuur Netwerk Nederland (NNN), inclusief de Natura 2000 gebieden.

#### *Planspecifiek*

De ontwikkeling van Lijndenhof voorziet in een sterke, regionale behoefte aan de ontwikkeling van duurzame stadslogistiek. Daar komt bij dat het plangebied is gelegen in bestaand stedelijk gebied. Daarmee sluit de ontwikkeling van Lijndenhof naadloos aan op de doelstellingen zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

### **3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

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

- Toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet;
- De ruimte reservering voor de parallelle kaagbaan;
- Zones onder hoogspanningsverbindingen worden gevrijwaard;
- Aan de provincies is opgedragen om NNN te beschermen;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament krijgen ruimtelijke bescherming;
- Nationale landschappen zoals het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, worden ruimtelijk beschermd;
- Kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking en voor de bufferzones.

### **3.1.4 Besluit ruimtelijke ordening**

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, 2017) is de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. De Ladder voor duurzame verstedelijking is geregeld in artikel 3.1.6 lid 2 en luidt: *'De toelichting bij een*

*bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.'*

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

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

De Ladder biedt de mogelijkheid om in geval van een globaal bestemmingsplan met uitwerkingplichten en/of wijzigingsbevoegdheden, in het moederplan te bepalen dat het Ladderonderzoek pas hoeft te worden verricht bij vaststelling van het uitwerkingsplan of het wijzigingsplan.

#### *Planspecifiek*

In het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost heeft de gemeente Haarlemmermeer een aantal wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Eén ervan is gericht op een uit te werken bestemming voor een deel van het plangebied Lijndenhof, met hierin opgenomen uitwerkingsvoorwaarden.

Gezien de ligging aan de ABPL sluit het bedrijventerrein Lijndenhof hier mooi op aan. Daarnaast is Lijndenhof opgenomen als een noodzakelijke bedrijfslocatie in het kader van Plabeka. De ontwikkeling van Lijndenhof draagt bij aan de gehele gebiedsontwikkeling van Badhoevedorp en levert dan ook geen strijdigheid op met de Bro.

### **3.1.5 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol**

De ruimtelijke consequenties van het rijksbeleid voor Schiphol zijn geformuleerd in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). In dit besluit is een beperkingengebied opgenomen waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van het gebruik en de bestemming van de grond voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op veiligheid en geluidsbelasting. Dit plangebied ligt binnen de contouren zoals deze zijn aangegeven in bijlage 3 van het LIB en ondervindt daardoor beperkingen.

In hoofdstuk 5.10 wordt verder ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van Schiphol en de beperkingen van het LIB voor dit bestemmingsplan.

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

De regels in het LIB hebben effect op de bouwhoogte. De maximale bouwhoogte bedraagt 15m t.o.v. het NAP. NAP ligt gemiddeld op -4,5m NAP. Het hotel heeft een beoogde hoogte van 19 meter vanaf het maaiveld. Daarmee blijft de hoogte van het hotel onder het maximaal toegestane hoogte van het LIB (19,5m vanaf maaiveld). Het is mogelijk voor een aanvrager om hierop afwijken, er is dan een omgevingsvergunning en een verklaring van geen bezwaar benodigd.

### **3.1.6 Visie voor de Schipholregio (SMASH)**

Het Rijk werkt sinds 2018 samen met de regionale partijen uit de MRA aan een programma “Samen bouwen aan bereikbaarheid”

Het hoofddoel van het programma is: het versterken van de economie in de Metropoolregio Amsterdam door aanpak van urgente bereikbaarheidsopgaven:

- met focus op deur-tot-deur bereikbaarheid van personen en goederen;
- met prioriteit voor de economische toplocaties;
- en in samenhang met de verstedelijkingsopgave.

Een van de programmalijnen heeft betrekking op het gebied tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp. Dit gebied heeft alle potentie om uit te groeien tot dé internationale entree van Nederland. Het is nationaal en internationaal goed verbonden door een uitstekend ov-netwerk en via de luchthaven. Duurzame ontwikkeling van dit gebied - met een goede balans tussen wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen, groen en internationale oriëntatie - is hierbij van belang.

De programmalijn Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) ontwikkelt de strategie om het gebied te transformeren tot dé internationale entree van Nederland. Het neemt hierbij alle uitdagingen en toekomstige ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid, verstedelijking, economie, leefbaarheid en duurzaamheid in ogenschouw.

#### *Planspecifiek*

Op het bedrijventerrein Lijndenhof Oost wordt ingespeeld op het managen van de nabijheid van de luchthaven in de stedelijke omgeving. Dergelijke bedrijven, zoals duurzame logistieke bedrijven, hotel, dragen bij aan de werkgelegenheid in de regio, de concurrentiekracht van de luchthaven en daarmee impliciet tot economische ontwikkeling van de regio. Daarmee vervult dit wijzigings- en uitwerkingsplan een belangrijke rol in de visie voor de Schipholregio.

### **3.1.7 Beleidsnota mainport en metropool**

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



Schipholregio komt voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. De focus ligt hierbij op vier beleidsopgaven:

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

#### *Planspecifiek*

De hotels dragen bij aan de werkgelegenheid in de regio, de concurrentiekracht van de luchthaven en daarmee impliciet tot economische ontwikkeling van de regio. Daarmee vervult dit wijzigings- en uitwerkingsplan een belangrijke rol in de visie voor de Schipholregio.

Lijndenhof Oost en West vormen samen een stadslogistieke hotspot. Vanwege zijn gunstige positie heeft dit meerwaarde voor gemeente Haarlemmermeer en regio Amsterdam.

## 3.2 Provinciaal en regionaal beleid

### 3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

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

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

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

#### *Planspecifiek*

Steeds meer goederen moeten worden vervoerd binnen en buiten de stad. Tegelijkertijd moet de leefkwaliteit in en om diezelfde stad verbeteren: minder uitstoot, minder verkeersbewegingen, minder geluid. Om dit te bereiken worden er kleine, logistieke hubs ingericht aan de randen van steden. Hier worden de goederen overgeslagen van vrachtwagens naar kleinere, veelal elektrische, voertuigen of zelfs bakfietsen, waarmee de goederen vervolgens bij de consument worden afgeleverd. Bedrijventerrein Lijndenhof is een van die logistieke hubs.



Afbeelding 3.1 Uitsnede kaart omgevingsvisie met bestemmingsplangebied

### 3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

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

Het plangebied Lijndenhof kan worden beschouwd als bestaand stedelijk gebied, omdat deze al als stedelijke functie is bestemd en omgeven wordt door stedelijke functies sinds de A9 is omgelegd. Lijndenhof is daarnaast opgenomen als een noodzakelijke bedrijfslocatie in het kader van Plabeka. De ontwikkeling van Lijndenhof draagt bij aan de gehele gebiedsontwikkeling van Badhoevedorp en levert dan ook geen strijdigheid op met de provinciale verordening.

In artikel 6.24 wordt ingegaan op het realiseren van woningbouw binnen de 20kE-contour. Hoewel het plangebied binnen de contouren van het 20kE-gebied valt, voorziet het plan niet in woningbouw.

### 3.2.3 Gebiedsvisie Schipholdriehoek

Gedeputeerde Staten (GS) 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.

#### *Planspecifiek*

De ontwikkeling van Lijndenhof heeft een positief effect op de concurrentiekracht van de regio en de binding van de luchthaven aan de omgeving. De stadslogistieke functie sluit aan bij de logistieke functies die zich in en rondom Schiphol bevinden. Daarnaast is de Schipholweg is een belangrijke verbinding, niet alleen voor de auto, maar ook voor langzame verkeersroutes. De fiets krijgt een eigen plaats bij de ontwikkeling van dit gebied.

### **3.2.4 Metropoolregio (MRA) en kantoren (Plabeka)**

Door de Metropoolregio Amsterdam (een samenwerking tussen de gemeenten en provincies in de noordvleugel van de Randstad) is onderkend dat voor het werken naar de toekomstige metropolitane strategie (strategie om de (noordelijke) Randstad op termijn concurrerend te maken met grootstedelijke gebieden als Parijs en Londen) Schiphol en de regio elkaar nodig hebben. Op regionale niveau vindt afstemming plaats over het kantoren- en bedrijvena aanbod. Binnen Plabeka verband (Platform Bedrijven en Kantoren) van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) zijn afspraken gemaakt over de beperking van het planaanbod van nieuwe kantoren en bedrijven tot 2040. Het kantoren- en bedrijvenprogramma van de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp-Centrum is opgenomen in Plabeka.

#### *Planspecifiek*

De ontwikkeling van Lijndenhof past binnen de kaders van Plabeka. Daarmee voorziet dit wijzigings- en uitwerkingsplan slechts in het bestendigen van de reeds gemaakte regionale afspraken. In Lijndenhof Oost worden nieuwe kleinschalige zelfstandige kantoren toegestaan. Vanwege de afspraken uit Plabeka is hier een maximum oppervlakte van 10.000 m<sup>2</sup> aan verbonden.

### **3.2.5 Regionale hotelstrategie 2016-2022**

Het huidige lokale beleid voor hotels is gebaseerd op de “Regionale hotelstrategie 2016-2022”, vastgesteld door het college van B&W in 2013. In deze strategie wordt ingezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardedoelvoeging. Als sturingselement is zowel een hotelladder ontwikkeld met ruimtelijke economische en kwalitatieve criteria als een kanskaart, waarin gebieden zijn aangewezen waar nieuwe hotelontwikkelingen wenselijk worden geacht. Een bijbehorend regionaal adviesteam met Amsterdam en Haarlemmermeer is inmiddels vervangen door een MRA expertteam verblijfsaccommodaties van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) dat nieuwe hotelontwikkelingen beoordeeld op basis van een MRA Ontwikkelkader Verblijfsaccommodaties.

De bestuurders van het Platform Economie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) hebben in juni 2019 met het MRA Ontwikkelkader Verblijfsaccommodaties ingestemd. De achtergrondredenen om tot dit MRA Ontwikkelkader te komen is tweeledig:

- de gewenste spreiding van de toerist over de regio zodat de regiogemeenten kunnen profiteren van de groei van het toerisme en de leefbaarheid van Amsterdam die door de enorme groei van het toerisme onder druk is komen te staan;
- als uitwerking van de Ladder van duurzame verstedelijking, dat volgens artikel 5 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) Noord-Holland “een bestemmingsplan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken”.

In de bijbehorende uitvoeringsregeling ‘regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017’ is vastgelegd in artikel 5 ‘overige stedelijke voorzieningen dat gemeenten onder meer voor hotels onderlinge werkafspraken maken. De afbakening van de regio is in beginsel aan de gemeenten zelf. In het MRA Ontwikkelkader is afgesproken dat de afstemming op deelregionaal niveau plaatsvindt. Voor Haarlemmermeer betekent dit de Amstelland-Meerlanden-regio.

### *Inhoud MRA Ontwikkelkader*

Het MRA Ontwikkelkader heeft betrekking op alle ontwikkelingen (nieuwbouw, transformatie en uitbreiding) van verblijfsaccommodaties van 50 slaappleatsen of meer. Het gaat om hotels, maar ook om bijvoorbeeld campings, bungalowparken en jachthavens. Deze initiatieven worden getoetst aan de hand van vijf criteria of aspecten:

1. Regio versterkend;
2. Meerwaarde in de markt;
3. Economisch haalbaar;
4. Draagvlak in de omgeving;
5. Duurzaamheid en sociaal ondernemen.

Deze aspecten worden door een expertteam beoordeeld aan de hand van aandachtspunten, die weer zijn verdeeld in punten die de kern van het specifieke aspect weergeven. Ook worden nog punten genoemd die secundair zijn, maar wel een extra bijdrage leveren aan de toegevoegde waarde van de verblijfsaccommodatie.

Het expertteam bestaat uit ambtelijke adviseurs van de betreffende gemeente waar de ontwikkeling plaatsvindt, de deelregio, de gemeente Amsterdam en het MRA bureau.

### *Planspecifiek*

Hoewel in 2013 bij het vaststellen van de “Regionale hotelstrategie 2016-2022” de locatie van één hotel in Lijndenhof niet op de kansenkaart is getekend, past het City Logistics Innovation Campus (CLIC) hotel Lijndenhof in de regionale hotelstrategie 2016-2022 en heeft het MRA expertteam het hotelplan over het algemeen positief beoordeeld.

Het hotel CLIC is een integraal onderdeel van het ‘City Logistics Innovation Campus’ dat op bedrijvenpark Lijndenhof wordt ontwikkeld. Hierdoor heeft het hotel een versterkende functie voor de directe omgeving (het bedrijvenpark) en de regio. Het gaat om één hotel met twee verschillende concepten: een full-service hotel en hotelappartementen (voor verblijf van maximaal 6 maanden). Ook zijn er vergaderfaciliteiten, sport- en fitnessmogelijkheden, een restaurant en ondersteunende commerciële voorzieningen. Dit zorgt voor een, door diverse onderzoeken onderbouwd, haalbaar concept voor de bezoekers en werknemers van de campus, zakelijke reizigers en tijdelijk verblijf

voor expats. Voor omwonenden in de nabije omgeving is het hotel ook van toegevoegde waarde door de verschillende faciliteiten die in het hotel ook voor hen toegankelijk zijn. Om meerwaarde in de markt te creëren dient het hotel aan te sluiten bij de principes die ook gelden voor het gehele concept: innovatie, duurzaamheid en sociaal ondernemen.

## 3.3 Gemeentelijk beleid

### 3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

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.

Voor de structuurvisie wordt onder meer ingezet op de volgende speerpunten:

- Hoogdynamische en laagdynamische 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 laagdynamische 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 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 smart grid voor energietransport.

#### *Planspecifiek*

De ontwikkelingen in dit wijzigings- en uitwerkingsplan passen binnen de kaders van de structuurvisie. Door de gebiedsontwikkeling verbetert de leefomgeving in Badhoevedorp. Er wordt nieuwe werkgelegenheid gecreëerd, er worden hoge eisen aan de beeldkwaliteit gesteld, er wordt bijgedragen aan de concurrentiekracht van de regio en de milieucategorieën van de beoogde bedrijven passen binnen een omgeving waarin op relatief korte afstand ook wordt gewoond.

### 3.3.2 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018)

Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in de regio. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal daardoor toenemen. Daarnaast zet de groei van de verkeersstromen van en naar de luchthaven de bereikbaarheid van de Multimodale Knoop Schiphol onder druk.

Uitgangspunt voor de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer 2018 is dat de reiziger zelf het beste kan bepalen met welke vervoersmiddel hij zijn reis maakt. De visie zal worden gevolgd door een nieuwe meerjarige investeringsagenda waarbij overgebleven Deltaplanprojecten (uit het voorgaande

verkeersbeleid) en middelen worden meegenomen en heroverwogen. Ook worden investeringen beter afgestemd met beheer- en onderhoudsplannen en zullen bereikbaarheidseffecten gemonitord blijven worden.

In de Mobiliteitsvisie zijn de volgende ambities opgenomen:

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

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

De thema's zijn:

1. Netwerken verknopen
2. Auto
3. Goederenvervoer
4. Openbaar vervoer
5. Fiets
6. Voetgangers
7. Verkeersveiligheid
8. Parkeren

#### *Planspecifiek*

De mobiliteit in en om Haarlemmermeer en daarbuiten krijgt een positieve impuls door het toevoegen van emissievrije stadslogistiek. Door het toevoegen van een duurzame logistieke hub wordt hieraan invulling gegeven.

### **3.3.3 Masterplan Badhoevedorp**

Het Masterplan Badhoevedorp dat op 12 juni 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld geldt als ontwikkelingskader voor Badhoevedorp. Het masterplan geeft in grote lijnen weer wat in de toekomst gaat gebeuren in Badhoevedorp en stelt de ruimtelijke, functionele en financiële kaders vast. Het plan toont niet alleen een nieuwe toekomst voor het gebied van het voormalige tracé van de snelweg maar spreekt zich ook uit over de zuidelijke rand van Badhoevedorp tot aan de omgelegde A9 (zie afbeelding 3.2).

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 verkeeroutes. Tussen de Ringvaart en de Schipholweg lopen noord-zuid gerichte lanen. Een recreatieve route door het dorp (het Lint) verbindt de parken, plantsoenen en woonbuurten met elkaar. Op en langs het oude wegtracé van de A9 komen nieuwe hoogwaardige woongebieden met aantrekkelijke openbare ruimten. In het masterplan zijn verschillende deelgebieden aangewezen; Quatrebras, Centrum, Schuilhoeve, Lijndenhof, De Veldpost en de Rijkstee.

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



Afbeelding3.2 plankaart Masterplan Badhoevedorp

### Planspecifiek

Lijndenhof wordt in het Masterplan Badhoevedorp genoemd als ontwikkellocatie voor bedrijven en kantoren. Dit wijzigings- en uitwerkingsplan maakt een verdiepingsslag van het masterplan, door onder andere de plangrenzen vast te leggen en de ruimtelijke opzet nader te definiëren en het geheel planologisch-juridisch mogelijk te maken. In hoofdstuk 4 van deze toelichting wordt hier dieper op ingegaan.

### 3.3.4 Groenstructuurplan Badhoevedorp (2013.0029501)

In dit plan 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. 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. Een van de kernkwaliteiten van Badhoevedorp is de groene uitstraling. Hiermee onderscheidt het zich van de overige dorpen in de Haarlemmermeer. Het is de ambitie om, ook met de opgave om de gebiedsontwikkeling te realiseren, deze groene uitstraling te behouden. Deze ambitie is onder te verdelen in een aantal uitgangspunten:

- herstel en behoud van de hoofdgroenstructuur;
- streven naar behoud van de huidige oppervlakte aan openbaar groen;
- aanleg van nieuw groen;
- minimaal 20,1 m<sup>2</sup> en streven naar 38,6 m<sup>2</sup> openbaar groen per inwoner;
- wijkparken (Wandelbos en Groene Zoom) beter benutten en bereikbaar maken;
- combineren van groen, water en natuur met routes;
- mogelijk maken van de ecologische hoofdstructuur;
- vergroten van diversiteit door variatie;
- verbeteren van de waterhuishouding;
- voldoende speelruimte voor alle leeftijden;
- beheer op beeld en vraag gestuurd.

#### *Planspecifiek*

Lijndenhof is in het overkoepelende bestemmingsplan reeds getoetst aan het groenstructuurplan. Dit wijzigings- en uitwerkingsplan maakt een verdiepingsslag van dit bestemmingsplan en blijft derhalve binnen de kaders van het groenstructuurplan.

### **3.3.5 Waterstructuurplan Badhoevedorp (2013.0029444)**

Voor de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp is - in samenspraak met de ontwikkelaars en met het Hoogheemraadschap van Rijnland - een waterstructuurplan opgesteld. Hierin is de bestaande en nieuwe waterstructuur beschreven. Het waterstructuurplan is juridisch-planologisch verankerd in het voorliggende bestemmingsplan en als bijlage bijgevoegd. Bij het opstellen van het waterstructuurplan worden de volgende ambities nagestreefd:

- het creëren van voldoende waterberging;
- verbeteren van de doorspoeling;
- verbeteren van de waterkwaliteit (voor zover mogelijk);
- logische en robuuste indeling van peilvakken.

Daarnaast heeft water ook waarde doordat de beleving van gebieden vergroot kan worden.

#### *Planspecifiek*

Lijndenhof is in het overkoepelende bestemmingsplan reeds getoetst aan het waterstructuurplan. Dit wijzigings- en uitwerkingsplan maakt een verdiepingsslag van dit bestemmingsplan en blijft derhalve binnen de kaders van het waterstructuurplan.

### **3.3.6 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp**

Het Verkeersstructuurplan (VSP) Badhoevedorp (2008) heeft als uitgangspunt gediend voor de verdere uitwerking van de wegenstructuur in en rond Badhoevedorp, zoals het masterplan als uitgangspunt heeft gediend voor de uitwerking van de ontwikkellocaties.

Verkeerskundige ontwikkelingen en studies en zeker ook de participatie, geven aanleiding tot een herijking van het destijds vastgestelde VSP. Deze herijking wordt weergegeven in de notitie Aanpassing 2013 VSP Badhoevedorp, kortweg Aanpassing VSP. In de Tweede Actualisatie 2020 Verkeersstructuurplan is het verkeersmodel geüpdatet en zijn alle punten van het Verkeersstructuurplan 2008 en de Eerste Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan opnieuw bekeken.

#### Planspecifiek

Voor bedrijventerrein Lijndenhof zijn er geen structurele wijzigingen. Wel zal de Schipholweg worden afgewaardeerd van 80km/h naar 50km/h.

#### **3.3.7 Handboek parkeernormen Haarlemmermeer (2018)**

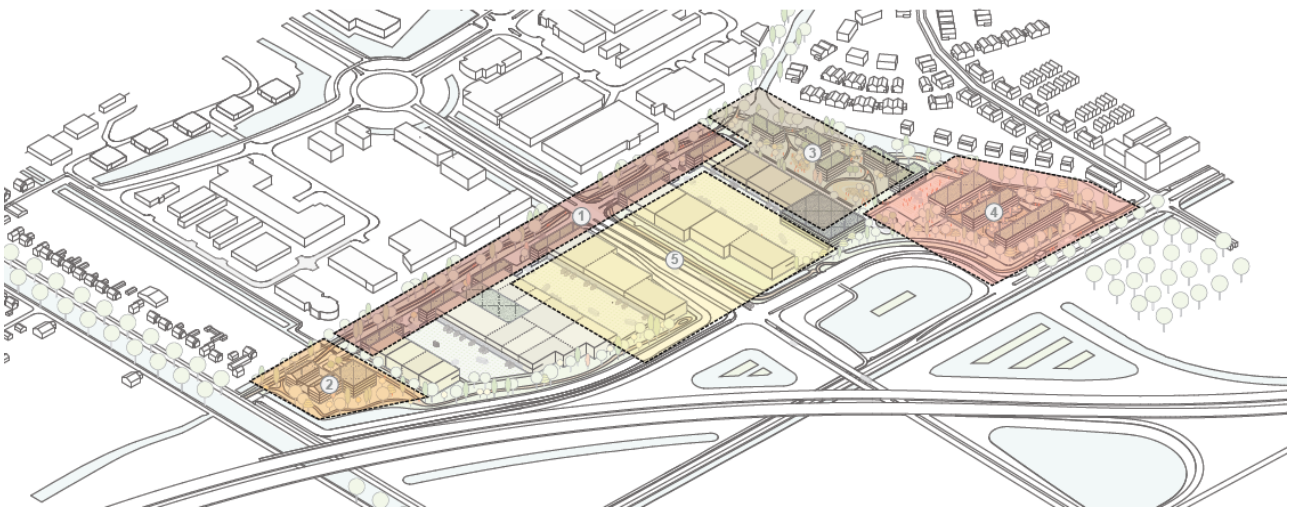
Op 6 februari 2018 is in het college van burgemeester en wethouders de nota 'Actualisatie beleidsregel Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer' vastgesteld. De beleidsregel is een uitwerking van de eerder door de raad vastgestelde kaders 'Strategisch parkeerbeleid' (d.d. 16 maart 2017, nummer 2017.0005871). 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. In de actualisatie van de parkeernormen zijn zeer kleine woningen (tot 40 m<sup>2</sup> woonoppervlak) en goedkopere sociale huurwoningen als aparte categorieën toegevoegd in de parkeernormentabel. 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 parkeernormen meer separaat vastgelegd worden. In plaats daarvan wordt verwezen naar dit handboek.

Er zullen in nieuwe en herziene (bestemmings)plannen geen parkeernormen meer separaat vastgelegd worden. In plaats daarvan verwijst dit plan naar het geldend parkeerbeleid.

# 4 Nieuwe situatie

## 4.1 Visie op het plangebied

De locatie van bedrijventerrein Lijndenhof is recent ontstaan door het verleggen van snelweg A9 en het amoveren van het huidige wegtracé. De locatie is een restgebied, een strook grond die een ruimtelijke overgang vormt tussen bestaande en nieuwe infrastructuur. Daarnaast is de locatie de nieuwe rand van Badhoevedorp met zicht op de polder aan de Schipholweg en aan de Hoofdweg en nieuwe entree vanuit de A9 naar de diverse achterliggende gebieden. Het vormt een uitbreidingslocatie van het bestaande bedrijventerrein, en een gemengd gebied waar verschillende structuren en functies elkaar ontmoeten. De plek heeft tegenstrijdigheden: een streng polderraster in combinatie met vloeiende lijnen van de nieuwe snelweg. Een snelweg die ook nog eens verhoogd is aangelegd en wordt afgezoomd met geluidschermen. Om de karakteristiek van de droogmakerij te laten doorklinken kan niet worden volstaan met een standaard bedrijventerrein.



Afbeelding 4.1 Aandachtsgebieden Lijndenhof (bron: Kwaliteitsplan)

Om de historie van de plek herkenbaar te maken en tegelijk aan te sluiten op de ruimtelijke kwaliteit die op Airport Business Park Lijnden (ABPL) wordt erkend, is de historische kavelstructuur van de polder de basis voor de ruimtelijke structuur van Lijndenhof. Een orthogonaal kavelpatroon haaks op en evenwijdig aan de Kromme Tocht, het voormalige tracé van de A9. De orthogonale structuur van Lijndenhof bestaat uit een hoofdontsluiting haaks op de doorgetrokken S106 in de vorm van een groene, ruime entree evenwijdig aan het Lint.

De bebouwing wordt opgenomen in het orthogonale patroon van de polderstructuur. Hierdoor ontstaan bij de randen, waar de vloeiende of schuine belijningen van de infrastructuur het gebied raken, meer en interessantere locaties. De ontmoeting tussen beide structuren is aanleiding om de randen van het gebied te verbijzonderen qua uitstraling naar buiten toe. De ruimtelijke inpassing wordt stedenbouwkundige gekenmerkt door de bestaande structuren qua korrelgrootte, geleding en typologische kenmerken zoveel mogelijk te laten aansluiten met de omgeving; de landschappelijke structuur (zoals met het Lint en de Groene Singel) versterken de ruimtelijke verbindingen en overgang met het dorp en de omliggende functiegebieden.

De locatie voor Lijndenhof ligt in het noordwesten van het dorp naast de nieuwe afrit die de A9 via de S106 met Badhoevedorp en Amsterdam West verbindt. Oriëntatie van de nieuwe bebouwing zal gericht zijn op het Lint. Het Lint is de groene zone met een recreatieve langzaam verkeerroute, die zich op het voormalige tracé van de snelweg ligt en een oost-west verbinding in het dorp creëert. Aan de overzijde van het Lint ligt het bestaande bedrijvenpark Airport Business Park Lijnden (ABPL). Een ruim opgezet bedrijvenpark met veel groen en water. Er liggen kansen om (groene) verbindingen te maken tussen Lijndenhof en ABPL. Hierin speelt ook de precieze inrichting van het Lint en de aansluiting hiervan op Lijndenhof een belangrijke rol. Via Lijndenhof kan er ook een verbinding worden gelegd, of een ommetje worden gecreëerd van het Lint naar de ecologische zone (Groene AS), of de Groene Singel langs Quatrebras.

Aan de westzijde van het plangebied Lijndenhof sluit de bebouwing aan op de Hoofdvaart met een kavel die qua ruimtelijke structuur aansluit met de zone. Met kleinschalige bebouwing en kenmerkende typologie aan de Hoofdweg gescheiden van de achterliggende en grootschalige functie met een groene zoom.

Aan de oostzijde van het plangebied Lijndenhof komt de woonwijk Quatrebras. Op de overgang van het woongebied naar het bedrijventerrein komt een zone met water, groen en een wandelpad, de Groene Singel. De woningen liggen hier met de achter- of zijtuin naar toe. De aansluiting van het bedrijventerrein naar het woongebied en andersom is een belangrijke opgave. De stedenbouwkundige korrel van Quatrebras en ABPL wordt overgenomen in zowel het DSO als het Kwaliteitsplan bedrijventerrein Lijndenhof. Het doortrekken van de groene sfeer past goed bij het campusidee dat de grondeigenaar heeft.

## 4.2 Ruimtelijke structuur



Afbeelding 4.2 Verkaveling van het plangebied

De ruimtelijke structuur van Lijndenhof wordt gekenmerkt door enerzijds de reactie van de planstructuren op de omgeving en anderzijds door een samenspel tussen verkeers-, landschaps- en stedenbouwkundige structuur. De opzet van het gebied is opgespannen tussen twee ruimtelijke accenten aan de west- en oostkant van het gebied en verbonden met een groene open landschappelijke structuur. In grote mate bepalen de infrastructurele ingrepen in de omgeving de ruimtelijke benadering en oriëntatie van Lijndenhof. Aan de zuidzijde grenst Lijndenhof aan de op- en afritten van de A9 en de Schipholweg. De snelweg ligt hier op een hoogte van circa 7 meter boven maaiveld. Hierdoor is er een landschap van verschillende taluds aanwezig en wordt hierdoor de relatie tussen Lijndenhof en de polder minimaal. Om deze relatie te herstellen is de structuur van Lijndenhof gebaseerd op de richting van de polderstructuur. De randen van het plangebied sluiten aan op de omgeving met landschappelijke structuren. Vanuit het zuiden loopt, via het knooppunt, een ecologische verbindingszone (de Groene AS) langs de zuidrand van Lijndenhof naar de Hoofdvaart. Deze zone maakt deel uit van het Groene Carré rond Schiphol. Door de aanleg van geluidschermen langs de snelweg zullen de bedrijven in het westelijk deel van Lijndenhof pas vanaf een bepaalde bouwhoogte zichtbaar zijn. Het oostelijke deel van de locatie ligt aan de (op- en afrit naar de) Schipholweg. Ook hier betekent dit deels een rand met taluds. Stedenbouwkundige accenten worden op de noordwest als ook de zuidoosthoek als zichtbare landmarks geplaatst.

Daarnaast is het beeld naar en de aansluiting op de ecologische zone een belangrijk onderwerp die uitwerking krijgt in een groene profiel en overgang naar de A9.

Aan de westzijde grenst de locatie aan de Hoofdvaart met de Hoofdweg. De Hoofdvaart is een belangrijke structuurlijn in de polder met kenmerkende laanbeplanting aan beide zijden die eindigt bij de Ringvaart bij het gemaal De Lijnden. Langs de Hoofdweg kenmerkt de bebouwing zich door kleinschaligheid, variatie en individualiteit. Het bedrijventerrein moeten aansluiten op dit beeld. De kavel aan de kopse kant zal dienen als zichtbare landmark. Ook zal deze een tweezijdige oriëntatie krijgen, een duidelijke voorkant naar de Hoofdweg maar de entree aan de zijde van Lijndenhof. Ook is de aansluiting van het Lint aan de Hoofdvaart als onderdeel van een groter recreatieve structuur een belangrijke opgave.

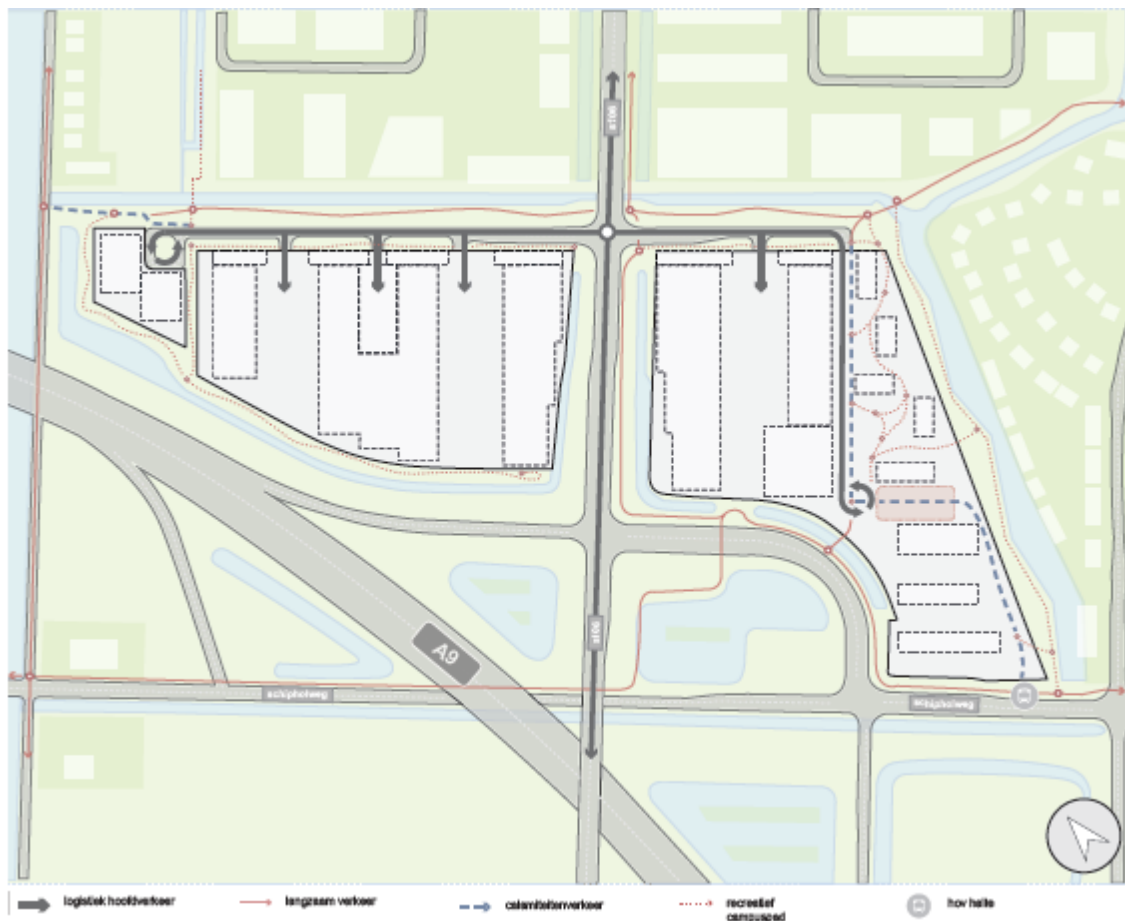
Het bedrijventerrein Lijndenhof bestaat uit twee delen, een deel ten noordwesten en een deel ten zuidoosten van de S106. De ontsluiting van het bedrijventerrein vindt plaats vanaf de S106. De S106 ligt hier ten opzichte van het bedrijventerrein circa 2,5 meter hoger. Deze opzet vormt het entr ee van Lijndenhof. Naar beide kanten van de S106 moet Lijndenhof een representatieve uitstraling krijgen.

Het versterken van de landschappelijke structuren op de hoek naar de A9 en het doorkruisen van het Lint door de S106 krijgen hierbij specifieke aandacht.

#### 4.2.1 Verkeersstructuur

De primaire hoofdontsluitingsas van Lijndenhof bevindt zich aan de S106. Aan de noordzijde wordt de centrale ontsluiting van het bedrijventerrein geregeld voor het wegverkeer en langzaam verkeer, parallel aan het Lint. Vanaf de hoofdontsluiting ontsluiten inritten en straten haaks op het Lint.

In Lijndenhof West kan dit langs de ecologische zone meer halverwege de locatie en in Lijndenhof Oost is deze straat, met lus, onderdeel van een campusinrichting. De schaal en maat van zowel het ruimtelijk plan als de bebouwingsvolumes zal zich moeten verhouden tot de schaal en de maat van het polderraster. Hiervoor wordt rekening gehouden met voldoende ruimte tussen de bouwvolumes om de campusopzet te kunnen borgen. Aan west- en zuidzijde van het bedrijventerrein wordt rekening gehouden met een tweede ontsluiting voor nood- en hulpdiensten. Dit wordt gedaan door een combinatie met de aansluiting van het Lint op de Hoofdweg aan de westzijde en langs de Groene Singel aan de oostzijde.



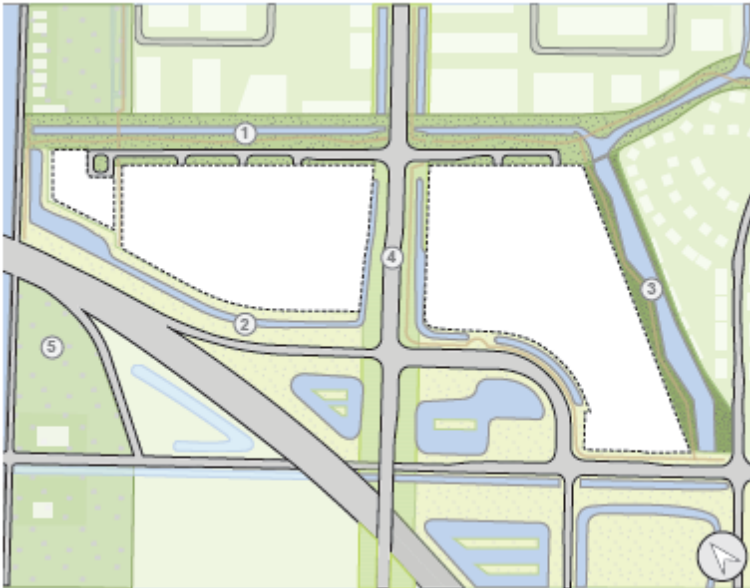
Afbeelding 4.3 Uitsnede verkeersstructuur conform Kwaliteitsplan

Horeca op de zuidwestelijke bedrijfskavel is een kans voor het gebruik van het Lint als recreatieve route maar ook voor de aantrekkelijkheid en representatieve uitstraling van bedrijventerrein Lijndenhof.

## 4.2.2 Groen- en waterstructuur

De ruimtelijke kwaliteit van groen en water door en langs het bedrijventerrein is gezien het landschappelijk karakter, met het Lint en de Hoofdvaart, een belangrijk kernpunt van het plan. De randen dienen op bedrijventerrein Lijndenhof voelbaar en zichtbaar te zijn. Deze vormen een landschappelijke aansluiting en overgang met de omgeving. De bomenzone aan de randen van het plan zullen hier invulling aan geven.

Aan de oostzijde is het campusgebied gesitueerd, dat ruimtelijk gezien een uitstulping vormt op het Lint en daarmee aansluit op de Groene Singel.



Afbeelding 4.4 groenstructuur buiten- en binnenkant Lijndenhof. (Bron: Kwaliteitsplan)

Vanuit het zuiden loopt, via het knooppunt, een ecologische verbindingszone (Groene AS) langs de zuidrand van Lijndenhof West naar de Hoofdvaart. Deze zone maakt deel uit van het Groene Carré rond Schiphol. Door de aanleg van geluidschermen langs de snelweg zullen de bedrijven in het westelijk deel van Lijndenhof pas vanaf een bepaalde bouwhoogte zichtbaar zijn. Het oostelijke deel van de locatie ligt aan de (op- en afrit naar de) Schipholweg. Ook hier betekent dit deels een rand met taluds.

Ook wordt er op het terrein zoveel mogelijk gewerkt met groene daken als vertraging van regenwater.



Afbeelding 4.5 Overzicht groen- en waterstructuur van het plangebied

### Openbare ruimte

De openbare ruimte op Lijndenhof heeft een groen karakter en verbindt het bedrijventerrein met de groene randen. De randen van het terrein versterken de kwaliteit door een bomenzone. De



materialisatie is rustig en terughoudend in zowel type als kleur. Het parkeren wordt geclusterd in gebouwde parkeervoorzieningen en zal zich buiten het zicht en in het groen bevinden.

### 4.3 Functionele structuur

Het ruimtelijk programma van Lijndenhof bestaat uit circa 10 hectare bedrijventerrein. Bedrijventerrein Lijndenhof is gericht op duurzame stadslogistiek. Op Lijndenhof wordt ruimte geboden aan grote en kleine bedrijven die bijdragen aan duurzame stadslogistiek.

Naast bedrijven is er op Lijndenhof ook ruimte voor andere voorzieningen zoals worden aan fastfood horeca (west) en een hotel (oost). Daarnaast zijn horeca 1 en 2 voorzieningen toegestaan en wordt op oost 10.000 m<sup>2</sup> zelfstandige kantoren mogelijk gemaakt. Deze zijn voorzien in een ten opzichte van de meer grootschalige bedrijfsbebouwing (stedenbouwkundig) kleinschalige opzet, zie de hieronder in afbeelding 4.6 in de noordoostelijke hoek opgenomen vijf vlekken. Het bedrijventerrein sluit aan op Airport Business Park Lijnden, bijvoorbeeld qua programma, verkeer, bouwhoogte en groene setting. Dit is in het Kwaliteitsplan Lijndenhof nader uitgewerkt

In het bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost zijn bedrijfsactiviteiten tot en met categorie 3.2 mogelijk gemaakt. Voor horeca geldt categorie 1 en 2, die met dit wijzigings- en uitwerkingsplan planologisch wordt verankerd. In de zuidoosthoek van het plangebied staat het plan een hotel en zelfstandige kantoren toe.



Afbeelding 4.6 Overzicht Ruimtelijk Kader bedrijventerrein Lijndenhof

# 5 Onderzoek en beperkingen

## 5.1 Water

### 5.1.1 Wet- en regelgeving

#### *Europese Kaderrichtlijn Water*

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

#### *Waterwet*

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

#### *Waterbeheerplan 5 2016-2021*

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

### **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 een basis voor de planning van nieuwe aanleg, plannen om vuiluitworp te reduceren en plannen voor beheer en onderhoud voor de komende vijf jaar, 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**

Dit wijzigings- en uitwerkingsplan voorziet in het toevoegen van verharding. In het Masterplan Badhoevedorp is een uitgebreide waterbalans opgenomen die geldend is voor het gehele grondgebied van Badhoevedorp. Daarin is ook Lijndenhof meegenomen.

#### **5.1.3 Conclusie**

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit wijzigings- en uitwerkingsplan.

## 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.

#### *Gemeentelijke nota bodembeheer*

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

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

Ondanks toegenomen bedrijvigheid in de polder voldoet de diffuse bodemkwaliteit in het grootste deel van het gebied wat betreft de stoffen uit het standaard stoffenpakket nog altijd aan de Achtergrondwaarde (schoon). Deze grond is in principe geschikt om - onder voorwaarden - overal zonder onderzoek te hergebruiken (zone 1). Een klein gedeelte van het gebied heeft een bodemkwaliteit die voldoet aan de kwaliteitsklasse wonen (zone 2). In deze zones geldt in principe

het generieke beleidskader. In enkele deelgebieden voldoet het generieke kader niet, dit zijn Schiphol Trade Park en Park21.

### 5.2.2 Onderzoek

In het plangebied zijn geen gevoelige bestemmingen voorzien in het kader van de Wet Bodembeheer. Het plan voorziet in het planologisch-juridisch mogelijk maken van een bedrijventerrein. Daarmee is nadere toetsing voor het aspect bodemkwaliteit niet noodzakelijk.

### 5.2.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

## 5.3 Flora en fauna

### 5.3.1 Wet- en regelgeving

#### *Vogel- en Habitatrichtlijn*

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

#### *Wet natuurbescherming*

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Flora & Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de Boswet. Het doel van de wet is het voorgestelde nieuwe stelsel neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Dat is niet alleen van belang vanwege het feit dat Nederland is gehouden tot nakoming van zijn internationale verplichtingen, maar ook, omdat de Europese regelgeving een hoog beschermingsniveau van de natuur verzekert, hoger dan de bescherming die vóór de totstandbrenging van de Europese kaders werd geboden door de nationale wetgeving. Met het oog op een goede doorwerking van de Europese beschermingskaders en maximale duidelijkheid voor burgers, ondernemers en overheden is ervoor gekozen de kern en reikwijdte van de Europese voorschriften op herkenbare wijze op formeel wetsniveau te regelen. Waar dat noodzakelijk is voor een adequate bescherming van natuurwaarden waarvoor geen specifieke bescherming is voorzien in Europese regelgeving worden op formeel wetsniveau aanvullende, als zodanig kenbare 'nationale' beschermingsvoorschriften verankerd. De verschillende onderdelen van de wettelijke regeling (te weten de regelingen inzake de bescherming van gebieden, van soorten en van houtopstanden) zijn beter afgestemd op elkaar en ook op de voornemens ten aanzien van het omgevingsrecht, onder meer op het punt van procedurele integratie van plannen en besluiten inzake gebiedsontwikkeling. Het instrumentarium voor de aanpak van illegale handel in dieren en planten van beschermde soorten, illegale handel in producten daarvan en handel in illegaal geproduceerd hout of producten daarvan wordt met dit wetsvoorstel versterkt. De normen en maatregelen als voorzien in dit wetsvoorstel strekken tot de bescherming van de kernnatuurwaarden en de houtopstanden. Zij staan niet op zichzelf, maar maken deel uit van veel groter maatregelenpakket gericht op de bescherming van natuurwaarden en het tegengaan van biodiversiteitsverlies. De taken en verantwoordelijkheden worden in het

wetsvoorstel zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd, overeenkomstig het uitgangspunt 'decentraal tenzij'. Eén van verantwoordelijkheden van de provincie is Natuurnetwerk Nederland een netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden.

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

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

### 5.3.2 Onderzoek

In 2013 is een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost. Inmiddels is het gebied zodanig op de schop gegaan dat er eigenlijk alleen sprake is van een pioniersituatie. Uit onderzoek (2019), zie bijlage, is gebleken dat het een geschikt leefgebied is voor de rugstreeppad, maar er momenteel geen rugstreeppadden te vinden zijn. Het is niet uit te sluiten dat er zich rugstreeppadden in het gebied bevinden, maar die zijn al jaren in de omtrek niet gezien en kunnen door de vele infrastructuur dit gebied ook niet bereiken. Vervolgonderzoek (september 2020) heeft aanwezigheid van gierzwaluwen, vleermuizen en roofvogels uitgesloten.

#### *Soortenbescherming:*

Door toedoen van de uitgevoerde werkzaamheden is het voorkomen van beschermde planten of dieren uitgesloten.

#### *Gebiedsbescherming*

Dit ontwikkelingsplan heeft geen invloed op de omringende Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is het Westzaanse veld aan de overzijde van het Noordzeekanaal, op ca 10,5 km afstand. Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator 2019A volgt dat zowel vanwege de aanlegfase als vanwege de gebruiksfase sprake is van een stikstofdepositie (afgerond op 2 decimalen) van 0,00 mol/ha/jaar ter plaatse van stikstofgevoelige habitats in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Bovenstaande is het gevolg van de meegenomen maatregelen in het onderzoek die tijdens de bouw toegepast zullen worden. Bovenstaande is nogmaals geconcludeerd in het onderzoek dat op 26 januari 2021 is afgerond met kenmerknummer FA 21736-2-NO-002. Wel is hierbij van belang dat Stage Klasse IV materiaal wordt ingezet bij de uitvoering.

### 5.3.3 Conclusie

Nader onderzoek voor het aspect flora en fauna heeft uitgewezen dat dit aspect geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van dit plan. Derhalve vormt dit aspect geen belemmering voor de

uitvoerbaarheid van dit plan. Wel wordt bij de afgifte van een omgevingsvergunning met aanvullend veldonderzoek/quickscan gevraagd om te controleren of er intussen geen beschermde waarden zijn ontstaan.

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

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

### 5.4.2 Inventarisatie

#### *Archeologie*

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.

#### *Cultuurhistorie*

In of nabij het plangebied bevinden zich geen monumenten of objecten van hoge cultuurhistorische waarde. Ook is het plangebied niet aangewezen als beschermd stads- of dorpsgezicht. In de ruimtelijke opzet van het gebied is uitgegaan van de landschappelijke structuur van de Haarlemmermeerpolder. Daarmee laten de ontwerpprincipes zich inspireren door het DNA van het gebied.



### 5.4.3 Conclusie

In het plangebied zijn geen aardkundige monumenten en waarden, archeologische monumenten en waarden aanwezig. Het aspect cultuurhistorie vormt eveneens geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

## 5.5 Verkeer

Voor het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost is een verkeersonderzoek uitgevoerd: Deelrapport Verkeer Bestemmingsplan Badhoevedorp-Lijnden Oost (Goudappel Coffeng, 2012). In het verkeersonderzoek uit 2012 is onderzocht wat de effecten zijn van de ruimtelijke ontwikkelingen op de bestaande en toekomstige verkeersstructuur. De ontwikkeling van Lijndenhof is hierin opgenomen. In voorliggende paragraaf wordt een geactualiseerde verkeerskundige onderbouwing gegeven voor het deelgebied Lijndenhof.

### 5.5.1 Onderzoek

Voor de ontwikkeling van Lijndenhof (oost en west) is het basisprogramma van bedrijfsruimten, kantoren en een hotel. Movares (E82-EBR-KA-2000421) heeft onderzocht tot welke verkeersgeneratie dit leidt en wat daarbij nodig is voor een goede verkeersontsluiting.

Op basis van de maximale verkeersgeneratie van het Basisscenario en de COCON-berekeningen kunnen de bestaande kruispunten het extra verkeer verwerken. De impact op de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet (de 3 kruispunten) en de A9 is beperkt, mits er de volgende aanvullende maatregelen worden genomen voor 2030:

1. het kruispunt S106 Amsterdamse Baan – Ontwikkeling City Logistics Innovation Campus zal beter afwikkelen door het verlengen van de opstelstroken vanuit Amsterdam richting de A9 voor zowel rechtdoor als linksaf.
2. het kruispunt N232 Schipholweg met de afrit A9 oost heeft meer afwikkelingscapaciteit nodig vanaf de afrit A9 richting de Amsterdamse Baan. **Dit kan op een vrij gemakkelijke en kostenefficiënte wijze gedaan worden door de huidige opstelstrook voor rechtsaf richting de Schipholweg om te vormen tot een gecombineerde rechtdoor-rechtsaf-strook. Hierdoor ontstaan twee rijstroken voor rechtdoor in plaats van de huidige enkele rijstrook voor rechtdoor richting de Amsterdamse Baan. Hiervoor hoeven enkel de belijning en de softwareregeling van de verkeerslichten te worden aangepast.**

De voorgestelde maatregelen hebben betrekking op wegen van de verschillende wegbeheerders.

### 5.5.2 Conclusie

Op basis van het onderzoek van Movares kan worden gesteld dat de ontwikkelingen in Lijndenhof (zowel oost als west) toereikend zijn voor de capaciteit zoals deze nu aanwezig is. Het onderzoek leidt tot de aanbeveling dat uiterlijk 2030 de kruispunten aangepakt dienen te zijn.

## 5.6 Geluid

## 5.6.1 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.

### *Industrielawaai*

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

### *Luchtverkeerslawaai*

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een 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.

## 5.6.2 Onderzoek

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

## 5.6.3 Conclusie

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost is onderzoek verricht. Hieruit is gebleken dat de geluidsgebieden naar de buitengebieden niet van invloed zijn. De milieucategorieën van de beoogde bedrijven (cat. 3.2) passen binnen een omgeving waarin op relatief korte afstand ook wordt gewoond. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

## 5.7 Lucht

### 5.7.1 Wet- en regelgeving

#### *Wet luchtkwaliteit*

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

#### *Wet Milieubeheer*

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), 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 (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) 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 PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>)<sup>1</sup>, of
- Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)<sup>2</sup>.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB '*Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)*' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals

---

<sup>1</sup> 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 (NO<sub>2</sub>) of fijn stof (PM<sub>10</sub>). Dit komt overeen met 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

<sup>2</sup> 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.

scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen en dergelijke op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en/of NO<sub>2</sub>. 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.

### 5.7.2 Onderzoek

Voor het aspect luchtkwaliteit is onderzoek verricht ten tijde van het opstellen van het moederplan Badhoevedorp Lijnden-Oost. Daaruit blijkt dat in de plansituatie (conform het geactualiseerde programma) vindt er geen overschrijding plaats van de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Ook de grenswaarde van PM<sub>2.5</sub> van 25 µg/m<sup>3</sup> wordt niet overschreden. De contourenkaarten van de jaargemiddelden NO<sub>2</sub>-, PM<sub>10</sub>- en PM<sub>2.5</sub> concentraties die behoren bij de plansituatie zijn te vinden in bijlage IV van het onderzoeksrapport.

De grenswaarden van de jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-, PM<sub>10</sub>, en PM<sub>2.5</sub>-concentratie worden niet overschreden. Gelet op de resultaten van het onderzoek is het project passend binnen de projectkenmerken zoals opgenomen in het NSL, waardoor gewaarborgd is dat tijdig aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> wordt voldaan. Op basis van de resultaten voor de huidige situatie en voor de plansituatie in 2023 zijn geen grenswaardenoverschrijdingen te verwachten.

### 5.7.3 Conclusie

Het aspect lucht vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

## 5.8 Externe veiligheid

### 5.8.1 Wet- en regelgeving

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

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (REVI II), zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties. De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NRNVGS, 2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Daarnaast biedt risicokaart.nl inzicht in risicosituaties in de leefomgeving. Dit instrument kan gebruikt worden als informatievoorziening om te helpen bij het voorkomen, bestrijden en beperken van de gevolgen van rampen en zware ongevallen.

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

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

### 5.8.2 Onderzoek

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 (één op één miljoen per jaar) geldt voor kwetsbare objecten<sup>3</sup> als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten<sup>4</sup> als richtwaarde. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden.

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Groepsrisicoberekeningen beogen maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Het groepsrisico is afhankelijk van de omvang van het ongeval. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord (VGR). Vanzelfsprekend speelt de hoogte van het groepsrisico een rol, maar ook de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid maken onderdeel uit van de verantwoordingsplicht. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten en beleidsnotities en -nota's.

Voor het moederplan is in 2010 door Oranjewoud een onderzoek gedaan naar externe veiligheid. In het onderzoek – bestaande uit drie deelrapporten van Oranjewoud (2010) – is een quickscan externe veiligheid uitgevoerd (later aangevuld met aanvullende rapporten, zie onder 5.13.3).

Verantwoording groepsrisico eindsituatie (2014) bestemmingsplan Badhoevedorp.

- Verantwoordingsplicht groepsrisico Interim-fase ontwikkelingen zonder verlegd tracé A9 bestemmingsplan Badhoevedorp.
- Risicoberekening vervoer gevaarlijke stoffen Bestemmingsplan Badhoevedorp.

De onderzoeken zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Doel van de quickscan is het inventariseren van:

---

<sup>3</sup> Hieronder wordt o.a. verstaan: woningen, gebouwen met opvang van minderjarigen, ouderen en zieken en gebouwen waar grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn.

<sup>4</sup> Hieronder wordt o.a. verstaan: verspreid liggende woningen, kleinere winkel- en kantoorpanden en sportaccommodaties (zie artikel 1 Besluit externe veiligheid inrichtingen).

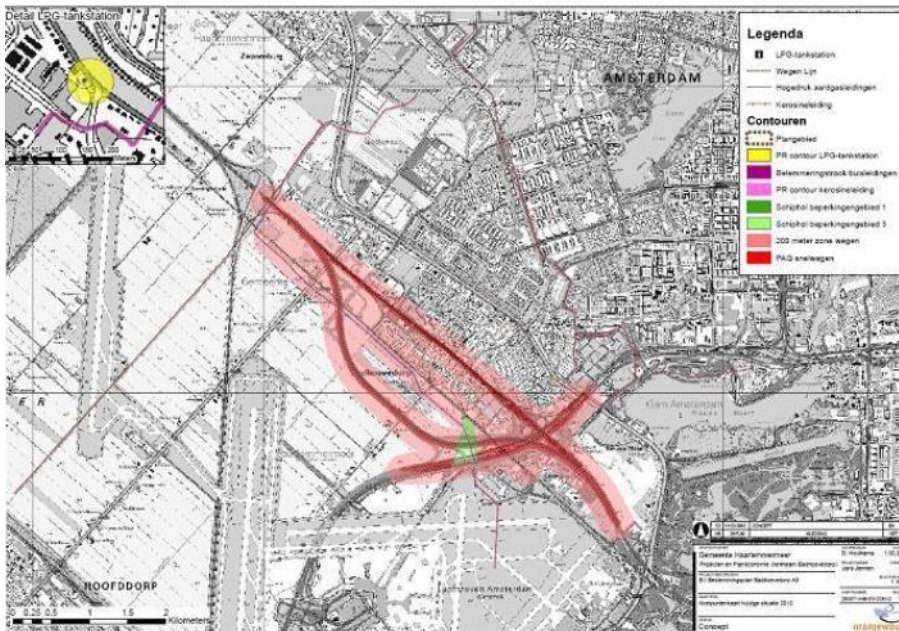
- de risicobronnen in het plangebied en de omgeving daarvan;
- welke risicobronnen de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied beïnvloeden.

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

- inrichtingen, welke 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.

Onderstaande afbeelding toont een weergave van de risicobronnen in en om het plangebied, inclusief indicatieve invloedsgebieden (bron: Oranjewoud).



Afbeelding 5.1 Overzicht mobiele en stationaire risicobronnen in de directe omgeving van het plangebied. Bron: Oranjewoud 2010.

### Verantwoording groepsrisico

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 GR is gebleken dat:

- de ontwikkelingen in het plangebied 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 wordt toegevoegd;
- er zowel in de interim-fase als 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.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt de toename van het groepsrisico aanvaardbaar geacht, omdat het risico in de omgeving van de snelwegen A4 en de A9 zowel in de interim- als de eindsituatie (verlegde A9) onder de oriënterende waarde blijft.

### **5.8.3 Conclusie**

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

## **5.9 Geur**

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

### **5.9.1 Onderzoek**

In het plangebied zijn geen agrarische bedrijven aanwezig waarvoor een minimale afstand tot een geurgevoelig object aangehouden dient te worden. Ook maakt dit plan geen geurgevoelige objecten mogelijk. Vanuit bedrijven en milieuzonering worden wel eisen gesteld aan de afstand van een bedrijf tot gevoelige objecten vanuit het aspect geur. Bij een bedrijfsuitbreiding of een nieuw vestiging van een bedrijf dient de richtafstand (ten aanzien van geur) uit de bedrijvenlijst van dit bestemmingsplan aangehouden te worden.

### **5.9.2 Conclusie**

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

## **5.10 Bedrijven en milieuzoneringen**

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. In 2019 is de Milieuzonering nieuwe stijl opgesteld. 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 Conclusie**

In het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost is onderzoek naar geluid gedaan. Hieruit is gebleken dat de geluidsgebieden naar de buitengebieden niet van invloed zijn. De milieucategorieën

van de beoogde bedrijven (cat. 3.2) passen binnen een omgeving waarin op relatief korte afstand ook wordt gewoond.

## 5.11 Luchtvaartverkeer

### 5.11.1 Wet- en regelgeving

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

### 5.11.2 Inventarisatie

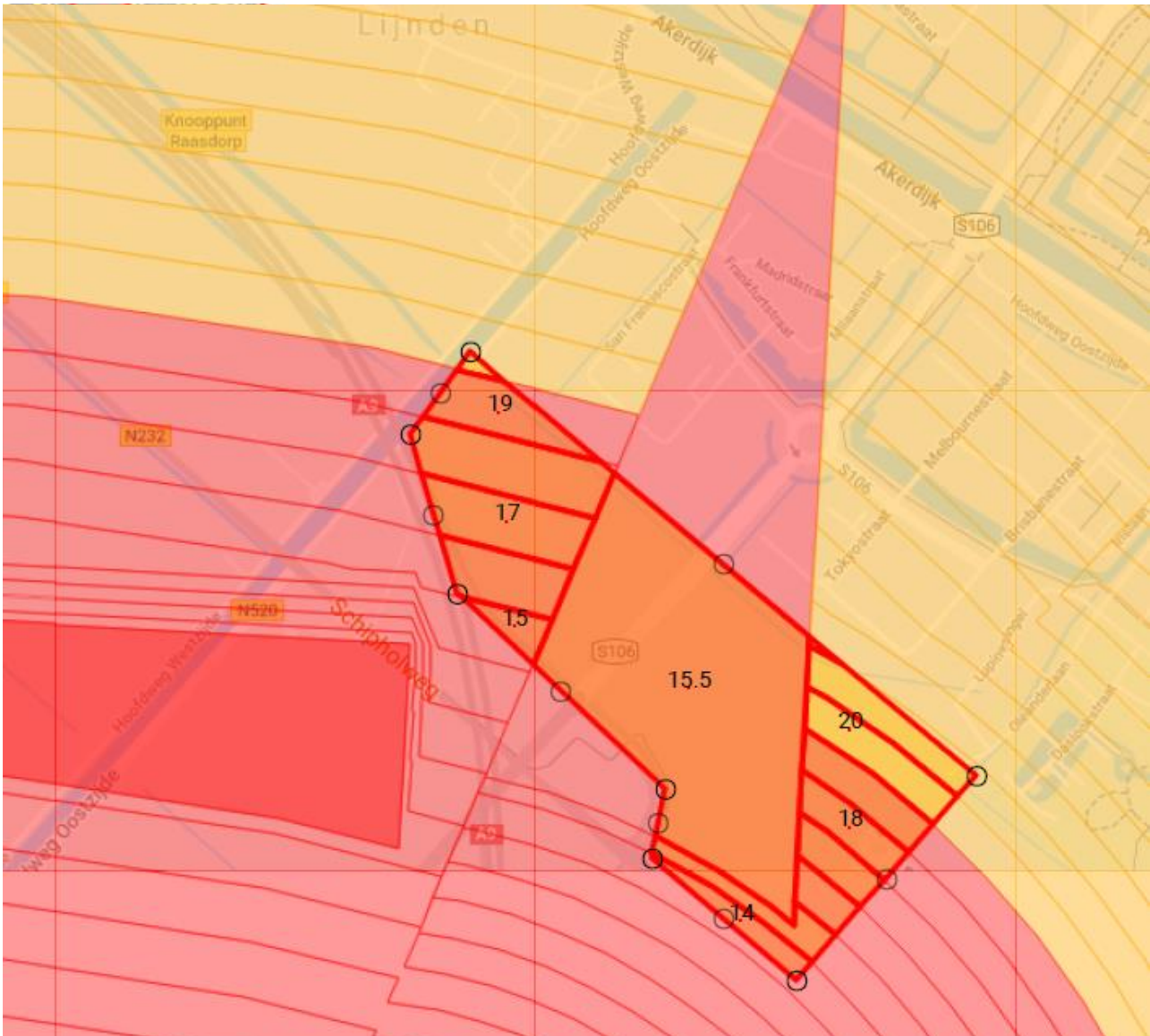
Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Indien het plangebied gelegen is binnen het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en milieu. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten in overeenstemming zijn met het LIB. Het gaat hierbij om afwegingen die moeten worden gemaakt met betrekking tot externe veiligheid, hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

Het gehele plangebied valt binnen het beperkingengebied van het LIB, wat in het plangebied heeft geleid tot de volgende beperkingen:

#### *Bouwbeperkingen*

Het plangebied valt binnen het beperkingengebied van het LIB (zone 3 en 4), waarin het beleid voor 'gevoelige bestemmingen' is vastgelegd. Dit betekent dat woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie niet zijn toegestaan, behoudens bestaand gebruik. In het betreffende gedeelte in het plangebied worden deze functies, niet mogelijk gemaakt.





Afbeelding 5.2 Overzicht bouwbeperkingen luchthavenindulingsbesluit-webapplicatie

- Veiligheidscontour Plaatsgebonden Risico 10-6 (zone 3 Luchthavenindelingbesluit (roze))

Binnen de 10-6 individueel risicocontour zijn geen gebouwen toegestaan. Behoudens bestaand gebruik en gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven.

- Zone beperkingen geluid en veiligheid / de 58 dB8A L-den contour (zone 4 Luchthavenindelingbesluit (geel))

Deze contour is berekend op basis van scenario's met invoergegevens voor 2005 en 2010. De regeling rond zone 4 is neergelegd in artikel 2.2.1 lid 4 van het LIB. In zone 4 zijn geen beperkingen gesteld aan nieuwe bedrijfsbebouwing, maar wel aan bebouwing ten dienste van zogenaamde "gevoelige bestemmingen". Nieuwe bebouwing ten behoeve van deze functies is niet toegestaan.

- Zone beperkingen geluid en veiligheid / de voormalig 20 KE-contour (zone 5 Luchthavenindelingbesluit)

Binnen de 20-KE contour is onder voorwaarden woningbouw toegestaan.

Dit plan maakt geen functies mogelijk die strijdig zijn met het luchthavenindelingsbesluit.

### 5.11.3 Conclusie

Het aspect luchtvaartverkeer vormt voor de gemeente Haarlemmermeer geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan. Hoogte wordt vastgesteld aan het LIB. Een bouwhoogte van 20m wordt ruimtelijk aanvaardbaar geacht, maar gelet op de beperkingen binnen het LIB, wordt 19m gehanteerd. Mocht het incidenteel toch nodig zijn om ontwikkelingen mogelijk te maken in strijd met de hoogtebeperkingen, zal er een verklaring van geen bezwaar Wet luchtvaart aangevraagd dienen te worden.

## 5.12 Explosieven

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

### 5.12.1 Onderzoek

Het plangebied ligt in de nabijheid van Schiphol, dat in de Tweede Wereldoorlog diverse malen gebombardeerd is door zowel Duitse als geallieerde vliegtuigen. Alle (mogelijke) inslagen zijn geregistreerd in het digitale systeem waarin ook de bodemgegevens vastliggen. Uit de inventarisatie in het vooronderzoek is gebleken dat het onderzoeksgebied (zie afbeelding hieronder) in de periode tussen 1940 en 1943 ten minste een keer is getroffen. In het onderzoeksgebied zijn vijftig Amerikaanse 1.000 lbs vliegtuigbommen neergekomen. Verder is het onderzoeksgebied gebruikt door de Duitse bezetter voor militaire doeleinden. Daarnaast is uit het verhoren van (oog)-getuigen naar voren gekomen dat op verschillende plaatsen blindgangers in de grond aanwezig kunnen zijn. Ook is er in 1994 een Duitse vliegtuigbom door de EOD onschadelijk gemaakt. Er is een verwachting van explosieven opgesteld en gekeken hoe verdachte gebieden afgebakend kunnen worden. Er zijn in totaal 10 verdachte gebieden in het onderzoeksgebied waargenomen (onderstaande afbeelding).



Afbeelding Overzicht risicogebieden niet-gesprongen explosieven.

Op bovenstaande kaart is goed te zien dat het plangebied niet is gemarkeerd als verdachte locatie voor niet-gesprongen explosieven. Nader onderzoek voor het aspect niet-gesprongen explosieven is derhalve niet noodzakelijk.

### 5.12.2 Conclusie

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

## 5.13 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 aanzienlijke milieueffecten kan hebben, waarbij naast de drempelwaarden ook de omstandigheden ter plaatse worden betrokken. Dit in verband met het arrest van het Hof van Justitie van de EU van 15 oktober 2009 (C-225/08).

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

### 5.13.1 Onderzoek

Voor het moederplan Badhoevedorp Lijnden-Oost is een uitgebreide milieueffectrapportage (MER) opgesteld. In deze MER was ook de hier toegepaste wijzigingsbevoegdheid meegenomen. Daarmee wordt naar de inhoudelijke MER verwezen behorende bij het moederplan Badhoevedorp Lijnden-Oost.

### 5.13.2 Conclusie

De MER vormt geen belemmering voor het plangebied anders dan in het moederplan Badhoevedorp Lijnden-Oost is beschreven. Een passage is hieronder geschreven.

*“Met geluid en luchtverontreiniging vanwege het verkeer op de rijkswegen is in het Masterplan in globale zin rekening gehouden. Door afstand aan te houden en door gebruik te maken van afschermende bebouwing kan overlast worden voorkomen. Hetzelfde geldt voor het industrielawaai vanwege de activiteiten op Schiphol. Hier is rekening mee gehouden, [...].*

*Het Masterplan heeft ook betrekking op het gebied aan de zuidkant van Badhoevedorp. Dit gebied krijgt door de aanleg van de Groene Carré Noord en de Groene AS een duurzame inrichting met recreatie en sportfuncties en inpassing van Badhoevedorp-Zuid in het landschap. Het plangebied ligt geheel in het vogelprotectiegebied van het LIB. In het LIB is vastgelegd dat er geen aaneengesloten waterpartijen van meer dan 3 hectare mogen worden aangelegd in verband met de vogelaantrekkende werking.”*

# 6 Uitvoerbaarheid

## 6.1 Financiële uitvoerbaarheid

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

De gronden zijn deels in eigendom van de gemeente. Het kostenverhaal voor de ontwikkeling van die gronden is verzekerd door gronduitgifte. De overige gronden zijn gedeeltelijk in eigendom van derden. Het kostenverhaal voor die gronden is verzekerd door een anterieure overeenkomst.

## 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst met een zienswijzenperiode voor reacties van bewoners en andere belanghebbenden. Het gemeentebestuur hecht veel waarde aan een breed gedragen en haalbaar bestemmingsplan. De reacties uit de zienswijzenperiode worden voorzien van een beantwoording en verwerkt in het bestemmingsplan.

# 7 Juridische aspecten

## 7.1 Opzet regels en verbeelding

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

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

## 7.2 Inleidende regels

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

Als vanwege de opschoning van de set met begripsbepalingen in de standaardregels zijn deze tot een minimum beperkt, volgens een aantal uitgangspunten. Eén van die uitgangspunten is dat als een begrip elders is omschreven, in wetgeving of een NEN- norm, het geen toegevoegde waarde heeft om een begrip over te nemen in de planregels. Daarmee zijn begrippen uit hogere regelgeving (wetten in formele zin, Omgevingsverordening NH, NEN- normen) niet in het plan zelf zijn opgenomen. Voor uitleg van de begrippen wordt aangesloten bij hogere regelgeving.

## 7.3 Bestemmingsregels

De 'Bestemmingsregel', die in dit bestemmingsplan is opgenomen is een 'gewone', rechtstreekse bestemming, dit plan kent geen dubbelbestemmingen.

### 7.3.1 Bestemmingen

#### Bedrijventerrein

Voor het bedrijventerrein 'Lijndenhof' is gekozen voor de bestemming 'Bedrijventerrein'. De systematiek is vergelijkbaar met de systematiek van de bestemming 'Bedrijf', maar binnen de bestemming zijn ook wegen, parkeren, kantoren, water en groen mogelijk gemaakt. Dit houdt in dat de inrichting van het gebied meer flexibel plaats kan vinden.

Voor het bedrijventerrein 'Lijndenhof' is gekozen een verbijzondering toe te staan binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' door middel van de aanduiding 'Hotel' met als doel hier het verstrekken van logies, al dan niet middels meerdere hotelconcepten, waaronder een full-service hotel en een appartementenhotel mogelijk te maken. Hierbij is mogelijk dit uit te breiden met aanvullende voorzieningen.

Ter plaatse van de aanduiding 'Kantoor' worden zelfstandige kleinschalige kantoren toegestaan. De aanduiding 'Specifieke vorm van bedrijventerrein-bijbehorend kantoor' regelt dat op de begane grond aan het lint alleen bijbehorende kantoren zijn toegestaan.

## 7.4 Algemene regels

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

## 7.5 Overgangs- en slotregels

#### *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 af te geven omgevingsvergunning, gebouwd mogen worden en afwijken van de bebouwingsregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een omgevingsvergunning 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 voortgezet of gewijzigd in een ander gebruik, zolang de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot.

### *Slotregel*

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

## **7.6 Handhaafbaarheid**

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

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

Met deze oogmerken is in het bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan. Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan, maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan – na afweging van belangen waaronder de effectiviteit van optreden – correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele afwijkingen.