



Bestemmingsplan

BADHOEVEDORP DE VELDPOST

toelichting

Juli 2018



gemeente
Haarlemmermeer

INHOUD

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.3	Aard en doel	2
1.4	Geldende plannen en regelingen	2
1.5	Planproces	2
1.6	Leeswijzer	2
2	BESTAANDE SITUATIE	3
2.1	Ruimtelijke structuur	3
2.2	Functionele structuur en bebouwingsstructuur	6
3	BELEID EN REGELGEVING	7
3.1	Rijksbeleid en Europese richtlijnen	7
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	9
3.3	Gemeentelijk beleid	121
4	NIEUWE SITUATIE	15
4.1	Nieuwe ontwikkelingen plangebied masterplan	15
4.2	Ruimtelijke structuur	15
4.3	Functionele structuur	20
5	ONDERZOEK EN BEPERKINGEN	21
5.1	Milieueffectrapportage beoordeling	21
5.2	Bodem	22
5.3	Cultuurhistorie en archeologie	25
5.4	Water	28
5.5	Flora en fauna	34
5.6	Verkeer	41
5.7	Geluid	44
5.8	Luchtkwaliteit	47
5.9	Hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer	49
5.10	Bedrijven en milieuzonering	52
5.11	Geur	54
5.12	Licht	55
5.13	Externe veiligheid	56
5.14	Explosieven	59
5.15	Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties	61
6	UITVOERBAARHEID	62
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	63
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63
6.3	Procedure Wet ruimtelijke ordening	63
7	JURIDISCHE ASPECTEN	64

BIJLAGEN	Overzicht relevante rapporten
-----------------	-------------------------------

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De A9 die door Badhoevedorp liep is omgelegd. Tussen het knooppunt Raasdorp en het knooppunt Badhoevedorp is de A9 in zuidelijke richting verlegd. De omlegging zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid in Badhoevedorp en voor een betere bereikbaarheid in de regio. Een deel van de gemeentelijke bijdrage aan de omlegging van de A9 wordt gefinancierd door herontwikkeling van het oude wegtracé.

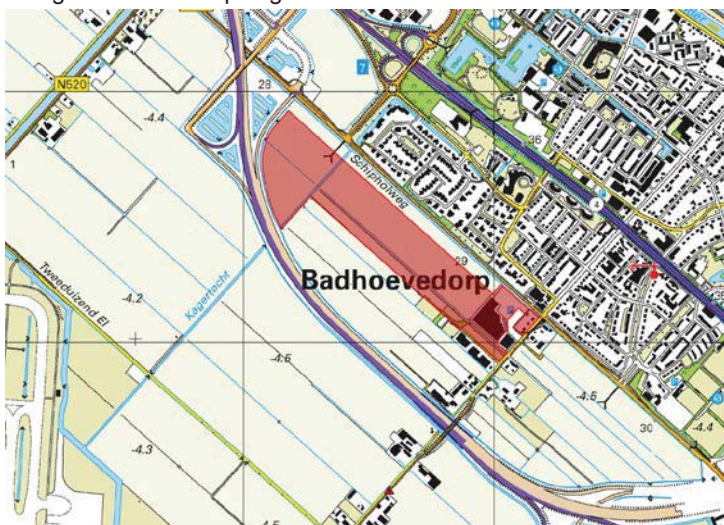
Het ruimtelijke, functionele en financiële kader voor de herontwikkeling van Badhoevedorp is het *Masterplan Badhoevedorp* dat op 12 juni 2008 door de gemeenteraad van Haarlemmermeer is vastgesteld. In het masterplan krijgt het oude wegtracé een nieuwe invulling. Hierbij worden waar mogelijk de oude dorpsstructuren hersteld en beide delen van het dorp weer met elkaar verbonden. De belangrijkste uitdaging is het versterken en helen van de ruimtelijke structuur op een manier die past bij de identiteit en sociale structuur van Badhoevedorp. Om tot uitvoering van het masterplan te komen heeft de gemeente een overeenkomst gesloten met ontwikkelaars voor de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp. Een onderdeel van de gebiedsontwikkeling is de realisatie van het sport- en groengebied De Veldpost.

De gebiedsontwikkeling is opgenomen in het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost. De Raad van State heeft de bestemming 'Sport 2' voor deelgebied De Veldpost echter vernietigd. Dit omdat een exploitatieplan ontbrak, onvoldoende was onderbouwd waarom werd afgezien van een exploitatieplan en omdat een besluit om af te zien van een exploitatieplan ontbrak. Dit bestemmingsplan ziet toe op herstel van deze bestemming.

De naam van dit bestemmingsplan is **Bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost**. Op ruimtelijkeplannen.nl is dit bestemmingsplan digitaal terug te vinden. De digitale kaart met de geometrisch bepaalde planobjecten, regels en bijlagen staan in het GML-bestand: NL.IMRO.0394.BPGbaddeveldpost-C001.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Badhoevedorp ligt ten noorden van Schiphol. Het plangebied wordt globaal begrensd door de Schipholweg, het nieuwe tracé van de A9, de kavelsloot ten zuiden van het beoogde sportcomplex en de Sloterweg. Daarmee wordt ook een deel van de natuurstrook langs de Spaarnwoudertocht meegenomen in het plangebied.



Afbeelding 1.1 Ligging plangebied

1.3 Aard en doel

Het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost voorziet in een actueel juridisch planologisch kader waarbij het mogelijk wordt gemaakt om het sportcomplex De Veldpost te realiseren. Voor de te ontwikkelen gronden is een globale eindbestemming (Sport – 2) opgenomen, terwijl de gronden aan de Sloterweg een meer conserverende bestemming hebben gekregen.

1.4 Geldende plannen en regelingen

Voor het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vastgesteld	Goedgekeurd door GS
Paraplubepaling antenne-installaties voor (mobiele) telecommunicatie	22-06-2000	16-01-2001
Paraplu-bp luchthavenindeling	01-07-2004	13-04-2004
Paraplu-bp sexinrichtingen	19-10-2000	06-02-2001
UP In Hoofdzaak 1958 3 ^e wijziging	03-10-1963	07-09-1965
Badhoevedorp-Wildenhorst	03-06-1976	06-09-1977
Badhoevedorp Lijnden Oost	04-07-2013	n.v.t.

Dit bestemmingsplan vervangt bovengenoemde plannen. Daarnaast worden de volgende omgevingsvergunningen meegenomen in voorliggend plan:

Omgevingsvergunning	Verleend
Omgevingsvergunning, Nabij Schipholweg, Badhoevedorp, Gemeente Haarlemmermeer, het plaatsen van hekwerken rondom de atletiekbaan op de locatie met de kadastrale aanduiding AI 856.	14-08-2017
Omgevingsvergunning (uitgebreide procedure), Realiseren clubgebouw en atletiekbaan, Veldpostpark 1, Badhoevedorp, Gemeente Haarlemmermeer	20-07-2017

1.5 Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in de *Wet ruimtelijke ordening*. Het voorontwerp bestemmingsplan is conform ex art. 3.1.1 *Besluit ruimtelijke ordening* (Bro) voor advies voorgelegd aan Rijk, provincie en waterschap. In dit stadium van planvorming is ook de dorpsraad in de gelegenheid gesteld op het voorontwerp bestemmingsplan te reageren.

Tijdens de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan kan een ieder schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken. De ingediende zienswijzen worden afgewogen en eventuele wijzigingen worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt nogmaals ter inzage gelegd. Tijdens deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beeld van de bestaande situatie en de ruimtelijke en functionele structuur. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op het bestemmingsplan. Hoofdstuk 4 beschrijft de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Hoofdstuk 5 gaat in op de beperkingen en uitgevoerde onderzoeken. In hoofdstuk 6 komt de uitvoerbaarheid aan bod. Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 de juridische opzet van het plan besproken. Achter in dit bestemmingsplan zijn de regels en de verbeelding opgenomen. Zij vormen samen het juridisch bindende deel van dit plan.

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Ruimtelijke structuur

2.1.1 Ontstaansgeschiedenis

Badhoevedorp is gebouwd in de overgangszone tussen de historische lijnen van ringvaart en Schipholweg, de vroegere Spaarnwouderweg die liep tussen de forten Schiphol en de Liede. De rationele verkaveling werd zuidwaarts opgezet vanaf de Schipholweg. De kruisende lijnen van de Sloterweg, de oude weg die vanuit Sloten de polder in liep, en de Kromme Tocht vertegenwoordigen de oorspronkelijke polderstructuur in Badhoevedorp.

Het plangebied is onderdeel van deze oorspronkelijke polderstructuur en kent nu nog een agrarisch karakter. Langs de Sloterweg is van oudsher bebouwing aanwezig. In de jaren '70 en '80 is het sportcomplex De Wildenhorst aan de Sloterweg gerealiseerd evenals een hotel.



Afbeelding 2.1 Historische foto hoek Schipholweg-Sloterweg

2.1.2 Verkeersstructuur

De hoofdwegenstructuur van Badhoevedorp werd tot voor kort gekenmerkt door de rijksweg A9 die dwars door het dorp liep en de A4 die via het knooppunt Badhoevedorp (ten oosten van Badhoevedorp) aansluit op de A9. Verder zijn de Schipholweg en de Akerdijk belangrijke wegen om de rest van het dorp te bereiken. Naast deze wegen wordt ook de route via de Burgemeester Amersfoordtlaan, Zeemanlaan en de Robert Kochstraat richting de A9 en vice versa veelvuldig gebruikt. Door bedrijventpark Lijnden-Oost loopt de Amsterdamse Baan / T106, een ontsluitingsweg voor Amsterdam van en naar de A9.

De ontsluiting van het bestaande sportcomplex De Wildenhorst en van het hotel vindt plaats via de Sloterweg. De Sloterweg is een erftoegangsweg op grond van het wegcategoriseringsplan. Langs de Sloterweg ligt een vrijliggend fietspad.

De Wildenhorst en het aan de Sloterweg gelegen hotel hebben beiden hun eigen parkeergelegenheid. Om langparkeren door Schipholpassagiers te voorkomen zijn deze parkeerplaatsen van slagbomen voorzien.

De foto's illustreren de omgeving van het hotel en het sportcomplex.



Afbeelding 2.2 Omgeving sportcomplex De Wildenhorst en hotel

2.1.3 Groen- en waterstructuur

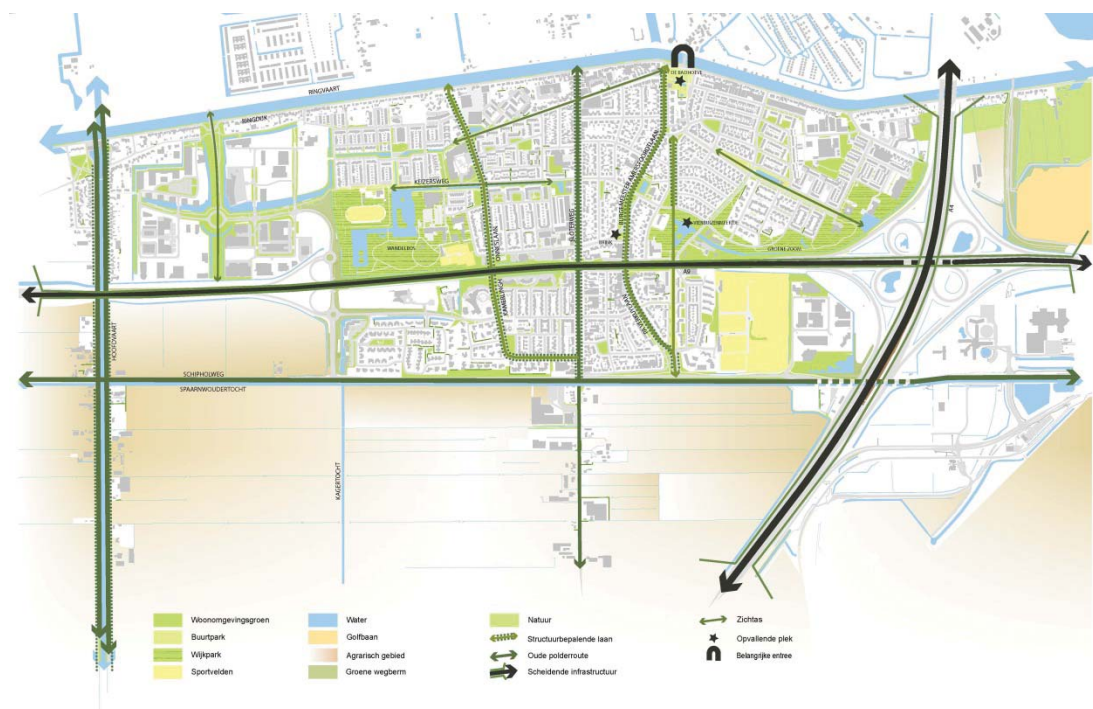
Eén van de opvallende kwaliteiten van Badhoevedorp is het ontspannen ogende groene woonmilieu. De stedenbouwkundige structuur wordt gedragen door een aaneengesloten netwerk van bomenlanen, singels, plantsoenen en vijvers. De kern van het dorp is opgezet volgens het 'tuindorp-principe'.

Groenstructuur

De huidige hoofdgroenstructuur in Badhoevedorp bestaat uit een aaneengesloten netwerk van slingerende lanen, buurt- en wijkparken, beplante wegen en brede groenstroken.

In de groenstructuur van Badhoevedorp spelen ook de oorspronkelijke polderwegen, tochten en vaarten zoals de Ringvaart, Hoofdweg en Hoofdvaart, de Schipholweg met Spaarnwoudertocht, de Sloterweg en de Kagertocht een belangrijke rol. Zij vormen de schakels tussen dorp en omliggend landschap.

Het plangebied ligt in het open agrarische landschap. Langs het plangebied ligt nog een oorspronkelijke kavelsloot. Ten zuiden van het plangebied zijn enkele boomgroepen gelegen, onder meer rond het volkstuintencomplex Sloterland. Aan de noordkant van het plangebied ligt de Spaarnwoudertocht met aanpalende beplanting. De ten zuiden van de Spaarnwoudertocht gelegen natuurstrook is deels onderdeel van het plangebied. Deze natuurstrook vervult een functie als ecologische verbidingszone en zal ook als zodanig worden bestemd door hier een bestemming 'Natuur' op te nemen.



Afbeelding 2.3 Bestaande groenstructuur Badhoevedorp

Waterstructuur

De waterstructuur in Badhoevedorp is vaak gecombineerd met groen. De belangrijkste watergang in het dorp is de Spaarnwoudertocht, gelegen aan de zuidkant van de Schipholweg. Deze watergang vervult een essentiële rol bij de aan- en afvoer van water in Badhoevedorp. Via de Spaarnwoudertocht wordt het overtollige water afgevoerd naar de Hoofdvaart. Vanaf de Hoofdvaart wordt het water via het gemeaal Lijnden uitgeslagen op de Ringvaart. Via hetzelfde systeem kan ook water worden ingelaten in droge perioden. Voor een toelichting van het bestaande en toekomstige watersysteem wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

2.2 Functionele structuur en bebouwingsstructuur

Binnen het plangebied is een beperkt aantal functies te onderscheiden; akkerland, water en een sportcomplex. In het sportcomplex De Wildenhorst zijn onder meer tennisbanen, squashbanen, ondersteunende horeca, een sportschool, een reisbureau, een kinderdagverblijf, een fysiotherapeut, een manicure en een schoonheidssalon gevestigd. Daarnaast bevindt zich in het plangebied een hotel. Dit hotel heeft 222 kamers en is met name op de luchthaven gericht. Het hotel grenst aan De Wildenhorst.



Afbeelding 2.4 zicht op plangebied in de richting van de Schipholweg



Afbeelding 2.5 zicht op bestaande sportaccommodatie

3 BELEID EN REGELGEVING

3.1 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040* (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De drie hoofddoelen voor de middellange termijn (2028) zijn: het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland; het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat; het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk wil dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Daarom wordt gewerkt met de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. De Ladder voor duurzame verstedelijking is gewijzigd per 1 juli 2017. De Ladder als motiveergrond voor ruimtelijke plannen blijft, maar wordt lichter in het gebruik. Gemeenten moeten plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, motiveren volgens de Ladder.

Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang staat beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte binnen een breder kader van een goede ruimtelijke ordening. De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Als stedelijke ontwikkeling wordt genoemd: "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen"

De toelichting van het bestemmingsplan moet een beschrijving bevatten van de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt. Daarbij is het niet relevant of het plangebied binnen of buiten bestaand stedelijk gebied ligt. In beide gevallen moet de plantoelichting een beschrijving van de behoefte bevatten. Daarbij is het niet langer relevant of het plangebied binnen of buiten bestaand stedelijk gebied ligt. In beide gevallen moet de plantoelichting een beschrijving van de behoefte bevatten.

Kort gezegd is de 'behoefte' het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar, zijnde de looptijd van het bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit). De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. In de nieuwe Ladder is het woord 'regionale' niet meer aanwezig. De Ladder bepaalt niet nader voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. Het is primair aan het bevoegd gezag om op basis van het ruimtelijk verzorgingsgebied van de stedelijke ontwikkeling te bepalen tot welk gebied de beschrijving van de behoefte zich moet uitstrekken. De aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling bepaalt op welk niveau de afweging moet worden gemaakt

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het wettelijke kader bestaat uit *Wet ruimtelijke ordening* (Wro), het *Besluit ruimtelijke ordening* (Bro), het *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening* (Barro) en de *Regeling algemene regels ruimtelijke ordening* (Rarro). In de Wro is het medebewind van provincie ten behoeve van het uitvoeren van het rijksbelang geregeld. Ook is de wettelijke grondslag versterkt voor rijk en provincies om in specifieke omstandigheden ontheffing te verlenen van de geldende regels. Ook in het Bro is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Op grond van deze bepaling moet voortaan in een

bestemmingsplan worden beschreven op welke wijze, met betrekking voor onder andere bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel en woningbouwlocaties, rekening is gehouden met de voorkeursvolgorde. In het Barro is een aantal onderwerpen opgenomen waarvoor het Rijk uit het oogpunt van de nationale belangen in de SVIR ruimtelijke regels stelt. Voor het plangebied relevante onderwerpen zijn: toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet; bescherming van de ecologische hoofdstructuur (opgedragen aan provincies); ruimtelijke bescherming voor primaire waterkeringen.

Ladder duurzame verstedelijking

De regels uit de ladder voor duurzame verstedelijking uit het Barro zijn van toepassing voor het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost. Bij de ontwikkelingen van Badhoevedorp gaat het om geplande ontwikkelingen uit het Masterplan die voorzien in een behoefte binnen de regio. De ontwikkelingen hebben tot doel de leefbaarheid van Badhoevedorp te vergroten door woningbouw, sport-, recreatieve en sociaal-culturele voorzieningen en vinden voor het merendeel binnen het dorp plaats. De uitplaatsing van het sportcomplex naar de zuidzijde van de Schipholweg is het gevolg van de binnenstedelijke transformatie. Er vindt op beperkte schaal verstedelijking van het buitengebied plaats doordat bebouwing voor sport mogelijk wordt gemaakt, alternatieve locaties hiervoor zijn binnenstedelijk niet aanwezig. Met de hierboven beschreven systematiek wordt voldaan aan de regels wat betreft duurzame verstedelijking.

Nationale belangen SVIR

Ten zuiden van de Schipholweg ligt een te realiseren ecologische verbindingszone (onderdeel van de ecologische hoofdstructuur). Dit gebied grenst aan de noordzijde van het plangebied en heeft in het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost de bestemming Natuur gekregen. Om de ligging van deze ecologische verbindingszone duurzaam vast te leggen, worden ook de bij het hotel gelegen gronden tot 'Natuur' bestemd. De uitwerking en realisatie van het sportgebied vindt in nauwe samenwerking met de uitwerking van de zone voor natuur, groen en recreatie plaats. Hiermee wordt voldoende rekening gehouden met het nationale belang uit het SVIR voor het beschermen van de te realiseren ecologische verbindingszone.

Vastgestelde Barro-onderdelen

Dit plan bevat geen ontwikkelingen die in strijd zijn met de vastgestelde Barro onderdelen.

3.1.3 Visie voor de Schipholregio (SMASH)

Het Rijk gaat in samenwerking met de zogenaamde regiopartijen en de partijen uit de luchtvaartsector een visie opstellen voor de Schipholregio (SMASH). Het programma SMASH is erop gericht de mainport Schiphol en haar regio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. SMASH draagt met een heldere visie, juridisch kader en uitvoeringsagenda actief bij aan de concurrentiekracht van Nederland nu en de komende decennia. De kracht en kwaliteit van de Schipholregio komt voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. De focus ligt hierbij op het 'managen van de nabijheid van de luchthaven in de stedelijke omgeving'. De ontwikkeling van De Veldpost is onderdeel van de Bestuursovereenkomst Omlegging A9. Deze is onder meer door het Rijk en Schiphol ondertekend. Daarmee hebben de diverse overheden zich gecommitteerd aan de ontwikkeling. De ontwikkeling is niet in strijd met het beleid voor de Schipholregio.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Het rijksbeleid voor Schiphol is geformuleerd in de *Wet tot wijziging van de wet Luchtvaart* ('Wijzigingswet', 2003). De ruimtelijke consequenties van de Wijzigingswet staan in het *Luchthavenindelingbesluit* (LIB). In dit besluit is een beperkingengebied opgenomen waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van het gebruik en de bestemming van de grond voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op veiligheid en geluidsbelasting (zie hoofdstuk 5).

Wijziging Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Het LIB is bij Koninklijk Besluit van 23 oktober 2017 gewijzigd en is in werking getreden per 1 januari 2018. De ontwikkelingen in dit bestemmingsplan zijn getoetst aan het nieuwe gewijzigde LIB (zie hoofdstuk 5). De ontwikkeling zoals opgenomen in het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost is hier niet mee in strijd.

3.1.5 Conclusie rijksbeleid en Europese richtlijnen

Het bestemmingsplan voor de realisatie van het sportcomplex De Veldpost past binnen de kaders van het rijksbeleid. De ontwikkeling van De Veldpost maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp en is opgenomen in de bestuursovereenkomst Omlegging A9 uit 2005 welke onder meer is ondertekend door Rijk, provincie Noord-Holland, stadsregio en Schiphol.

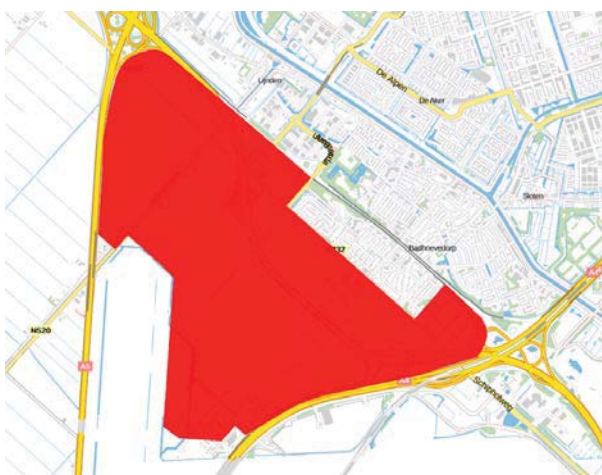
3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de *Structuurvisie Noord-Holland 2040* beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met ontwikkelingen omgaat die een grote ruimtelijke impact hebben zoals globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp. Daarnaast geeft de provincie aan welke keuzes gemaakt worden en schetst ze hoe de provincie er in 2040 uit moet komen te zien. De structuurvisie richt zich op drie hoofdbelangen:

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

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 valt het sport- recreatiegebied De Veldpost binnen de zone 'strategische reserve voor gebiedsontwikkeling Schipholdriehoek' (zie ook onder Gebiedsvisie Schipholdriehoek). Deze gebiedsontwikkeling is uitgefaseerd tot na 2040 (zie 3.2.3). De genoemde ontwikkelingen belemmeren de gebiedsontwikkeling van de Schipholdriehoek niet. De provincie Noord-Holland is mede ondertekenaar van de bestuursovereenkomst omlegging A9.



Afbeelding 3.1: Structuurvisie Noord-Holland 2040 met in rood aangegeven de strategische reserve voor gebiedsontwikkeling Schipholdriehoek.

3.2.2 Provinciale verordening

De Provinciale Ruimtelijke Verordening bevat algemene regels over de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, waarbij een provinciaal belang speelt. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Op 12 december 2016 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. De nieuwe PRV trad in werking op 1 maart 2017. Gedeputeerde Staten hebben op 28 februari 2017 de uitvoeringsregeling met betrekking tot regionale afspraken over nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Noord-Holland vastgesteld.

In de provinciale verordening valt het gebied De Veldpost buiten het bestaand stedelijk gebied (BSG). Hierbij wordt uitgegaan van de definitie van artikel 1.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Met ondertekening van de bestuursovereenkomst omlegging heeft de provincie Noord-Holland zich gecommitteerd aan de ontwikkeling van deelgebied De Veldpost tot sport- en groengebied. Er zijn geen alternatieven beschikbaar voor dit sport- en groengebied. De kwalitatieve ambities bij de ontwikkeling van De Veldpost tot een gebied met een hoge ruimtelijke kwaliteit zijn groot. Hier wordt in paragraaf 4.2.2 op ingegaan, de programmatische aspecten staan in paragraaf 4.2.3. Paragraaf 5.3.3 gaat in op de relatie met de Leidraad landschap en cultuurhistorie.

De strook langs de Spaarnwoudertocht (ten zuiden van Badhoevedorp) is aangeduid als ecologische verbindingszone. Met de ontwikkeling van de noordkant van het gebied De Veldpost zal deze ecologische verbindingszone gerealiseerd worden als onderdeel van de Groene AS. Daarmee voldoet dit bestemmingsplan ook aan de ecologische doelstellingen zoals geformuleerd in de PRV.

3.2.3 Gebiedsvisie Schipholdriehoek

Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Noord-Holland hebben 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.

3.2.4 Provinciaal verkeers- en vervoersplan

Het *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan* (PVVP) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Het provinciaal verkeers- en vervoersplan geeft aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water. Naast de aanpak van een aantal notoire knelpunten in het wegennet, moet ruimte voor mobiliteit gezocht worden in de kwaliteit van netwerken en de verknoping daartussen. Voor elk type verkeer en vervoer, zoals wegennetwerk, fietsnetwerk en openbaar vervoer en verkeersveiligheid, is een visie gemaakt, waar de ontwikkelingen zich de komende jaren op zouden moeten richten.

3.2.5 Beleid stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam heeft onder meer een *Regionaal Verkeer en Vervoerplan* en een *Regionale OV-Visie 2010-2020* opgesteld. Onderdeel hiervan is de realisatie van een HOV-verbinding langs de Schipholweg.

3.2.6 Conclusie provinciaal en regionaal beleid

Het bestemmingsplan past binnen de kaders van het provinciale beleid en regionale beleid. Met het bestemmingsplan wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van sport- en recreatiegebied De Veldpost. De ontwikkeling van De Veldpost maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp en is opgenomen in de bestuursovereenkomst Omlegging A9 uit 2005 welke onder meer is ondertekend door Rijk, provincie Noord-Holland, stadsregio en Schiphol.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer

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

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

Voor de structuurvisie wordt ondermeer 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 smartgrid voor energietransport.

De ontwikkelingen in het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost passen binnen de kaders van de structuurvisie. Door de gebiedsontwikkeling - waar De Veldpost onderdeel van uitmaakt - verbetert de leefomgeving in Badhoevedorp. Er worden onder meer nieuwe sportfaciliteiten, natuur en recreatieve voorzieningen ontwikkeld.

3.3.2 Deltaplan Bereikbaarheid

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

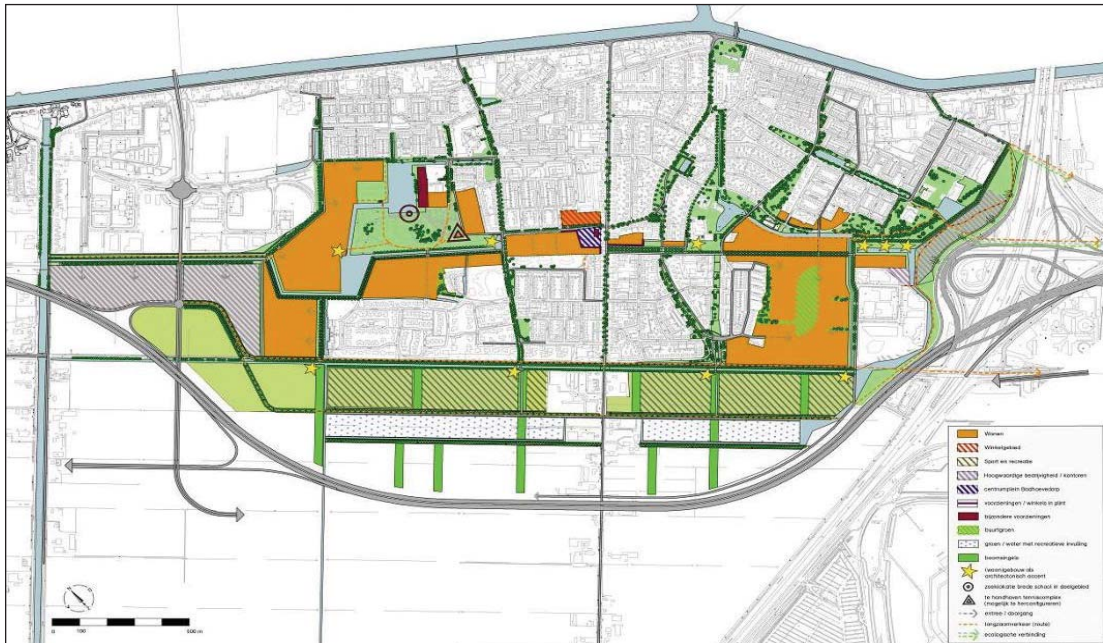
- goede lokale en regionale bereikbaarheid;
- optimale doorstroming;
- verbeteren van de verkeersstructuur;
- goede ontsluiting van de kernen;
- verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Het deltaplan bevat het kader voor beleid en omvat tevens een concreet uitvoeringsprogramma.

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. Een belangrijk uitgangspunt in het masterplan is behoud van het dorpse karakter. De basis van het plan is een raamwerk van groene openbare ruimten met parken, plantsoenen, waterpartijen, bomenlanen, straten en langzaam verkeer routes. Tussen de Ringvaart en de Schipholweg lopen noord-zuid gerichte lanen.

Een route door het dorp (het Groene Lint) verbindt de parken, plantsoenen en woonbuurten met elkaar. In het masterplan zijn verschillende deelgebieden aangewezen: Quatrebras, Centrum, Schuilhoeve, Lijndenhof, De Veldpost en Rijkstee. Rond het nu enigszins geïsoleerd gelegen Wandelbos aan de westzijde van Badhoevedorp (deelgebied Quatrebras) zijn woningen gepland. Binnen dit deelgebied wordt een aantal voorzieningen verplaatst, waaronder een nieuw dorpshuis. Het winkelcentrum (deelgebied Centrum) wordt vernieuwd, passend bij het dorps 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.



Afbeelding 3.3 Plankaart masterplan Badhoevedorp

Bij de westelijke aansluiting op de A9 bij de Amsterdamse Baan / T106 komt het nieuwe bedrijventerrein Lijndenhof, ingepast in groen en water. Aan de zuidzijde van het dorp komt een nieuw sport- en recreatiegebied; De Veldpost. Het betreft ondermeer de verplaatsing van het bestaande sportcomplex de Schuilhoeve dat wijkt voor woningbouw. Het gebied zal ook gebruikt worden voor waterberging en de ontwikkeling van een ecologische zone. De Schipholweg is als een mooie, langgerekte bomenlaan de ontsluiting en entree voor lokaal verkeer. Bijzondere aandacht wordt besteed aan veilig oversteken voor langzaam verkeer naar De Veldpost. Het streven is om in de toekomst de maximale snelheid terug te brengen naar 50 km/uur.

Hoofdstuk 4 geeft een uitgebreide beschrijving van de nieuwe situatie voor deelgebied De Veldpost.

3.3.4 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp

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

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

Het verkeersstructuurplan is op enkele punten geactualiseerd via de notitie *Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp*. In hoofdstuk 4 wordt de toekomstige verkeersstructuur uitvoeriger beschreven.

3.3.5 Groenstructuurplan Badhoevedorp

Voor de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp is een groenstructuurplan opgesteld, het Groenstructuurplan Badhoevedorp en Lijnden-Oost dat op 4 juli 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is de bestaande en nieuwe groenstructuur beschreven. De basis van het groenstructuurplan wordt gevormd door het groene raamwerk uit het masterplan. Het groenstructuurplan is een verdere uitwerking hiervan. Het plan geeft een visie op de groenstructuur in Badhoevedorp voor de komende 20 jaar, op het niveau van hoofdgroenstructuur en deelgebied niveau. De groen kwaliteit 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 m² en streven naar 38,6 m² 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

Een uitgebreidere beschrijving van de nieuwe groenstructuur is opgenomen in hoofdstuk 4.

3.3.6 Waterstructuurplan Badhoevedorp

Voor de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp is - in samenspraak met de ontwikkelaars en met het Hoogheemraadschap van Rijnland - een waterstructuurplan opgesteld (*Waterstructuurplan Badhoevedorp*, Witteveen en Bos, 2013). Hierin is de bestaande en nieuwe waterstructuur beschreven. Het waterstructuurplan is juridisch-planologisch verankerd in het 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. Voor een verdere toelichting op het thema water wordt verwezen naar de hoofdstukken 4 en 5.

3.3.7 Welstandsnota

De *Welstandsnota 2012* geeft het geldende welstandsbeleid van Haarlemmermeer weer. Het grondgebied van Haarlemmermeer wordt onderscheiden naar welstandsregimes van verschillende 'zwaarte'. In het plangebied is het reguliere regime van toepassing voor de polderlijnen. Voor de rest van het plangebied geldt het welstandsvrije regime. Voor de grootschalige nieuwe ontwikkelingen in Badhoevedorp is er voor gekozen om de ontwikkelingen niet door de Welstandcommissie te laten toetsen, maar door een kwaliteitsteam dat de ontwikkelingen toetst aan de redelijke eisen van welstand.

3.3.8 Spelen, sporten en ontmoeten in de buitenruimte

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

zoals 'Groen' en 'Verkeer' voldoende mogelijkheden zijn voor de aanleg van nieuwe speel-, sport en ontmoetingsvoorzieningen. Hier is in het bestemmingsplan rekening mee gehouden.

3.3.9 Integrale beleidsnota horeca

De *Integrale beleidsnota horeca 2009* omvat het gemeentelijk horecabeleid. Het beleid concentreert zich op: het verbeteren van de vestigingsmogelijkheden in/bij met name de centrumgebieden van de grote kernen en de werk- en recreatiegebieden (ruimtelijk beleid); verbetering van de exploitatiecondities; gebiedsgerichte beleidsvoorstellen. Het beleid voor ondersteunende horeca wordt voortgezet. Het bestemmingsplan wordt gezien als het belangrijkste sturingsinstrument voor de realisering van het horecabeleid. Binnen het plangebied is ondersteunende horeca aanwezig in De Wildenhorst.

3.3.10 Milieu en klimaat

Milieubeleid

Het gemeentelijk milieubeleid is opgenomen in de nota *Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030* (2004). De centrale doelstelling van het gemeentelijk milieubeleid is als volgt geformuleerd: "In 2030 hebben we de voorwaarden bereikt voor een duurzame en leefbare groei en ontwikkeling". De milieu-inspanningen concentreren zich op drie hoofdonderwerpen:

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

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

Klimaatbeleid

In de nota *Kaders klimaatbeleid 2008-2020* (2008) zijn de kaders voor toekomstig klimaatbeleid vastgelegd. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is (1) een reductie van de CO₂-uitstoot in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990 en (2) de realisatie van 20 procent duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/ energiebeleid is de trias energetica het leidende principe: 1. Beperking van de energievraag. 2. Opwekking noodzakelijke energie door gebruikmaking van duurzame energiebronnen. 3. Indien nodig dient de opwekking van de resterende noodzakelijke energie door middel van gebruikmaking van fossiele brandstoffen, zo efficiënt en zo schoon mogelijk te geschieden. Het klimaatbeleid is uitgewerkt in tien thema's. Per thema is aangegeven wat de beoogde CO₂-reductie of beoogde realisatie van duurzame energie binnen dat thema is. Bij de ontwikkeling van De Veldpost wordt rekening gehouden met het gemeentelijk milieu- en klimaatbeleid.

3.3.11 Conclusie gemeentelijk beleid

Het bestemmingsplan De Veldpost past binnen de kaders van het gemeentelijk beleid.

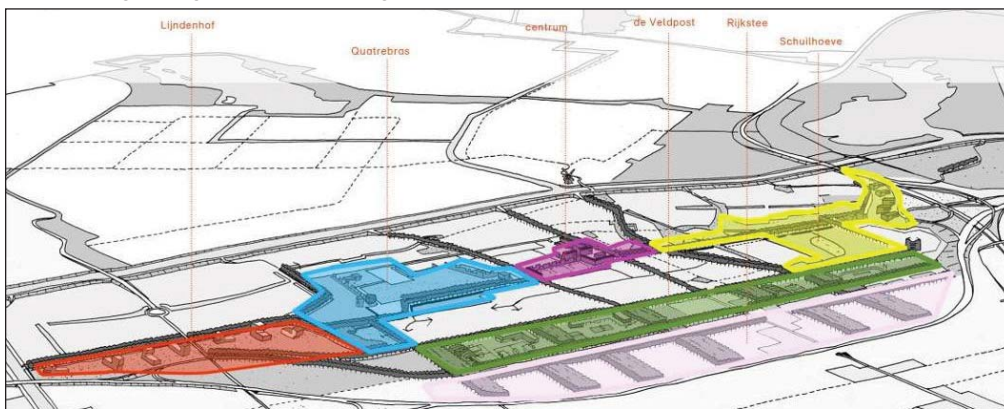
4 NIEUWE SITUATIE

4.1 Nieuwe ontwikkelingen plangebied masterplan

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

Deelgebieden

Het masterplan presenteert een raamwerk van openbare ruimtes en verbindingen dat het huidige landschappelijke en infrastructurele netwerk van Badhoevedorp aanheelt en opwaardert. Het plangebied van het masterplan is in deelgebieden opgedeeld. Relevant voor het bestemmingsplangebied is het deelgebied De Veldpost.



Afbeelding 4.1: Deelgebieden masterplan Badhoevedorp

De Veldpost

Het gebied De Veldpost wordt ingericht als een groen- en recreatiegebied met een ecologische verbinding parallel aan de Schipholweg. In deze groene bufferzone is ruimte voor diverse sportfuncties, recreatieve voorzieningen en natuurontwikkeling. In afwijking op het masterplan concentreert de sport zich aan de westkant van de Sloterweg. De reden hiervoor is dat er minder sportverenigingen naar De Veldpost verplaatst worden dan waar in het masterplan rekening mee werd gehouden.

4.2 Ruimtelijke structuur

4.2.1 Ruimtelijke structuur algemeen

Verkeerstructuur

Het *Verkeersstructuurplan (VSP) Badhoevedorp* (2008) heeft als uitgangspunt gediend voor de verdere uitwerking van de wegenstructuur in en rond Badhoevedorp, zoals het masterplan dat als uitgangspunt heeft gediend voor de uitwerking van alle ontwikkellocaties (waaronder De Veldpost). Verkeerskundige ontwikkelingen en studies en zeker ook de participatie, hebben geleid tot een herijking van het destijds vastgestelde VSP. Deze herijking wordt weergegeven in de notitie *Actualisatie 2013 VSP Badhoevedorp*, kortweg *Actualisatie VSP*. De hieronder opgenomen beschrijving van de nieuwe verkeerstructuur is gebaseerd op de *Actualisatie VSP*.

Algemeen

Met het weghalen van de rijksweg A9 uit het dorp verbetert de leefbaarheid in het dorp aanzienlijk. Dit wordt aangegrepen om de verkeerstructuur aan te passen, om de routes binnen het dorp te verbeteren en om het sluipverkeer uit het dorp te weren. Het dorp moet toegankelijk zijn voor de

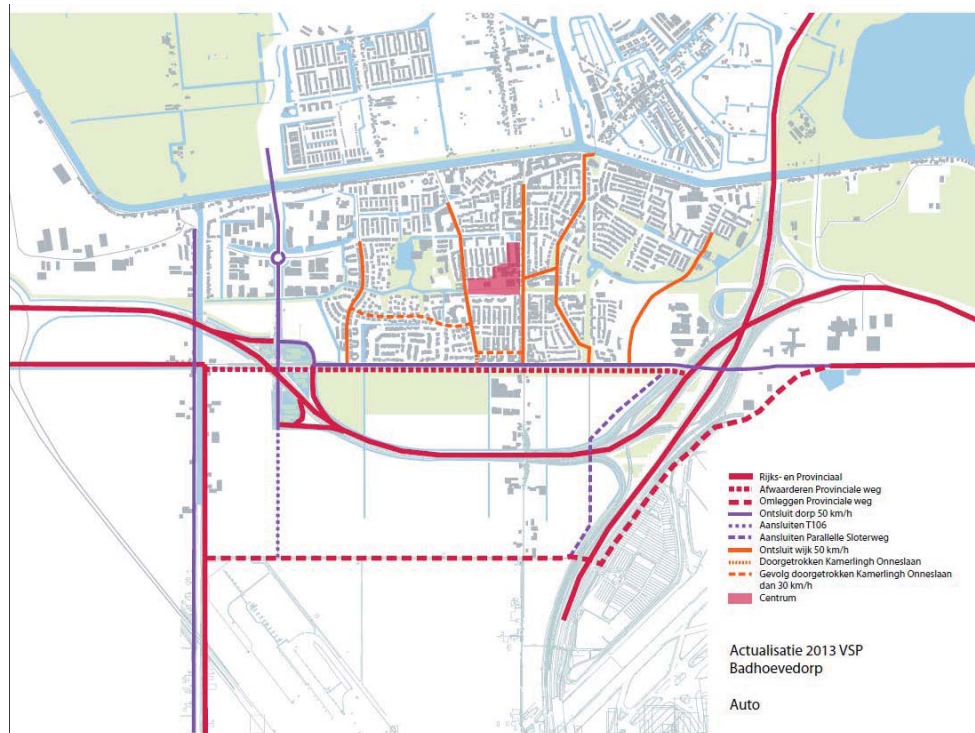
bewoners zonder dat het een route is voor doorgaand verkeer. Het uitgangspunt is dat het doorgaande verkeer tussen Amsterdam, Haarlem, Schiphol en dergelijke buiten Badhoevedorp wordt omgeleid. Hiertoe dient in eerste instantie de omgelegde A9, die dan weer congestievrij moet functioneren. Bij de verbeteringen in het dorp komen de voetganger en fietser centraal te staan, maar worden ook de routes voor het autoverkeer verbeterd. Voorzien wordt dat hiervoor de toevoeging van nieuwe interne wegen in het dorp nodig is. Bijzondere waarde wordt in de verkeersstructuur toegekend aan de Schipholweg omdat die in de toekomst de functie krijgt van een centrale ontsluitingsweg aan de zuidkant van het dorp.

Autoverkeerstructuur

De belangrijkste kenmerken voor de verkeersstructuur voor de auto zijn:

- entree Badhoevedorp via bestaande Schipholweg (van 80 km/uur in toekomst naar 50 km/uur);
- ontsluiting van het dorp vanaf de Schipholweg door noord-zuid gerichte lanen;
- maatregelen op de Sloterweg ter hoogte van centrum (opnemen in ontwerp centrum gebied);
- nieuwe ontsluitingsweg Badhoevedorp-zuidoost (Schipholweg - Schuilhoeve);
- nieuwe ontsluitingsweg Badhoevedorp-west (Schipholweg - Quatrebras);
- een mogelijkheid voor een verkeersverbinding tussen de Kamerlingh Onneslaan en de Schipholweg.

In afbeelding 4.2 is de voorgestelde / toekomstige autowegenstructuur weergegeven.



Afbeelding 4.2 Autowegenstructuur Badhoevedorp

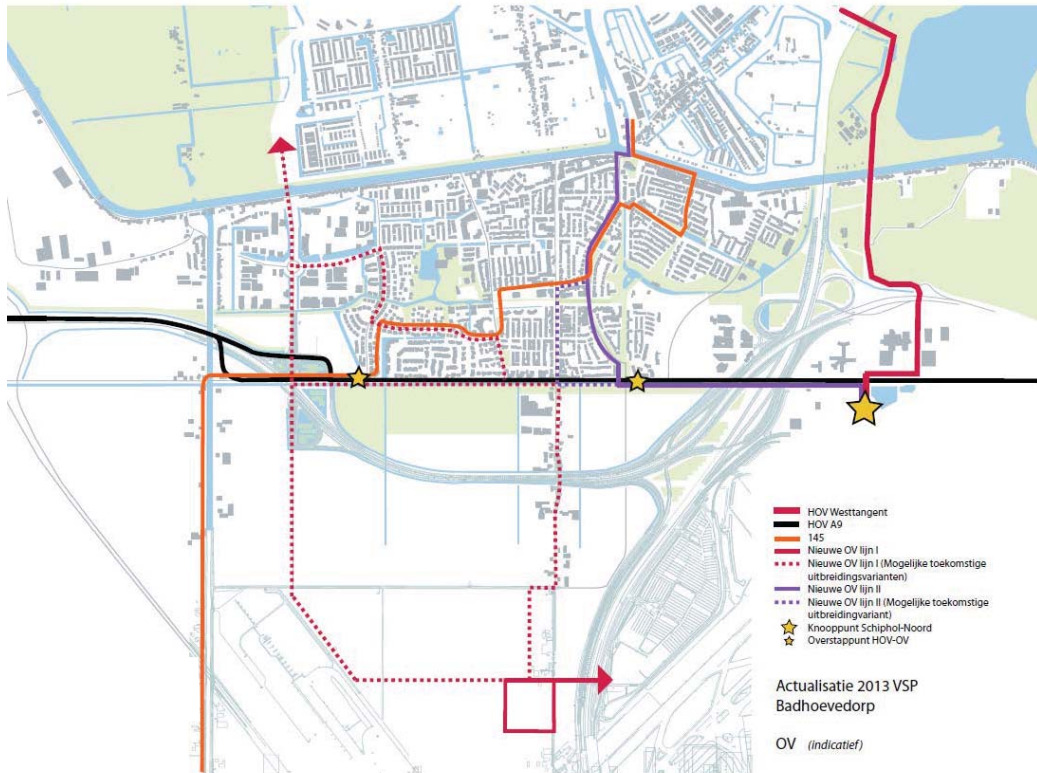
OV-structuur

De belangrijkste kenmerken voor de verkeersstructuur voor het openbaar vervoer die relevant zijn voor De Veldpost zijn:

- het hoogwaardig openbaar vervoer over de Schipholweg (HOV A9, met afrit naar Schipholweg en met een halte in Badhoevedorp) wordt de belangrijkste drager van het buslijnnennet in Badhoevedorp;
- busroutes via Oude Haagseweg, de busbaan Loevesteinse Randweg en de Schipholweg worden gekoppeld bij het nieuwe HOV-knooppunt Schiphol Noord.

Door de bovenstaande openbaar vervoerstructuren door te voeren wordt een groot deel van Badhoevedorp beter bediend. Het sportcomplex De Veldpost zal goed bereikbaar zijn met (hoogwaardig) openbaar vervoer. In de afbeelding is de toekomstige openbaar vervoer structuur

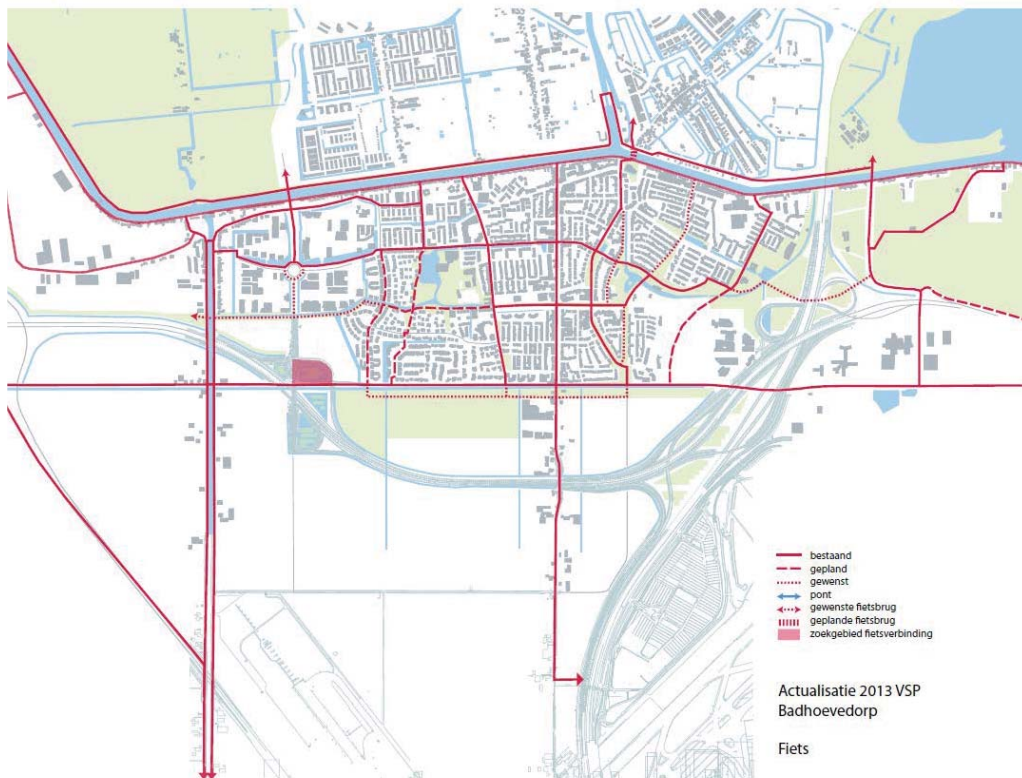
aangegeven.



Afbeelding 4.3 OV structuur Badhoevedorp

Fietsstructuur

De fietsstructuur in Badhoevedorp wordt verbeterd door de aanleg van fietsvoorzieningen en het ontvlechten van auto- en fietsroutes. Op onderstaande kaart is het bestaande, het geplande en het gewenste fietsnetwerk aangegeven. De Veldpost zal aangetakt worden op het fietsnetwerk.



Afbeelding 4.4 Fietsstructuur Badhoevedorp

4.2.2 Ruimtelijke structuur De Veldpost

Voor het deelgebied De Veldpost is het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp (DSO) op 24 november 2015 vastgesteld door het college van B&W.

Verkeerskundige structuur en parkeren De Veldpost

De toegangsweg tot De Veldpost is gepland langs de zuidkant van het bestaande hotel en de Wildenhorst. Deze ontsluiting is eenvoudig te benutten vanuit het dorp. Een tweede auto ontsluiting voor het complex is gepland in het verlengde van de 'Amsterdamse Laan' bij de kruising met de Schipholweg. Hiervoor is een nieuwe brug of overkluizing van de Spaarnwoudertocht nodig. De grond ten zuiden van de Spaarnwoudertocht is in eigendom van de gemeente. Deze ontsluiting is zeer geschikt om te voorkomen dat bijvoorbeeld bezoekers van buiten Badhoevedorp eerst het dorp in moeten rijden om het sportcomplex te bereiken. Met twee in- en uitgangen is tevens voorzien in een calamiteiten ontsluiting.

In de actualisering van het Uitvoeringsprogramma Deltaplan bereikbaarheid 2014 is 'realisatie ontsluiting sportcomplex Veldpost' opgenomen met een realisatieperiode van 2014 / 2016 (urgentie hoog). De ontsluiting van De Veldpost vanaf de Schipholweg is hiermee mogelijk gemaakt en ook financieel geregeld.

Fietsontsluiting

Voor het plangebied De Veldpost geldt dat de fietsontsluiting op vier manieren mogelijk is: via de ontsluitingsweg naar het sportcomplex aan de Sloterweg, via een fietsbrug over de Spaarnwoudertocht in het verlengde van de Kamerlingh Onneslaan, via de nieuwe ontsluitingsweg in het verlengde van de Amsterdamse laan bij de Schipholweg en mogelijk via de ingang van het toekomstige Park De Veldpost aan de Sloterweg. Op zeker twee locaties (ter hoogte van Sloterweg en Amsterdamse laan) komt er een veilige oversteek over de Schipholweg door gebruik te maken van verkeerslichten. Bij voorkeur komt er ook een derde oversteek met verkeerslichten ten hoogte van de Kamerlingh Onneslaan.

Parkeren

Voor de sportaccommodaties wordt de parkeernorm uit het Deltaplan Bereikbaarheid aangehouden. De totale parkeernorm schrijft een totaal aantal van 266 parkeerplaatsen voor waarvan 251 toebedeeld aan de sportverenigingen. De norm is berekend conform 'Deltaplan bereikbaarheid'. Omdat de piekmomenten van het gebruik door de verenigingen varieert is uitwisseling van parkeercapaciteit mogelijk. Indien nodig worden maatregelen getroffen om overlast door Schipholparkeerders te voorkomen. Voor fiets parkeren wordt conform de richtlijn *CROW – Leidraad fiets parkeren publicatie 291* een norm van 61 plaatsen per hectare netto terrein aangehouden. De huidige parkeerplaats voor het hotel wordt verplaatst naar een locatie ten zuidoosten van de huidige locatie, om zodoende ruimte te bieden aan het doortrekken van de ecologische verbindingszone ten zuiden van de Schipholweg. Het aantal parkeerplaatsen blijft hierdoor gelijk.

Verkeersveilige bereikbaarheid

De Schipholweg moet veilig kunnen worden overgestoken om bij de sportterreinen te komen. Voor jong en oud moet De Veldpost zowel een sociaal veilig als verkeersveilig te bereiken sportterrein worden. Hiervoor is het nodig dat op termijn de maximumsnelheid op de Schipholweg wordt teruggebracht van 80 km/h naar 50km/h en er een verkeersveilige oversteek wordt ontworpen (conform de Bestuursvereinkomst omlegging A9). Indien deze afwaardering niet bijtijds geregeld is dient de verkeersveiligheid anderszins gewaarborgd te worden, bijvoorbeeld met een verkeersregelininstallatie. De insteek is dat dit gerealiseerd wordt als de A9 is omgelegd en de doorstroming op de Schipholweg voldoende blijkt. Voor de verkeersveiligheid worden maatwerkoplossingen gezocht. Een veilige oversteek moet zowel bij de huidige 80 km/uur Schipholweg als bij een afgewaardeerde 50 km/uur Schipholweg aanwezig zijn.

Groenstructuur en stedenbouwkundige inpassing

Het sportcomplex De Veldpost wordt ingepast in een groene setting, met aan de noordkant de ecologische verbindingszone die ook een recreatieve functie heeft en aan de oostkant eveneens een groene inpassingszone. De ecologische verbindingszone wordt doorgetrokken op de locatie waar zich nu de parkeerplaats behorende bij het hotel bevindt. Daarmee ontstaat er een stevige groene afscheiding tussen sportvelden en Schipholweg, die ook een ecologische functie bekleedt. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van groen als afschermingsinstrument. De gebouwen worden landschappelijk ingepast zodat een gebied ontstaat met een grote ruimtelijke kwaliteit. Aan de zuidkant wordt water gebruikt als instrument om het sportpark van het aanpalende agrarische gebied af te scheiden.



Afbeelding 4.6 Nieuwe groenstructuur Veldpost, zoals geformuleerd in het DSO.

In het plan worden de verschillende programma onderdelen zoveel mogelijk ingekleed met groenelementen. Naast een groene inpassing van het sportpark in de context van Park De Veldpost levert deze groene inkleding tevens voordelen op voor de beperking van wind-, geluid- en fijnstof overlast. De inkleding zal daarom zoveel mogelijk bestaan uit een opbouw van drie groenlagen, volgens het zoom-mantel-kern principe, wat een zoveel mogelijk gesloten wand vormt van maaiveld tot kruin. Voor de groenstructuren is binnen Sportpark De Veldpost plaatselijk slechts beperkte ruimte beschikbaar. De opgaande groenstructuren, bestaande uit bomen en bosplantsoen, worden waar mogelijk gecombineerd met grondheuvels. Samen bieden de heuvels en het opgaande groen beschutting tegen de wind waardoor deze minder invloed heeft op de sportvelden.

De specifieke soortkeuze wordt in de volgende fase vastgesteld aan de hand van de sortimentslijst van gemeente Haarlemmermeer en de omstandigheden op de plantlocatie. In de nabijheid van de sportvelden wordt bij de soortkeuze rekening gehouden met mogelijke wortelopdruk en vervuiling van de velden. Daarbij wordt uitgegaan van zoveel mogelijk inheemse soorten en zal gekeken worden of de '500 el' boom op of nabij de originele locatie herplant kan worden.



Afbeelding 4.7 Detail DSO nieuwe groenstructuur Veldpost (oostelijk deel), zoals geformuleerd in het DSO.

Waterstructuur

De waterhuishouding in het deelgebied De Veldpost maakt onderdeel uit van het totale watersysteem in Badhoevedorp. De opgave voor deelgebied De Veldpost is opgenomen in het *Waterstructuurplan Badhoevedorp*. Hierin is aangegeven dat in het deelgebied De Veldpost desgewenst compensatiewater voor de overige deelgebieden aangelegd wordt, dit is echter niet meer nodig. In De Veldpost zal de eigen watercompensatie gerealiseerd worden. In en rond het plangebied bevinden zich enkele bestaande watergangen en greppels. De Kagertocht, Spaarnwoudertocht en de sloot langs de A9 hebben daarbij de grootste waterbreedtes. De bestaande watergang die vanaf de Sloterweg het plangebied in loopt heeft een beperktere omvang maar is wel watervoerend. De primaire watergangen in het gebied zullen als zodanig bestemd worden. De oevers van de Kagertocht en Spaarnwoudertocht zijn voorzien van beschoeiing. Eventuele beschoeiing van de sloot langs de A9 is niet bekend.

4.3 Functionele structuur

Het programma voor de ontwikkelingen in de verschillende deelgebieden in Badhoevedorp komt uit het masterplan Badhoevedorp. In dit masterplan is een ruimtelijk kwalitatieve afweging gemaakt ten aanzien van programma onderdelen en is beschreven hoe in Badhoevedorp een nieuwe hoogwaardige ruimtelijke structuur kan ontstaan die recht doet aan het gemeentelijk en provinciaal ruimtelijk beleid. Uit het Masterplan volgt het deelgebied De Veldpost, waar geen alternatieve locatie voor is. De Veldpost moet ruimte bieden aan een toekomstbestendige groen- en sportstructuur voor het groeiende Badhoevedorp.

Deze paragraaf beschrijft het actuele functionele programma voor het deelgebied De Veldpost. De sportlocatie De Veldpost biedt ruimte aan diverse sportvoorzieningen. Hierbij gaat het grotendeels om sportvoorzieningen die nu gevestigd zijn in Schuilhoeve; RKSVC Pancratius en SC Badhoevedorp. Deze voetbal- en honk/softbalverenigingen worden verplaatst. De nieuwe locatie biedt de mogelijkheid om een duurzaam, goed functionerend sportpark te realiseren dat goed is verbonden met de overige delen van Badhoevedorp.

Daarnaast wordt De Veldpost benut voor de uitplaatsing van een sportvereniging uit het Wandelbos; Atletiekvereniging Kombijsport.

Het sportprogramma voor De Veldpost bestaat uit:

- 1 honkbalveld
- 1 softbalveld
- 8 voetbalvelden, waarvan 3 kunstgrasvelden
- 1 atletiekbaan
- clubhuis SC Badhoevedorp (circa 700 m² b.v.o.)
- clubhuis RKSVC Pancratius (circa 900 m² b.v.o.),
- tribune RKSVC Pancratius (eventueel geïntegreerd in het clubgebouw)

- clubruimte Kombijsport atletiek (circa 220 m² b.v.o.)
- In de regels is een maximum oppervlakte van 2500 m² b.v.o. opgenomen.

5 ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

5.1 Milieueffectrapportage beoordeling

5.1.1 Wet- en regelgeving en beleid

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. In deze lijsten is aangegeven voor welke activiteiten met daarbij gestelde criteria/drempels er een m.e.r.-(beoordelings-)plicht geldt. Bij C-categorieën geldt de m.e.r.-plicht en bij D-categorieën geldt de m.e.r.-beoordelingsplicht. 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.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. ingrijpend gewijzigd. Een belangrijke wijziging is dat de drempelwaarden in kolom 2 van de D- lijst behorende bij het Besluit m.e.r. indicatief zijn geworden. Zodoende dient ook voor onder de drempelwaarde blijvende activiteiten een m.e.r.-beoordelingsprocedure te worden doorlopen, indien op grond van de selectiecriteria als opgenomen in bijlage III bij de m.e.r. richtlijn niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Ontwikkelingen en Besluit m.e.r.

Het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost voorziet in een aantal ontwikkeling die is benoemd in de D-lijst van het Besluit m.e.r.:

- Categorie D 10.1, de aanleg, wijziging of uitbreiding van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen, onder andere in het geval de activiteit betrekking heeft op 250.000 bezoekers of meer per jaar en een oppervlakte van 25 hectare of meer dan wel 10 hectare of meer in een gevoelig gebied. Er is geen sprake van een gevoelig gebied (zie Bijlage A onder 1 van het Besluit m.e.r. voor de begripsbepaling). Hoewel in het functioneel programma precies 20 hectare aan oppervlak is opgenomen en dit onder de gestelde drempel ligt, beslaan de ontwikkelingen voor recreatie, sport en natuur samen een gebied van meer dan 25 hectare. Van het aantal te verwachten bezoekers zijn geen cijfers bekend.

5.1.2 Onderzoek

In het kader van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost, waar de gehele gebiedsontwikkeling in is opgenomen, is naar aanleiding van de m.e.r.-beoordelingsplicht een m.e.r.-procedure doorlopen (*Plan-MER Badhoevedorp Lijnden-Oost, W.Fikken i.o.v. Gemeente Haarlemmermeer, 2013, zie bijlage*). Voor het voorliggende bestemmingsplan De Veldpost wordt gebruik gemaakt van deze Plan-MER.

5.1.3 Conclusie

Dit plan geeft geen aanleiding om een nieuwe m.e.r.-procedure te doorlopen.

5.2 Bodem

Artikel 3.1.6 van het *Besluit ruimtelijke ordening* geeft aan dat in het kader van de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek dient te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen moet worden bekeken of de bodemkwaliteit vanuit het oogpunt van volksgezondheid en milieuhygiëne geschikt is voor de beoogde nieuwe functie.

5.2.1 Wet- en regelgeving en beleid

In het bodembeleid wordt onderscheid gemaakt tussen drie soorten grond en bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

- sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- licht verontreinigde grond (boven achtergrondwaarden);
- schone bodems (beneden achtergrondwaarden).

Voor alle typen grond spelen de *Wet Bodembescherming* en het *Besluit bodemkwaliteit* een rol.

5.2.2 Onderzoek

In 2010 is door ingenieursbureau Wareco een historisch bodemonderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsplangebied Badhoevedorp Lijnden - Oost. Van bestaande bodemverontreinigingen is in beeld gebracht of deze vanuit het oogpunt van volksgezondheid en milieuhygiëne, een belemmering opleveren voor de beoogde nieuwe functies. Daarvoor zijn de uitkomsten van de historische onderzoeken uit het verleden vergeleken met de toekomstige functies in het ontwikkelingsgebied. Daarnaast zijn voor het bestemmingsplangebied De Veldpost specifieke onderzoeksrapporten beschikbaar voor de voormalige zandwinput van Broekhoven. Deze onderzoeken zijn opgenomen als bijlage van dit bestemmingsplan.

Bodemkwaliteitskaart, bodemstructuur en grondwaterstroming

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

Voormalige zandwinput ‘put van Broekhoven’

Historie zandwinput

De put van Broekhoven is een voormalige zandwinput langs de huidige Schipholweg, vernoemd naar de aannemer die deze put begin jaren zestig heeft gegraven. De put heeft een maximale diepte van 20 meter, het zand is gebruikt voor de aanleg van de A9.



Afbeelding 5.1 Put van Broekhoven in 1967

De put is in de periode 1964-1967 via een pijpleiding gevuld met baggerspecie uit het Noordzeekanaal. De kwaliteit van deze baggerspecie is onbekend. In 1966 is een verzoek om de put aan te vullen met huisvuil afgewezen. Uit een brief van de provincie Noord-Holland blijkt dat er toch afvalstoffen zijn gestort. Hoelang er afvalstoffen zijn gestort, welke en hoeveel is niet uit het dossier op te maken.

Monitoring grondwater

Vanuit het project Nazorg Voormalige Stortlocaties (NAVOS) heeft in opdracht van de provincie Noord-Holland van 1995 tot 2013 monitoring van het grondwater plaatsgevonden. Dit omdat de stortplaats mogelijk de kwaliteit van het grondwater beïnvloedt. Bij monitoring wordt de kwaliteit van het grondwater periodiek onderzocht, onder meer door het plaatsen van peilbuizen.

Uit de monitoring blijkt dat in het ondiep 'freatisch' grondwater licht verhoogde gehalten arseen en barium voor komen. In het grondwater op 8-9 meter onder het maaiveld ('middeldiep grondwater') komen aan de noordoostzijde sterk verhoogde gehalten arseen, nikkel en barium voor en een licht verhoogd gehalte 1,1,2-trichloorethaan (licht verhoogd gehalte aan een oplosmiddel). Het gehalte aan nikkel kan worden verklaard door een verstoring van het bodemevenwicht bij het plaatsen van de peilbuis. Verhoogde gehalten aan arseen en barium komen vaker voor in de gemeente Haarlemmermeer en hebben vaak een natuurlijke herkomst.

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

De verontreiniging is niet in het horizontale vlak afgeperkt, maar volgens Bodemzorg zal verspreiding niet direct tot risico's leiden omdat:

- er sprake is van een verontreiniging met zware metalen, die niet snel verspreiden;
- er is volgens de Circulaire Bodemsanering, bijlage 2 sprake van onaanvaardbare milieu hygiënische hinder, indien de afstand tussen een kwetsbare object en de interventiewaarde contour in het grondwater kleiner is dan 100 meter. Voor deze locatie is er binnen 100 meter geen kwetsbaar object aanwezig. De kwetsbare objecten liggen op grote afstand (> 500 meter), dus ook al zou de verontreiniging zich verspreiden dan zou binnen een grotere afstand geen sprake zijn van onaanvaardbare risico's;

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

Beschikbare onderzoeken

De volgende onderzoeken zijn bij de gemeente bekend.

Titel	Datum	Onderzoeksbureau
Verkennd onderzoek voormalige stortplaats Broekhoven	02-08-1995	Iwaco
Eerste meetronde grondwatermonitoring Broekhoven	01-05-2001	Bodemzorg
Tweede meetronde grondwatermonitoring Broekhoven	18-03-2003	Bodemzorg
Deklaagonderzoek voormalige stortplaats Broekhoven	18-03-2003	Bodemzorg
Verkennd bodemonderzoek perceel ter plaatse van voormalige stortplaats 'Broekhoven' (Sloterweg)	26-05-2006	Terrascan B.V.
Historisch onderzoek 'Put van Broekhoven'	09-06-2006	Wareco
Eindrapport NAVOS II grondwatermonitoring Broekhoven	01-12-2008	Bodemzorg
Eindrapport NAVOS III grondwatermonitoring Broekhoven	20-12-2013	Bodemzorg
Verkennd onderzoek weilanden Hoofdweg 156 te Lijnden	23-11-2009	Grondslag
Verkennd bodem- en asbestonderzoek percelen Veldpost nabij Sloterweg te Badhoevedorp	26-03-2014	Grondslag

Relevante conclusies onderzoeken voormalige zandwinput

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

In 2006 is in opdracht van grondeigenaar Kennemerland Beheer BV verkennd bodemonderzoek uitgevoerd en is de grond tot 5 m –mv onderzocht (Terrascan, 26-5-2006). In dit onderzoek zijn in de grond maximaal lichte verontreinigingen met kwik, PAK en minerale olie aangetroffen. Zintuiglijk is in de grond vanaf maaiveld tot 1,5 m –mv weinig tot veel puin aangetroffen. In het rapport is onvoldoende rekening gehouden met de locatie van het stortmateriaal (verdacht materiaal en onverdacht materiaal is gemengd). Plaatselijk kan de bodemkwaliteit hierdoor sterker verontreinigd zijn. De grond is verdacht op asbest en bestrijdingsmiddelen (OCB's) en hier niet op onderzocht.

Bestaand en toekomstig gebruik: aandachtspunten herinrichting voormalige zandwinput

Bij het huidige gebruik, akkerland, zijn er geen risico's voor de mens en het ecosysteem. Bij het toekomstig gebruik, als sport- en recreatiegebied zijn er op basis van de tot nu toe vastgestelde verontreinigingen eveneens geen risico's.

Met het volgende moet rekening worden gehouden bij herinrichting van de voormalige zandwinput:

- bij herinrichting van de stortplaats moet de deklaag voldoende dik worden gemaakt (minimale dikte 0,5 meter) en de bodemkwaliteit dient afdoende te zijn voor het toekomstige gebruik;
- het onttrekken van grondwater wordt afgeraden om aantrekking van het verontreinigde grondwater te voorkomen;
- als graafwerkzaamheden gewenst zijn, bijvoorbeeld voor het graven van sloten, wordt geadviseerd de kwaliteit van de ontgraven grond of stortmateriaal en van de achterblijvende bodem vast te stellen;
- 'stortmateriaal' dat vrijkomt kan afhankelijk van de kwaliteit en samenstelling worden hergebruikt op de locatie, elders in de gemeente worden hergebruikt of moet worden afgevoerd naar een erkende verwerker;

- als de nieuwe slootbodem bestaat uit 'stortmateriaal', is mogelijk, in overleg met de provincie Noord-Holland, een afdeklaag of afdek materiaal noodzakelijk om contact tussen stortmateriaal en oppervlaktewater te voorkomen;
- voor het uitvoeren van de voorgenoemde werkzaamheden moet een melding in het kader van het Besluit Uniforme Saneringen (BUS-melding) worden gedaan bij de provincie.

Relevante conclusies onderzoek weilanden achter Hoofdweg 156 en Sloterweg

In verband met de aankoop van de gronden achter Hoofdweg 156 (kadastraal sectie AI , perceelnummers 535, 634, 635 en 164) is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (Grondslag, 23-11-2009). In dit onderzoek is de bodem ter plaatse van de stort tot 1,5 m –mv intensief onderzocht. Hierbij is in de grond een beetje tot een enkele keer matig puin aangetroffen vanaf 0,3 à 0,7 m –mv (mogelijk stortmateriaal). In deze grond (onderzocht tot 2,0 m –mv) zijn geen verontreinigingen met de onderzochte stoffen aangetroffen. In het ondiepe grondwater zijn lichte verontreinigingen met arseen en barium gemeten.

Tevens is een bodemonderzoek uitgevoerd op de percelen kadastraal bekend als sectie AI nummers 201, 202 en 204 gelegen achter de Sloterweg (Grondslag, 26-3-2014). In dit onderzoek zijn ter plaatse van de voormalige stort alle boringen gezet tot minimaal 1,0 m –mv. Ter plaatse zijn in de grond van circa 1,2 tot 2,1 m –mv sporen slib aangetroffen. Deze grond is maximaal licht verontreinigd (koper en minerale olie). Er zijn verder geen waarnemingen gedaan die duiden op de aanwezigheid van stortmateriaal. Beide onderzoeken zijn in opdracht van de gemeente uitgevoerd.

Bestaand en toekomstig gebruik: aandachtspunten herinrichting percelen sectie AI nr. 201, 202 en 204

Bij het huidige gebruik, akkerland, en het toekomstige gebruik, als sport- en recreatiegebied zijn er risico's voor de mens door de aanwezigheid van asbest ter plaatse van het toegangspad. Op basis van de tot nu toe vastgestelde verontreinigingen zijn er voor het overige terrein geen risico's voor de mens en het ecosysteem bij het huidige en toekomstige gebruik.

Met het volgende moet rekening worden gehouden bij herinrichting van de percelen:

- bij het vrijkomen van de bodemvreemde materialen mogen deze niet worden hergebruikt maar moeten deze worden afgevoerd naar een erkende verwerker;
- voor het verwijderen van de asbestverontreiniging moet een melding worden gedaan bij de Inspectie voor Leefomgeving en Transport.

5.2.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van De Veldpost dienen bovenstaande aandachtspunten bij herinrichting van het gebied in acht te worden genomen. De bodemgesteldheid is geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.3 Cultuurhistorie en archeologie

5.3.1 Wet- en regelgeving en beleid

De *Wet op de archeologische monumentenzorg* (2007) regelt de bescherming van het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed). Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden. De uitgangspunten van de wet zijn: archeologische waarden worden zoveel mogelijk in de bodem bewaard en alleen opgraven als behoud in de bodem niet mogelijk is, vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie en bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer tot de bodemversturende activiteit.

De beleidsnota *Erfgoed op de kaart* (2010) maakt duidelijk welk belang de gemeente Haarlemmermeer hecht aan behoud van het cultureel erfgoed en hoe zij het culturele erfgoed wil behouden. In de nota staat hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) en cultuurhistorie in ruimtelijke plannen.

5.3.2 Archeologie

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

Volgens de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland heeft het plangebied een 'zeer lage trefkans'. Het betreft in het plangebied bodems van droogmakerijen die bestaan uit wad- en onderwater afzettingen. In deze gebieden zijn geen of nauwelijks terrestrische vondsten te verwachten. In dat geval is:

- geen vergunning nodig voor graafwerkzaamheden beneden de bouwvoor;
- het niet noodzakelijk, in het bestemmingsplan een dubbelbestemming op te nemen, om het behoud van mogelijk in het plangebied aanwezige archeologische waarden te waarborgen.

De archeologische verwachtingswaarde is zeer laag. De bodem is ter plaatse van de bestaande bebouwing al geroerd. Daarbij zijn archeologische resten mogelijk beschadigd/vernietigd. De conclusie is dat er geen nader archeologisch bureau- en/of veldonderzoek hoeft te worden uitgevoerd.

5.3.3 Cultuurhistorie

Geschiedenis van de polder

Badhoevedorp ligt in de Haarlemmermeerpolder. Vanaf 1840 is men begonnen deze Haarlemmermeer droog te leggen, wat in 1852 is gelukt. De Ringvaart van de Haarlemmermeer is nog steeds van groot belang voor de waterhuishouding van de polder, ondersteund door de Hoofdvaart en de Kruisvaart die dwars door de polder liggen.

De polder kent een rationele verkaveling. Een dergelijk verkaveling is vooraf bedacht en bestaat uit grote rechte blokken. Er is in de gehele Haarlemmermeer consequent een grid doorgevoerd, met percelen van 1 kilometer bij 250 meter. Elke 2 kilometer loopt er een weg en in het midden daartussen een watergang (vaart of tocht). Dwars daarop loopt om de 3 kilometer een weg, met direct naast de weg een kanaal. De oriëntatie van het patroon is gebaseerd op de lijn tussen Fort Schiphol en Fort De Liede.

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

Huidige situatie

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

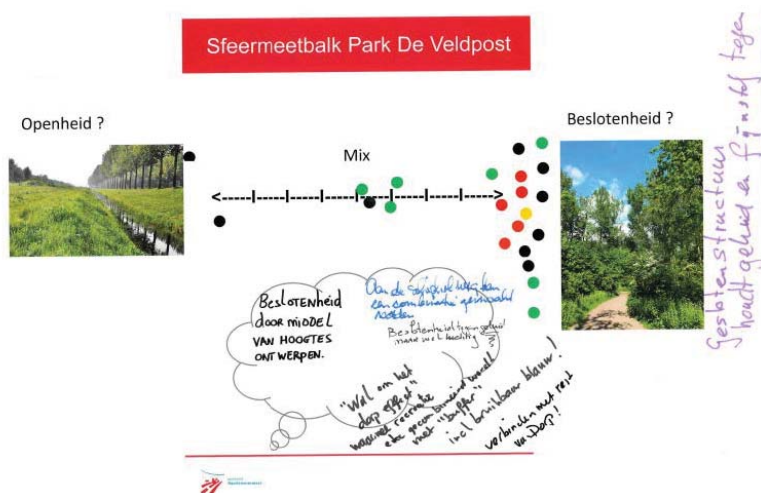
Op de *Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie* van de Provincie Noord-Holland is het gebied ten zuiden van de Schipholweg als cultuurhistorisch waardevol aangegeven. Het vormt namelijk onderdeel van een droogmakerij met een strookverkaveling uit de 19e eeuw.

Toekomstige situatie

Badhoevedorp ligt in een gebied met veel dynamiek. Het gaat hierbij niet alleen om de omlegging A9 maar ook om de ontwikkelingen rond Schiphol. Het landschap bij Badhoevedorp zal ingrijpend veranderen. Dit is in het Masterplan Badhoevedorp al onderkend. Ook het plan voor het Groene Carre Noord (convenant Mainport en Groen, 1996) ging al uit van een brede groene buffer tussen Badhoevedorp en Schiphol. De A9 zal een gezichtsbepalend element in het landschap worden, net als de doorgetrokken T106 die op een talud komt te liggen. Voor de A9 is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld, Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de uitvoering daarvan. Bij de westelijke aansluiting (naast het plangebied van het bestemmingsplan) en bij de knoop van de A4/A9 zullen nieuwe bomen worden aangeplant, ter compensatie van de gekapte bomen bij de huidige knooppunten en langs het oude tracé. In het landschapsplan zijn de bomen in het knooppunt zo gesitueerd dat oorspronkelijke kavelstructuur herkenbaar blijft.

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

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



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

De bebouwing in het gebied blijft beperkt tot een drietal verenigingsgebouwen. Bij het ontwerpen van deze clubgebouwen wordt rekening gehouden met de veranderende landschappelijke context. De gebouwen dienen qua materiaal gebruik aan te sluiten bij de groene, landschappelijke uitstraling die het hele gebied moet krijgen. De omliggende velden zullen omzoomd worden door groen.

Monumenten

In het plangebied zijn geen monumenten aanwezig. Ook ligt het plangebied niet in een beschermd stads- of dorpsgezicht.

5.3.4 Conclusie

Door de ontwikkelingen worden geen historisch geografische waarden of monumenten aangetast. Ook is de kans op het aantreffen van archeologische waarden in het plangebied zeer laag. Verder archeologisch onderzoek in het plangebied wordt niet noodzakelijk geacht. Het voorliggende bestemmingsplan heeft geen negatieve effecten op (beschermd) archeologische en cultuurhistorische objecten en waarden.

De context van het gehele gebied zal door de omlegging van de A9 en de ontwikkeling van het groen en sportgebied veranderen. In plaats van onderdeel uitmakend van het open polderlandschap zal het gebied direct ten zuiden van de Schipholweg in ruimtelijke en landschappelijke zin onderdeel uit gaan maken van het dorp. In het verdere ontwerpproces is dit gegeven uitgangspunt bij het realiseren van ruimtelijke kwaliteit in de nieuwe groen- en recreatiegebieden.

5.4 Water

5.4.1 Wet- en regelgeving en beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

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

Waterwet

De *Waterwet* (2009) regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De *Waterwet* helpt Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies 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.

Het Nationaal Waterplan

Het *Nationaal Waterplan* geldt voor de planperiode 2009-2015 en heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het *Nationaal Waterplan* richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water.

Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2010-2015

Klimaatbestendig waterbeheer speelt een centrale rol in het *Waterplan Noord-Holland 2010-2015*. Het plan is van toepassing op grond- en oppervlaktewater. Het *Waterplan* geeft de strategische waterdoelen tot 2040 en de concrete acties tot 2015. Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling pro-actief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. In het *waterplan* staan de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid.

Waterbeheerplan 2010-2015

In het *Waterbeheerplan* geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland aan wat de ambities voor de periode 2010-2015 zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water.

Waterstructuurvisie

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

Keur en Beleidsregels 2009

In de keur van het hoogheemraadschap staan regels ter bescherming van waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken (zoals stuwen en gemalen). In de keur is bijvoorbeeld geregeld welke handelingen en activiteiten in en nabij watergangen, waterkeringen en waterbergingsgebieden niet zijn toegestaan zonder vergunning. De keur is een middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de *Beleidsregels* (voluit: *Beleidsregels en Algemene Regels Inrichting Watersysteem 2011 Keur*, zie www.rijnland.net), die bij de keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

Structuurvisie Haarlemmermeer en water

De *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030* heeft volgende beleidsambitie voor water:

- een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem voor de polder, meer ruimte voor het vasthouden/bergen van water en kwaliteit;

- water als drager van kwaliteit en identiteit van de polder, water als onderdeel van de leef-omgeving;
- meer uit water te halen: sluiten van kringlopen, bron van energie.

In de structuurvisie is een aantal hoofdkoersen neergezet die samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland worden uitgewerkt. Dit betreft; waterkwaliteitszoning (ordening van schoon naar vies, van zoet naar zilt), het vasthouden van schoon water in de polderzoom en een duurzaam droogmakerijsysteem (flexibel peilbeheer voor seizoensberging van water en samenvoegen/samenwerken van peilvakken voor de opvang van pieken).

5.4.2 Bestaande waterstructuur en -kwaliteit

Het *Waterstructuurplan Badhoevedorp* (Witteveen en Bos, 2013), dat in samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland is opgesteld, dient als basis voor de volgende paragrafen. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar het waterstructuurplan dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Bestaande situatie watersysteem

Het gebied ten zuiden van de A9 voert af via de Spaarnwoudertocht naar de Hoofdvaart. Via gemaal Lijnden wordt het water vanuit de Hoofdvaart uitgeslagen op de Ringvaart. De watergangen langs de A9 en de watergangen ten zuiden van de A9 hebben een zomerpeil van NAP -5,87 meter en een winterpeil van NAP -6,02 meter. In de huidige situatie vormt de A9 een barrière in de waterhuishouding in Badhoevedorp omdat er maar een beperkt aantal duikerverbindingen onder de A9 door zijn.

Kansen toekomstig watersysteem

In de toekomstige situatie zal de A9 als barrière in de waterhuishouding verdwijnen. Het beperkte aantal duikerverbindingen kan worden vervangen door watergangen waardoor er meerdere noord-zuid verbindingen ontstaan. Door de ontwikkelingen in Badhoevedorp bestaan er ook kansen om een nieuwe oost-west verbinding te realiseren.

Bestaande situatie waterkwaliteit

In Badhoevedorp bestaan enkele problemen met de waterkwaliteit. Deze problemen hebben betrekking op de doorstroming, de riooloverstorten, kwel en de zandwinput. Voor het plangebied is het volgende punt van belang:

- Zandwinput Broekhoven: De voormalige zandwinput Broekhoven (zie het waterstructuurplan voor een kaart met de locatie) is gedempt met baggerspecie. Op de plek van de zandwinput is het grondwater en de bodem verontreinigd. Deze verontreinigingen vormen echter geen directe bedreiging voor de oppervlaktewaterkwaliteit (zie ook de bodemparagraaf). Het graven van meer open water ter hoogte van de voormalige zandwinput Broekhoven is ongewenst vanwege de sterke kwel die kan optreden.

Kansen toekomstige waterkwaliteit

In grote delen van Badhoevedorp is de waterkwaliteit slecht. Dit wordt mede veroorzaakt door een aantal lange duikers en een aantal doodlopende watergangen. Door het verdwijnen van de barrière en de samenhangende ontwikkelingen ontstaan er kansen om nieuwe oost-west en noord-zuid verbindingen te realiseren en de doorspoeling van het watersysteem in Badhoevedorp te verbeteren. Door doodlopende watergangen te verbinden wordt de doorspoeling in het stedelijke gebied verbeterd en zal de waterkwaliteit verbeteren.

Bestaande situatie bodem en opbarsting

Het maaiveld langs de Ringvaartdijk ligt tussen NAP -3,0 meter en NAP -2,5 meter. De hoogte van het maaiveld loopt af tot circa NAP -4,0 meter ter hoogte van de huidige A9. De drooglegging varieert tussen circa 1 meter bij de afslag Badhoevedorp en 2 meter achter de Ringvaartdijk. De deklaag in Badhoevedorp bestaat uit zand en zandige klei met dikte van tussen circa 8 meter en 12 meter. De doorlatendheid van de deklaag is matig. Daaronder ligt het eerste watervoerende pakket dat bestaat uit

goed doorlatend zand. Bij het graven van een watergang kan de waterbodem opbarsten als gevolg van de druk van het grondwater in het eerste watervoerende pakket. In het waterstructuurplan is een kaart opgenomen met het opbarst risico in Haarlemmermeer.

Bodem en opbarsting in toekomstige waterstructuur

Bij de inrichting van het toekomstige watersysteem wordt rekening gehouden met hoogteverschillen binnen het gebied. Bij het graven van watergangen wordt op enkele locaties rekening gehouden met het opbarsten, met name in de omgeving van de voormalige zandwinput. De watergangen zullen niet te diep gegraven worden om het risico op opbarsten te beperken. Opbarstberekeningen zijn beschikbaar.

5.4.3 Toekomstige waterstructuur en -kwaliteit

In de vorige paragraaf is het huidige watersysteem beschreven. De knelpunten in en wensen voor het watersysteem zijn duidelijk geworden. Deze paragraaf beschrijft het toekomstige watersysteem.

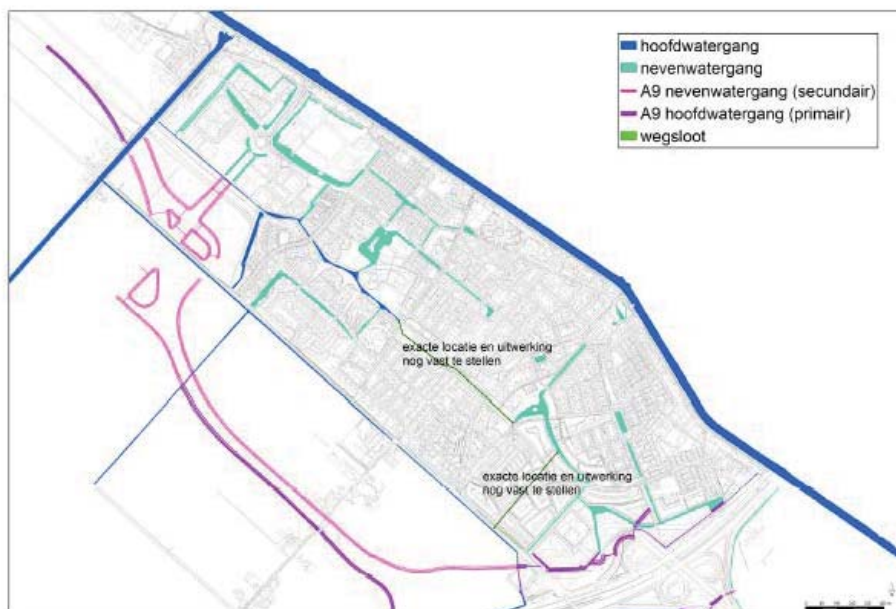
Aandachtspunten

De belangrijkste aandachtspunten voor het plangebied zijn:

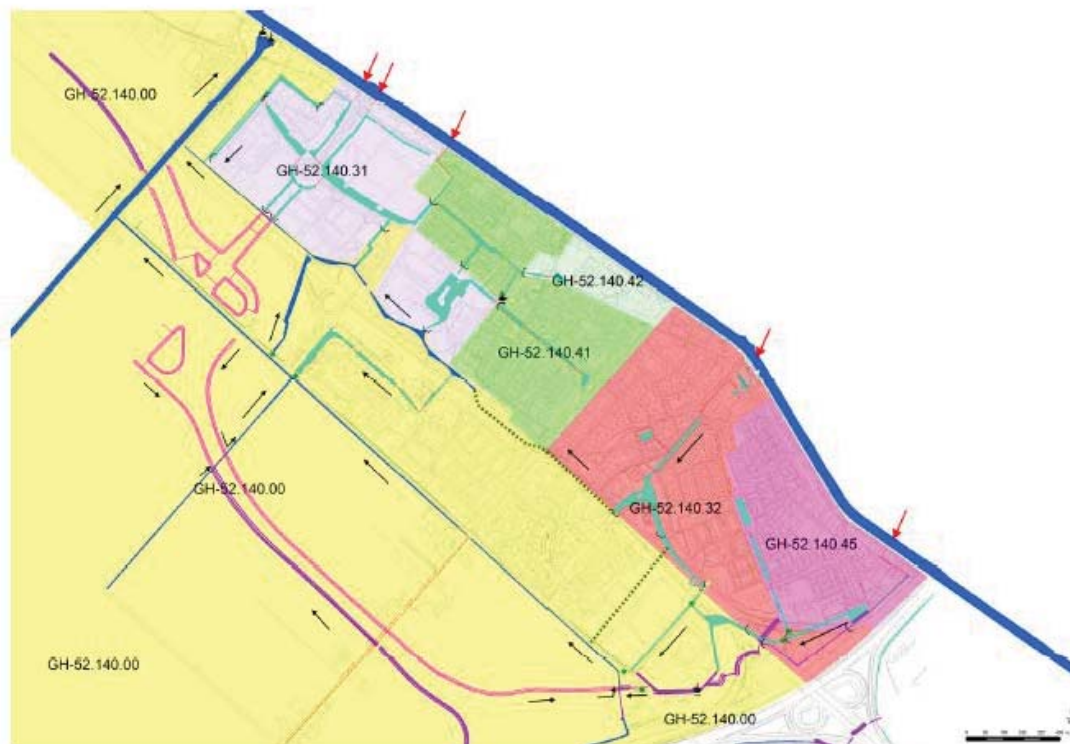
- waar mogelijk verhard oppervlak afkoppelen en het afstromende hemelwater vasthouden;
- het risico op het voorkomen van wellen beperken;
- waar mogelijk herstel in de linten achterwetering en slootpatroon handhaven;
- mogelijkheden voor flexibel peilbeheer;
- mogelijkheden van isolatie zilte wellen.

Toekomstige waterstructuur

De toekomstige waterstructuur zal door het omleggen van de A9 veranderen. Een deel van Badhoevedorp wordt herontwikkeld waardoor er nieuwe verbindingen worden gerealiseerd. Om de toename van verharding te compenseren wordt er meer oppervlaktewater aangelegd. Op de kaarten is de waterstructuur voor de toekomstige situatie opgenomen.



Afbeelding 5.2: Hoofd- en nevenwatergangen Badhoevedorp toekomstige situatie



Afbeelding 5.3: Globale waterstructuur en peilvakken Badhoevedorp toekomstige situatie

Zilte wellen

In de omgeving van de aansluiting van de Kagertocht op de Spaarnwoudertocht bevinden zich wellen. Via de wellen komt er diep zout grondwater in het oppervlaktewater terecht. In het Waterstructuurplan Badhoevedorp is echter geconcludeerd dat het isoleren van de zoute kwel niet mogelijk is omdat beide tochten een belangrijke afwaterende functie hebben die moet worden gehandhaafd. De verwachting is dat de situatie door het realiseren van de deelgebieden niet zal verslechteren. Ook bevinden de wellen in Kagertocht zich aan het einde van het watersysteem en is de invloed op de oppervlaktewaterkwaliteit beperkt (de afstand tot gemaal Lijnden en daarmee het beïnvloedingsgebied is relatief klein). Daarom zal het bestaande water behouden blijven maar nieuw oppervlaktewater zal zo veel mogelijk buiten de voormalige zandwininput aan gelegd moeten worden. Gemeente Haarlemmermeer en het Hoogheemraadschap van Rijnland werken samen bij het onderzoeken van het ontstaan van wellen en het monitoren ervan (nulmeting, bijhouden wellenkaart) en aan een specifiek graaf- en grondwerkprotocol ter voorkoming van nieuwe wellen.

Toekomstige waterkwaliteit

In de huidige situatie zijn er vooral problemen met doorspoeling in de watergangen. Dit wordt deels veroorzaakt door het beperkte aantal noord-zuidverbindingen bij de A9. In de globale waterstructuur is een aantal open water verbindingen opgenomen om de doorspoeling te verbeteren. Ook zijn er in de waterstructuur geen nieuwe doodlopende watergangen opgenomen. Door afkoppelen van verhard oppervlak wordt extra doorstroming gecreëerd met relatief schoon afstromend hemelwater, wat een positief effect heeft op de waterkwaliteit.

Peilvakken en (flexibel) peilbeheer

Het plangebied ligt geheel in het peilvak GH-52.140.00. Het toepassen van flexibel peilbeheer biedt kansen om water zoveel mogelijk lokaal vast te houden en te bergen. De marge voor flexibel peilbeheer kan worden gezocht in (tijdelijke) peilverhoging of -verlaging. Peilverlaging is zeker in bestaand bebouwd gebied moeilijk te realiseren in verband met mogelijke zettingen, schade aan funderingen en het ontstaan van wellen.

De grootste kansen voor het toepassen van flexibel peilbeheer liggen in het deelgebied De Veldpost. De Veldpost maakt onderdeel uit van een groter peilvak dat deels bestaand bebouwd gebied betreft en

deels landelijk gebied ten zuiden van de toekomstige A9. Het is verstandig het gebied De Veldpost zo in te richten, dat het invoeren van flexibel peilbeheer in de toekomst niet wordt geblokkeerd. Het hoogheemraadschap en de gemeente bepalen gezamenlijk welke uitgangspunten en inrichtingseisen dat met zich meebrengt.

5.4.4 Benodigde waterberging en rioolstructuur

Voor het totale plangebied en directe omgeving is een maatwerk berekening uitgevoerd. Van de huidige situatie en de toekomstige situatie zijn modellen gemaakt en deze zijn getoetst met een buienreeks van het hoogheemraadschap. Hiervoor wordt verwezen naar het waterstructuurplan dat als bijlage is bijgevoegd. In overleg met het hoogheemraadschap zijn deze maatwerkberekeningen geoptimaliseerd. De voorheen benodigde extra waterberging als gevolg van woningbouw die in De Veldpost zou worden opgelost kan daarmee in en rond Schuilhoeve worden opgelost. Het deelgebied De Veldpost hoeft nu met name te voorzien in de eigen benodigde waterberging als gevolg van extra verharding door realisering van de sportfuncties. In onderstaande tabel is de benodigde wateropgave globaal weergegeven.

Aandeel wateropgave peilvak GH-52.140.00 per deelgebied

deelgebied	toename verharding (ha)	toename open water (ha)	bruto wateropgave (ha)	netto wateropgave (ha)
Quatrebras	4,07	1,16	0,96	-0,20
Schuilhoeve	5,13	-0,06	1,21	1,26
De Veldpost	5,92	0,87	1,39	0,52
Lijndenhof	8,59	0,43	2,02	1,59
Centrum	0,26	0,01	0,06	0,05
totaal	23,98	2,42	5,64	3,22

In de wateropgave wordt voorzien door realisatie van een waterverbinding ten zuiden van het sportcomplex. De wateropgave in Sportpark De Veldpost is 8650 m². Daarnaast dient er op het terrein van de groencompensatie voor de A9 500 m² te worden gecompenseerd. Dit is het minimale totale oppervlak aan water in het plangebied. Dit wordt opgelost met de aanleg van een watergang langs de toegang vanaf de Sloterweg. Deze watergang loopt langs de zuidelijke perceelgrens en wordt verbonden met de watergang langs de toegangsweg.

De rioolstructuur voor Badhoevedorp - en daarmee voor deelgebied De Veldpost - is beschreven in het Rioolstructuurplan Badhoevedorp (Witteveen en Bos, 2013). De voorzieningen in De Veldpost zullen aangetakt worden op het bestaande rioleringsstelsel.

5.4.5 Uitvoeringsaspecten

Voor de aanlegkosten van het watersysteem wordt verwezen naar het Waterstructuurplan. Hierin is een tabel opgenomen met de globale kostenraming voor de inrichting van het watersysteem in Badhoevedorp. Met het hoogheemraadschap wordt regelmatig overleg gevoerd om deze ramingen te actualiseren. Voor de waterlopen in De Veldpost geldt dat deze binnen de exploitie van De Veldpost gerealiseerd worden.

De BergingsRekening Courant (BRC) is een systeem waarbij enerzijds dempingen en toename verhard oppervlak en anderzijds extra gecreëerd oppervlaktewater geregistreerd wordt. Voor de ontwikkelingen in Badhoevedorp wordt een bergingsrekening geopend bij het hoogheemraadschap. Het verhard oppervlak en de aangelegde compensatie in de vorm van oppervlaktewater wordt bijgehouden door het hoogheemraadschap op basis van de verleende vergunningen. Wanneer er veranderingen hebben plaatsgevonden aan verhard oppervlak en de aangelegde compensatie, ontvangt de gemeente een rekeningafschrift van het hoogheemraadschap met daarop het saldo. De ontwikkelingen in Badhoevedorp worden gefaseerd uitgevoerd. Bij de fasering is van het van belang dat open water eerst gegraven wordt voordat open water gedempt wordt of bebouwing wordt

gerealiseerd. Voor een beschrijving van de fasering op hoofdlijnen wordt verwezen naar het waterstructuurplan.

5.4.6 Conclusie water

Het aspect water is ten behoeve van de in het bestemmingsplan opgenomen gebiedsontwikkeling uitvoerig onderzocht en beschreven in een waterstructuurplan dat in samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland is opgesteld. In het bestemmingsplan krijgen de in het plangebied aanwezige hoofdwatgangen een passende bestemming en wordt de realisatie van nieuw water mogelijk gemaakt. Het aspect water vormt derhalve geen belemmering voor het bestemmingsplan.

De resultaten van de overleggen met het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn verwerkt in het waterstructuurplan en in deze waterparagraaf. Deze is opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan.

5.5 Flora en fauna

5.5.1 Gebiedsbescherming

Wet- en regelgeving en beleid

Vogel- en Habitatrichtlijn

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

Provinciale structuurvisie en het provinciaal natuurbeheerplan

Deze geven de ligging aan van de ecologische verbindingen en natuurkerngebieden in Haarlemmermeer. Verder stellen de visie en het natuurbeheerplan beperkingen en regels, gericht op het optimaal functioneren van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN).

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Daarnaast is een vorm van gebiedsbescherming het aanwijzen van de Ecologische Hoofdstructuur. De ecologische verbinding is vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland. In dit gebied mogen geen bestemmingen worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren of aantasten.

Onderzoek

Vogel- en Habitatrichtlijn

Badhoevedorp ligt niet in of nabij een Natura-2000 gebied. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied, Zuid-Kennemerland, ligt op meer dan 15 km afstand. De voorgenomen ontwikkelingen in Badhoevedorp zullen dan ook geen effect hebben op Natura-2000 gebieden.

Ecologische hoofdstructuur

In het plangebied is een onderdeel van de Ecologische hoofdstructuur (EHS) aanwezig. De Spaarnwoudertocht aan de zuidzijde van Badhoevedorp is aangewezen als ecologische verbindingszone. Op de onderstaande kaart staat deze verbinding aangegeven.



Afbeelding 5.4 Provinciale ecologische verbinding (Provinciale ruimtelijke verordening)

De ecologische verbinding is vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland. In dit gebied mogen geen bestemmingen worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren of aantasten. In de Veldpost ligt net ten zuiden van de Spaarnwoudertocht en evenwijdig daaraan een zone die onderdeel uitmaakt van de Groene AS. Dit is een ecologische verbinding tussen Amstelland en Spaarnwoude. De Groene AS is een uitgebreid netwerk van strategische groenprojecten en bestaande parken en natuurgebieden.

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

5.5.2 Soortbescherming

Wet- en regelgeving en beleid

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Flora & Faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Het doel van de wet is volgens artikel 1.10:

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

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:

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

De Wet natuurbescherming bevat een algemene zorgplicht voor alle in het wild levende dieren en planten. Daarnaast voorziet de wet in strikte verboden die gelden voor aangewezen beschermde inheemse diersoorten, waaronder alle van nature in Nederland voorkomende soorten vogels.

De wet werkt volgens het 'nee-tenzij' principe ten aanzien van beschermde inheemse soorten: schadelijke handelingen zijn verboden, tenzij er een uitzondering voor is gemaakt. Het is niet toegestaan om vogels te doden, vangen, verwonden, verstoren, bezitten, verhandelen, de nesten en eieren te verstoren of te vernietigen. Uitzonderingen op deze verboden zijn onder voorwaarden mogelijk, onder andere voor veiligheid, schadebestrijding of onderzoek. De wet regelt ook de jacht in ons land.

Onderzoek

Voor het bestemmingsplan De Veldpost is onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkelingen op aanwezige flora en fauna. Gebruik is gemaakt van de volgende onderzoeken:

- *Viskartering van de gemeente Haarlemmermeer. Habitatkartering voor beschermde vissoorten in de Haarlemmermeerpolder*, ECOlogisch 2010)
- *Trajectnota/MER omliegging A9 te Badhoevedorp, bijlage flora, fauna en ecologie* (Bureau Waardenburg in opdracht van Witteveen+Bos, 2009 RW1664-12/dijw/281)
- *Vleermuizen in de gemeente Haarlemmermeer* (Altenburg & Wymenga, 2008)
- *Rugstreeppadden in de Haarlemmermeer* (ARDA, 2008)
- *Het voorkomen van de rugstreeppad en vleermuizen in Badhoevedorp 2010* (Altenburg & Wymenga, 2010)
- *Evaluatie Functioneren Groene AS. Hoofdrapport* (Oranjewoud 2008 Braad, M et al)

- *Actualisatie natuurinventarisatie* (Witteveen+Bos, Roosen, W 2010 RW1664-142-60/beub/010)
- *Vleermuizen omleidingstracé A9 Badhoevedorp* (Bureau Waardenburg, Vliet, van der F 2009)
- *De website van de Vlinderstichting* (www.vlinderstichting.nl)
- Soortinformatie website van het ministerie van LNV
- *De gedragscode van de Unie van Waterschappen* (Unie van Waterschappen 2006)
- *Buiten aan het werk? Houd tijdig rekening met beschermde dieren en planten!* (LNV 2009)

Aanwezige biotopen

Het plangebied bevat ecologisch gezien de volgende biotopen: agrarisch akkerland, dat intensief wordt gebruikt; een paar bredere en smallere watergangen in en langs dit agrarische gebied.

Onderzoekshistorie

In 2008 is in het kader van de Trajectnota/MER een deel van het plangebied door Bureau Waardenburg onderzocht op ecologische waarden door middel van twee veldbezoeken en gegevensinventarisatie. Daaruit is gebleken, dat het plangebied weinig betekenis heeft voor flora en fauna. Het agrarische gebied is wel geschikt voor een aantal grondgebonden en algemeen voorkomende zoogdieren zoals de bosspitsmuis, vos, woelrat en haas.

De gegevens zijn door middel van een bureauonderzoek en een veldbezoek geactualiseerd door Witteveen+Bos in 2009. Deze zijn vervolgens aangevuld door waarnemingen, waarvan de meest recente in 2014.

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

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

Flora

Algemeen

Uit het plangebied zijn geen waarnemingen bekend van beschermde soorten. Ook langs de Sloterweg zijn geen gewone vogelmelk en zwanenbloem aangetroffen, de soorten die het meest waarschijnlijk kunnen voorkomen. Voor de zwaarder beschermde rietorchis en wilde marjolein zijn in het plangebied geen geschikte groeiplaatsen aanwezig.

Effecten

Bij de ontwikkeling van het gebied kan als gevolg van het plaatselijk dempen van sloten een enkele groeiplaats van de zwanenbloem verloren gaan. Omdat de sloten een suboptimaal habitat vormen voor deze beschermde soort, is de kans hierop klein.

Conclusie

Een enkele groeiplaats van een licht beschermde plantensoort gaat mogelijk verloren als gevolg van de werkzaamheden. Voor tabel 1-soorten geldt in het kader van de Ffw een vrijstelling. Een ontheffingsaanvraag voor de Ffw is niet nodig. Overigens zal het aantal biotopen door de aanleg van de Groene AS sterk toenemen, met mogelijk veel meer plantensoorten (ook beschermde als rietorchis en bijenorchis) als gevolg.

Grondgebonden zoogdieren

Algemeen

In het open terrein met de watergangen kunnen de volgende licht beschermde, grondgebonden zoogdiersoorten worden aangetroffen: bosspitsmuis, wezel, woelrat, mol, veldmuis, bosmuis, haas en konijn. Het grootschalig agrarische akkerlandschap vertegenwoordigt niet bepaald de ideale biotoop voor deze soorten, hierdoor zijn de dichtheden van de diersoorten heel laag. Uit het verspreidingsonderzoek van Oranjewoud volgt, dat op enkele kilometers afstand van het plangebied, potentieel leefgebied van de zwaar beschermde soorten noordse woelmuis en waterspitsmuis aanwezig is, te weten langs de oevers van het Nieuwe Meer. Omdat in het plangebied echter geen water met goed ontwikkelde watervegetatie, ruig begroeide oevers en moeras aanwezig is, ontbreekt leefgebied van deze soorten. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat deze zwaar beschermde soorten niet voorkomen in het plangebied.

Effecten

Door de geplande werkzaamheden is het mogelijk dat vaste rust- en verblijfplaatsen van licht beschermde soorten worden vernietigd. Daarbij neemt zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase de verstoring van geluid en licht toe.

Deze licht beschermde soorten komen allen algemeen voor in wegbermen, zoals bij de huidige A9. De nieuwe wegbermen van de omgelegde A9, zullen eveneens naar verwachting geschikt leefgebied vormen. De gunstige staat van instandhouding is daardoor niet in het geding.

Conclusie grondgebonden zoogdieren

Een negatief effect treedt alleen op voor de licht beschermde soorten. Daarbij geldt voor deze licht beschermde soorten een generieke vrijstelling waardoor een ontheffing niet aan de orde is. Zwaar(der) beschermde soorten komen in het plangebied niet voor. Er treden geen effecten op zwaar beschermde soorten op en verbodsbepalingen worden voor deze soorten niet overtreden. Hierdoor is een ontheffingsaanvraag van de Ffw niet noodzakelijk. Overigens zal door de aanleg van de Groene AS een groot aantal nieuwe biotopen ontstaan, waardoor het aantal soorten kan toenemen.

Vleermuizen

Algemeen

In 2007 is door Altenburg&Wymenga onderzoek verricht naar vleermuizen in de Haarlemmermeerpolder. In de rapportage is aan de hand van stippenkaarten aangegeven waar gedurende het onderzoek soorten zijn waargenomen en waar vliegroutes en foerageergebied aanwezig zijn. Het rapport geeft weer dat aanpalend aan het plangebied de volgende soorten zijn aangetroffen: gewone dwergvleermuis (redelijk algemeen), ruige dwergvleermuis (zeer schaars), laatvlieger (zeer schaars) en watervleermuis (schaars). Daarnaast werd aangetoond dat de Hoofdvaart (buiten het plangebied) een vliegroute is voor gewone dwerg- en watervleermuis.

Resultaten veldonderzoek

Uit veldonderzoek in Badhoevedorp (2010) blijkt dat er in Badhoevedorp - buiten het plangebied - een kraamkolonie van de gewone dwergvleermuis aanwezig is. Van de laatvlieger wordt een kolonie van circa 11 dieren aangetroffen. Vermoedelijk betreft dit eveneens een kraamkolonie. Van de gewone dwergvleermuis en van de ruige dwergvleermuis werden baltverblijfplaatsen aangetroffen. Er zijn tijdens dit onderzoek twee vliegroutes gevonden. De gewone dwergvleermuis gebruikt een vliegroute door de Keizersweg, de watervleermuis volgt de Hoofdvaart. De Hoofdvaart is ook van enig belang voor de meervleermuis. Van boombewonende vleermuizen (rosse vleermuis, watervleermuis) zijn geen verblijfplaatsen aanwezig in Badhoevedorp.

Na het onderzoek van 2010 zijn tot nu toe in Badhoevedorp geen wijzigingen aangebracht aan de verschillende verblijfplaatsen, hoofdroutes en paarplekken van de aangetroffen vleermuizen. Daarmee is het rapport nog niet in waarde achteruitgegaan, al is het mogelijk dat extra aanvullend onderzoek het voorkomen van meer vleermuizen bevestigt. Omdat dit buiten het plangebied is, en al deze soorten het plangebied slechts als mogelijk jachtterrein benutten, zal dit geen invloed hebben op de bruikbaarheid van dit gebied voor de verschillende vleermuispopulaties.

Situatie De Veldpost

In het plangebied, boven het akkerland vliegen geen vleermuizen, bij gebrek aan prooidieren. Mogelijk dat enkele dieren foerageren buiten het plangebied langs de Sloterweg, tussen de huizen door. Dat zullen dan gewone dwergvleermuizen zijn, en mogelijk een enkele laatvlieger. Ook boven de Spaarnwoudertocht – eveneens buiten het plangebied - zal wel eens gejaagd worden, maar niet door de meervleermuis. Misschien door een watervleermuis of door een ruige dwergvleermuis.

Beoordeling staat van instandhouding

Gewone dwergvleermuis

De foerageerroutes en vliegroutes evenals de baltsplekken, zijn elders in de omgeving in zodanig ruime mate voorhanden dat een ingreep op De Veldpost geen effect zal hebben op de instandhouding van deze populatie.

Ruige dwergvleermuis

Uit de veldgegevens blijkt, dat foerageergebied en vliegroutes in ruime mate in het omringende gebied aanwezig zijn. Ruimtelijke ingrepen in alleen De Veldpost hebben daarom vrijwel geen invloed op de staat van instandhouding van de ruige dwergvleermuis.

Laatvlieger

Uit de veldgegevens blijkt, dat foerageergebied en vliegroutes in ruime mate aanwezig zijn. Zomer- en kraamverblijven zijn slechts op enkele plaatsen buiten het plangebied vastgesteld. Ruimtelijke ingrepen die leiden tot effecten op deze gebiedsfuncties hebben daarom buiten de directe omgeving van deze zomer/kraamverblijven nauwelijks invloed op de staat van instandhouding van de laatvlieger.

Rosse Vleermuis

Uit de veldgegevens blijkt, dat in Badhoevedorp en De Veldpost geen verblijfplaatsen van de rosse vleermuis aanwezig zijn. Daarom hoeft er momenteel bij dit bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van deze soort en zijn op dit moment geen effecten op de staat van instandhouding te verwachten.

Watervleermuis

Uit de veldgegevens blijkt, dat in Badhoevedorp geen verblijfplaatsen van de watervleermuis aanwezig zijn. Daarom hoeft er momenteel bij dit bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van deze soort. Wel zijn aanpalend aan het plangebied toekomstig geschikte vliegroutes voor de watervleermuis aanwezig (Spaarnwoudertocht).

Meervleermuis

Uit de veldgegevens blijkt, dat in Badhoevedorp en De Veldpost geen verblijfplaatsen van de meervleermuis aanwezig zijn. De Ringvaart wordt wel gebruikt als vliegroute, maar de meervleermuis blijkt de smallere wateren binnendijs niet te bejagen. Daarom hoeft er bij dit bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van deze soort.

Conclusies staat van instandhouding

- Van de laatvlieger en de gewone dwergvleermuis is de staat van instandhouding in Badhoevedorp op dit moment gunstig. Deze soorten zullen relatief weinig tot geen overlast ondervinden van de geplande ontwikkelingen in het plangebied.
- Van de ruige dwergvleermuis zijn alleen paarbomen aan de noordzijde van Badhoevedorp bekend, dit ligt buiten het plangebied.
- Van de overige vleermuissoorten zijn in 2010 geen verblijfplaatsen aangetroffen. Eventuele jagende dieren (rosse vleermuis, watervleermuis en meervleermuis) komen van elders. Hun jachtroutes worden door de geplande ontwikkelingen niet aangetast. Daarom is er geen invloed van dit bestemmingsplan op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten.

Conclusie vleermuizen

Het voornemen heeft geen tot weinig effect op de instandhouding van vleermuizen in het plangebied. Verbodsbepalingen worden niet overtreden. Een ontheffingsaanvraag voor de verboden van de Wet natuurbescherming is niet aan de orde.

Vogels

Algemeen

Naast de bescherming van alle vogelsoorten gedurende de broedtijd zijn volgens de Ffw vaste rust- en verblijfplaatsen van vogels beschermd. Dit is in een AMvB zodanig uitgewerkt dat van een aantal vogelsoorten, die gebruik maken van vaste nestplaatsen, de nesten jaarrond zijn beschermd.

Daarnaast is er een aantal soorten die weliswaar een vaste nestplek hebben, maar bij gewijzigde omstandigheden wel een nieuwe plek kunnen zoeken, mits deze in de buurt van het vorige nest is gelegen. Daarom zijn deze nesten niet jaarrond beschermd, tenzij in de omgeving geen alternatief aanwezig is. Als dat zo is, zijn de nesten alsnog jaarrond beschermd.

Voor Badhoevedorp en ook voor De Veldpost zijn de nesten jaarrond beschermd van de (mogelijk) voorkomende broedvogels havik, buizerd, gierzwaluw, huismus en ransuil. Bij afwezigheid van alternatieven zijn ook de nesten van de (mogelijke) broedvogels blauwe reiger, boerenzwaluw, ekster, grote bonte specht, groene specht, huiszwaluw, koolmees, pimpelmees, spreeuw, torenvalk en zwarte kraai beschermd.

In het plangebied komt mogelijk een soort met jaarrond beschermde nesten voor: de huismus.

Aangezien aan de huizen langs de Sloterweg in principe geen afbreuk wordt gedaan zal deze soort op dezelfde wijze in stand kunnen blijven. Voor de soorten die alleen zonder alternatieve nestplekken jaarrond beschermd zijn, hebben de meeste voldoende uitwijkmogelijkheden: in elk geval de boerenzwaluw, huiszwaluw, koolmees, pimpelmees, zwarte kraai en spreeuw. Daarnaast zijn in het plangebied algemeen voorkomende broedvogels aanwezig. Aangetroffen zijn soorten als blauwe reiger (niet broedend), meerkoet, waterhoen, merel, en kauw. In het agrarisch gebied zijn buizerd, torenvalk, grauwe gans, houtduif en wilde eend waargenomen. Onbekend is of deze alleen voedsel zoeken of ook broeden aldaar.

Als volgens een goedgekeurde gedragscode wordt gewerkt, en in de broedtijd rekening wordt gehouden met de broedende vogels, treden er geen negatieve effecten van de ontwikkelingen op ten opzichte van de gunstige staat van instandhouding en is voor de andere soorten geen ontheffing op grond van de Ffw nodig. Overigens zullen de geplande ontwikkelingen rond en aangrenzend aan De Veldpost veel meer biotopen opleveren, waardoor de biodiversiteit aan vogels sterk kan toenemen.

Conclusie vogels

Het grootste deel van het plangebied doet dienst als suboptimaal leef- en broedgebied voor algemeen voorkomende vogelsoorten. Door gedurende de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen, worden deze algemene broedvogels niet verstoord. Werkzaamheden tijdens het broedseizoen (globaal van 15 maart tot 15 juli) kunnen broedende vogels verstoren. Voor alle inheemse vogelsoorten geldt dat verstoren in het broedseizoen (individueel, nesten of eieren) verboden is op grond van de Ffw. Overtreding van dit verbod zal worden voorkomen door twee mogelijkheden: buiten het broedseizoen werken; de werkzaamheden vlak voor het broedseizoen inzetten en dan continu doorwerken (werkzaamheden niet langer dan enkele dagen stilleggen), zodat vogels niet gaan broeden in het gebied waar wordt gewerkt.

Reptielen en amfibieën

Algemeen

Voor algemeen voorkomende licht beschermde amfibiesoorten is voldoende geschikt leefgebied aanwezig in de sloten en weilanden van het plangebied. Uit het onderzoek van bureau ARDA blijkt dat momenteel geen geschikt leefgebied voor rugstreeppadden aanwezig is in het plangebied. Ook blijkt uit het onderzoek van Altenburg & Wymenga in 2010 dat er geen rugstreeppadden zijn aangetroffen. In het plangebied zijn geen waarnemingen van ringslang bekend. Actueel leefgebied bevindt zich in het Amsterdamse Bos nabij de Bosbaan en verder ten zuiden daarvan. Door het ontbreken van geschikt biotoop binnen de grenzen van het plangebied, is het voorkomen van de soort hier uitgesloten. Ook andere beschermde reptielsoorten worden om dezelfde reden niet verwacht.

Effecten

Door ontwikkelingen in De Veldpost wordt geschikt biotoop van licht beschermde amfibiesoorten plaatselijk aangetast/vernietigd als gevolg van bijvoorbeeld het dempen van sloten. Er blijft echter meer

dan voldoende biotoop over. Doordat er juist in het kader van de Groene AS aan de noord- en oostkant van het plangebied nieuw oppervlaktewater wordt aangelegd, ontstaat een uitbreiding van het leefgebied van deze algemene amfibiesoorten. Doordat de rugstreeppad incidenteel in de Haarlemmermeerpolder wordt gesignaleerd, kan de soort gedurende de werkzaamheden in het plangebied verschijnen. Negatieve effecten op reptielsoorten worden uitgesloten, omdat deze soorten niet aanwezig zijn in het plangebied.

Conclusie reptielen en amfibieën

De gunstige staat van instandhouding van licht beschermde amfibiesoorten in het plangebied wordt niet aangetast, eerder door de uit te voeren activiteiten verbeterd. Door maatregelen te nemen ten aanzien van het natuurvriendelijk dempen van sloten kan aan de zorgplicht worden voldaan. Aangezien voor licht beschermde amfibiesoorten een generieke vrijstelling geldt, is een ontheffingsaanvraag niet aan de orde. Een negatief effect op reptielsoorten is uitgesloten.

Vissen

Algemeen

Buiten het bestemmingsplangebied zijn bittervoorn en kleine modderkruiper waargenomen (nabij Schuildehoeve). In de sloten in het overige deel van het plangebied zijn in 2009 met behulp van een schepnet alleen algemeen voorkomende vissoorten gevangen, zoals driedoornige stekelbaars (niet beschermd). Omdat de omstandigheden in en om de sloten sinds 2009 niet zijn veranderd zijn de gegevens nog steeds bruikbaar. Het voorkomen van zwaarders beschermden soorten kan op basis van de beschikbare gegevens worden uitgesloten. Gezien de aard van de sloten is het aannemelijk dat hier ook de kleine modderkruiper voorkomt. Het voorkomen van andere zwaarders beschermden soorten kan op basis van de beschikbare gegevens worden uitgesloten.

Effecten

Wanneer tijdens de werkzaamheden sloten worden gedempt, gaat daarbij mogelijk leefgebied van algemeen voorkomende (niet beschermden) soorten verloren. Doordat de omstandigheden voor vissen in de sloten suboptimaal zijn (beschoeiende oevers, weinig tot geen onderwatervegetatie, troebel water en veel zweefalgen), komen vissen hier slechts in lage dichtheden voor. De aangetroffen exemplaren kunnen worden uitgezet nabij het plangebied in de Spaarnwoudertocht, welke een geschikte locatie is gebleken vanwege het voorkomen van deze soorten verderop in de tocht. Door de aanleg van de Groene AS neemt het water geschikt voor deze soorten toe, en ook zal de kwaliteit verbeteren. Beide soorten zullen daar voordeel van ondervinden. Binnen het plangebied zullen sloten mogelijk tijdelijk worden gedempt of verkleind, maar het eindresultaat zal zijn een veel groter geschikt gebied voor de beschermden (en onbeschermden) soorten.

Conclusie vissen

In de sloten van het plangebied zijn alleen algemeen voorkomende vissoorten aangetroffen, zoals driedoornige stekelbaars (niet beschermd). Er is dus geen ontheffing nodig op grond van de *Flora- en faunawet*. Er zal wel aan de zorgplicht uit de *Flora- en faunawet* moeten worden voldaan.

Ongewervelden

Algemeen

Gezien het huidige landgebruik en de aanwezige vegetatie in en langs de sloten, worden de wateren in het plangebied over het algemeen als eutroof beschouwd. Daarnaast worden de sloten regelmatig geschoond, waardoor de onderwatervegetatie meestal ontbreekt. Hierdoor is het voorkomen van beschermden ongewervelden zoals brede geelrandwaterroofkever en de platte schijfhoren uitgesloten. Ook komen beschermden libel- en vlindersoorten, door het ontbreken van geschikt biotoop, niet voor in het plangebied. Echter, volgens de verspreidingsgegevens van de vlinderstichting is de rouwmantel in het uurhok (5 x 5 km) waarin de planlocatie ligt gesignaleerd.

De rouwmantel was begin 20ste eeuw nog een algemeen voorkomende standvlinder. Sinds 1962 is de soort om onbekende reden verdwenen, sindsdien worden ieder jaar nog enkele zwerfende exemplaren waargenomen. De rouwmantel leeft in gevarieerde, open bossen met wilgenstruiken op vochtige, zonnige plaatsen. De vlinder vliegt vooral langs bosranden met beschutte, warme inhammen en langs brede bospaden. Het plangebied voldoet niet aan de biotoopeisen van de rouwmantel.

Effecten

De geplande ontwikkelingen hebben geen negatieve effecten op de soorten uit de groep van beschermde ongewervelden. Beschermde ongewervelden, waaronder rouwmantel, komen door de afwezigheid van geschikt biotoop niet voor in het plangebied. De geplande ontwikkelingen zijn juist positief voor de insectenstand, door de grotere variëteit aan biotopen zal ook het aantal insectensoorten sterk toenemen.

Conclusie ongewervelden

Omdat negatieve effecten op beschermde ongewervelden zijn uitgesloten, is een ontheffingsaanvraag in het kader van de Ffw niet nodig.

Aanvullend onderzoek

In aanvulling op bovengenoemd onderzoek is door de polderecoloog van de gemeente Haarlemmermeer extra quick scan uitgevoerd naar de natuurwaarden en verwachte soorten in het gebied, in het kader van de in-werking-treding van de Wet natuurbescherming op 1 januari 2017 (onderzoek d.d. 01-05-2018).

Bestaande bomen en natuurwaarden

Het permanent aanwezige groen in het plangebied van Sportpark De Veldpost is van beperkte omvang. De zone bestaat overwegend uit agrarisch landgebruik. Enkel in de zuidoosthoek is een opgaande groenstructuur aanwezig. Het permanente opgaande groen binnen de plangrens van Sportpark De Veldpost is geïnventariseerd en beoordeeld. De bomen zijn van goede tot redelijke kwaliteit met een gemiddelde levensverwachting van meer dan 15 jaar. Het sortiment wordt overheerst door populieren. De bomen die kunnen worden ingepast in het plan en die kwalitatief goed scoren zijn in het plan behouden.

De akkers hebben een bijzonder lage natuurwaarde en biodiversiteit, dankzij de gebruikte werkmethoden. Het bosgedeelte in de zuidoosthoek gaf door zijn rustige ligging onderdak aan diverse vogels, maar er waren geen nesten van roofvogels. Mogelijk dat er een egel voorkomt, maar meer dan één zal het niet zijn. De kans op aanwezigheid van kleine marterachtigen is heel laag, bij gebrek aan voldoende voedseldieren (muizen).

Na voltooiing

De nieuwe situatie daarentegen, in samenhang met de aanliggende ecologische zone, biedt de natuur volop kansen. De opbouw van het gebied met sloten, oevers, vlakke delen en heuveltjes maakt dat bijzonder veel diersoorten hier onderdak kunnen vinden. Variërend van konijnen die in de heuvels hollen kunnen maken tot aan insecten als bijen en hommels die in kale grond op een zuidhelling hun eieren leggen. De grote variatie aan beplanting en bewerking (bos, open weide, helling, oever) geeft veel verschillende biotopen waar dan ook veel diersoorten zich thuis kunnen voelen. Door gericht beheer (bloeiende bermen en overwinterende ruigte voor insecten) kan een kleurrijke vegetatie ontstaan met daarop een zeer gevarieerde insectenpopulatie. Vlinders, kevers, libellen, spinnen en andere kleine diersoorten, die vervolgens tot voedsel kunnen dienen van vogels, kikkers en padden, roofinsecten en dergelijke. En die bieden dan weer voedsel aan bijvoorbeeld ringslangen en egels. De biodiversiteit van het gebied zal ten opzichte van de basissituatie enorm groeien, en dat zal nog jaren doorgaan.

Het gebied zal zo geschikt worden voor konijnen dat het raadzaam is de omheining van de sportvelden heel zorgvuldig konijnenwerend te maken. Dit wordt een belangrijke uitwerkingseis bij de vormgeving van de omheining. De komst op termijn van een vos is niet onmogelijk, maar gezien de nevenfunctie van de ecologische zone als hondenuitlaatgebied erg onwaarschijnlijk. In plaats daarvan is er een duidelijke kans op de vestiging van kleine marters als wezel, hermelijn en bunzing. Dit moet blijken wanneer het terrein definitief is ingericht. Wel kan gesteld worden dat met de nieuwe terreininrichting een verbetering wordt bewerkstelligd ten opzichte van de uitgangssituatie voor wat betreft flora en fauna.

5.5.3 Conclusie soortenbescherming

De natuurwaarden in het plangebied zijn over het algemeen heel laag. Het aantal biotopen is laag (akkers, een watergang, lintbebouwing) en maar weinig beschermde soorten hebben hier hun onderkomen of maken van dit gebied gebruik. Als gevolg hiervan zijn in het plangebied voornamelijk algemeen voorkomende soorten aanwezig. Afgezien van bittervoorn en kleine modderkruiper in de watergangen, vraagt geen andere planten- of diersoort extra aandacht.

5.6 Verkeer

5.6.1 Inleiding

Voor het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost is een verkeersonderzoek uitgevoerd: *Deelrapport Verkeer Bestemmingsplan Badhoevedorp-Lijnden Oost* (Goudappel Coffeng, 2012). In dit verkeersonderzoek is onderzocht wat de effecten zijn van de ruimtelijke ontwikkelingen in geheel Badhoevedorp op de bestaande en toekomstige verkeersstructuur. De ontwikkeling van sportcomplex De Veldpost is hier onderdeel van. Dit onderzoek dient dan ook eveneens als basis voor het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost.

De uitgangspunten die als basis zijn gebruikt voor de verkeerskundige onderbouwing van het bestemmingsplan zijn in het verkeersonderzoek beschreven. Dit betreft: de herkomsten en bestemmingen, de modal split, de verschillende varianten en de inbedding in het verkeersmodel. Deze paragraaf beschrijft de hoofdlijnen van het onderzoek en conclusies. Voor een volledige toelichting wordt verwezen naar het complete verkeersonderzoek (zie bijlage).

5.6.2 Uitgangspunten verkeersonderzoek

Herkomsten en bestemmingen

Uit het verkeersrapport blijkt dat in 2023 circa 20% van de autoverplaatsingen intern verkeer is (zowel herkomst als bestemming in Badhoevedorp). Ook blijkt dat vrachtverkeer in Badhoevedorp een sterke relatie heeft met Amsterdam en Noord-Holland zuid (o.a. rest van Haarlemmermeer, Schiphol, Aalsmeer, Uithoorn). Ook voor het openbaar vervoer geldt een sterke relatie met Amsterdam en Noord-Holland zuid, maar ook met Zuid-West Nederland (o.a. Den Haag en Rotterdam). De fietsverplaatsingen gaan grotendeels naar Amsterdam of blijven intern.

Modal split

De modal split geeft de verdeling van de verplaatsingen aan over de verschillende vervoerwijze (auto, openbaar vervoer, fiets). Het verkeersrapport geeft de modal split van Badhoevedorp weer naar het aantal verplaatsingen, zowel voor de situatie in 2008 als in 2023 (zonder ontwikkelingen). Voor de huidige situatie is dit gebaseerd op gegevens uit het MON (mobiliteitsonderzoek Nederland). Voor de toekomstige situatie is door het gemeentelijk verkeersmodel een inschatting gemaakt. Voor de auto stijgt het aandeel van 63% naar 64%, het openbaar vervoer aandeel stijgt van 5% naar 7% en het aandeel fiets daalt van 32% naar 29%.

Modelvarianten

In de tabel zijn de onderzochte modelvarianten of scenario's aangegeven die in het kader van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost zijn onderzocht.

bestemmingsplan (ruimtelijke ontwik- kelingen)					
naam variant	omlegging a9		jaar	maximum schipholweg	capaciteit t106
huidige situatie					
2011	x	x	2011	80 km/h	2x1
autonome situatie					
2023	x	x	2023	80 km/h	2x2
autonome situatie					
2023 met					
omlegging a9	✓	x	2023	80 km/h	2x2
plansituatie 2023	✓	✓	2023	80 km/h	2x2
plansituatie 2026	✓	✓	2026	80 km/h	2x2
plansituatie 2026 -					
schipholweg 50	✓	✓	2026	50 km/h	2x2
plansituatie 2026-					
t106 2x1	✓	✓	2026	80 km/h	2x1

In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing is het noodzakelijk om de planeffecten van het nieuwe bestemmingsplan inzichtelijk te maken. Op basis van een aantal scenario's wordt dit effect middels modelberekening inzichtelijk gemaakt. Hierbij wordt de verkeerssituatie voor de huidige situatie 2011 (het jaar waarin het voorontwerpbestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost vastgesteld is) en 2023 (autonome groei, zonder ruimtelijke ontwikkelingen van het bestemmingsplan) in beeld gebracht. Gekozen is voor het jaar 2023, omdat dit 10 jaar na de vaststelling van het bestemmingsplan in 2013 is. In de toekomst-scenario's is vervolgens onderscheid gemaakt tussen de situatie waarbij de A9 is omgelegd, de situatie waarbij het functioneel programma van het bestemmingsplan volledig gerealiseerd is, de nieuwe A9 opengesteld is en de huidige A9 gemoveerd is (plansituatie). De verdere analyse vindt plaats tussen:

- de huidige situatie (2011);
- de situatie in 2023 met omlegging A9 maar exclusief ruimtelijke ontwikkelingen Badhoevedorp;
- de situatie in 2023 met omlegging A9 en inclusief ruimtelijke ontwikkelingen Badhoevedorp.

De laatste twee varianten maken het planeffect van de ruimtelijke ontwikkelingen van Badhoevedorp zichtbaar. Voor een uitgebreide toelichting op de onderzochte varianten en de gebruikte input aan verkeersmodellen wordt verwezen naar het verkeersrapport.

5.6.3 Verkeerskundige analyse varianten

Uitkomsten modelvarianten

In het verkeersrapport zijn de resultaten van de doorgerekende verkeersvarianten opgenomen en geanalyseerd. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar het verkeersrapport.

Verkeersintensiteiten

Voor een aantal wegvakken in Badhoevedorp en op de aanvoerwegen naar de kern van Badhoevedorp is een overzicht gemaakt van de verkeersintensiteiten (aantal motorvoertuigen) op een gemiddelde werkdag per etmaal. Dit geeft inzicht in de verwachte toe- en afname van verkeer als gevolg van de geplande ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen voor het jaar 2023. In de verkeersprognose voor de planvariant 2023 valt op dat de geplande ontwikkelingen zorgen voor een toename van verkeer in Badhoevedorp. De toenames zijn voornamelijk aanwezig op de volgende locaties:

- Sloterweg (+100/+7.900);
- Schipholweg (+3.900/+7.800);
- Hoofdweg (+500/+4.700);
- Sloterbrug (+1.800/+2.000);
- Nieuwe weg Schuilhoeve (+4.000).

Een ander effect van de infrastructurele ontwikkelingen in de plansituatie is een vermindering van verkeer op de Kamerlingh Onneslaan die nu samen met de Robert Kochstraat fungeert als hoofd-entree van Badhoevedorp vanaf de afrit A9. De vermindering wordt verklaard door de aanleg van de Amsterdamse Laan die als een nieuwe verbindingsweg ten westen van Badhoevedorp. Er is dus sprake van verschuiving en oriëntatie van verkeer binnen Badhoevedorp waardoor het verkeer gelijkmatiger over de dorpswegen wordt verspreid. De verschuiving van de Robert Kochstraat in noordelijke richting in de plansituatie zorgt niet voor een verschuiving in verkeer.

Er is in de plansituatie uitgegaan van een 'worstcase'-scenario met de Schipholweg (N232) op 80 km/h. Uit de variant met afwaardering van de Schipholweg in de plansituatie (naar 50 km/h) blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Schipholweg ter hoogte van Badhoevedorp afnemen (maximaal 9.500 mvt/etmaal). Uit de analyse komt naar voren dat het voornamelijk doorgaand verkeer is, dat bij afwaardering van de Schipholweg gebruik zal maken van de (omgelegde) A9. Op de Sloterweg nemen de intensiteiten ook af door de verlaging van de snelheid op de Schipholweg / N232 (maximaal ca. 3.000 mvt/etmaal). Over het afwaarderen van de Schipholweg / N232 voert de gemeente overleg met de provincie als wegbeheerder.

Verkeersintensiteit De Veldpost

Op basis van het programma is een inschatting gemaakt voor de verkeersgeneratie voor de gemengde sportvoorziening De Veldpost. Dit door op basis van de kencijfers van het CROW een globale schatting

te doen voor het aantal parkeerplaatsen. De maximale verkeersgeneratie op een weekenddag bedraagt dan 728 voertuigen. Hierbij wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van een parkeerplaats bij een sportvoorziening op een weekenddag ongeveer vier is. De weekdagintensiteit is uiteraard lager.

5.6.4 Verkeersafwikkeling

Onderzocht is of de geconstateerde intensiteitstoename als gevolg van de gebiedsontwikkeling invloed hebben op de verkeersafwikkeling. Het verkeersrapport bevat zogenaamde I/C-verhoudingen (intensiteit/capaciteit) voor de ochtend- en avondspits voor de situatie met en zonder plan. Omdat op wegen binnen de bebouwde kom de kruispuntcapaciteit eerder maatgevend is dan de wegvakcapaciteit is naar de kruispunt-belastingen gekeken. In dat kader zijn de belastingsgraden van diverse kruispunten aangegeven. Zie het verkeersrapport voor de bijbehorende kaartbeelden. Als naar de belastingsgraden op de kruispunten wordt gekeken, dan valt vooral de intensiteitstoename op de Schipholweg en de Sloterweg op. Met name in de avondspits wordt het kruispunt dat deze wegen samenbrengt dusdanig zwaarder belast dat er mogelijk maatregelen op het kruispunt nodig zijn. Ook de overige kruispunten op de Sloterweg worden zwaarder belast, hier leidt dit echter niet tot een belastingsgraad van 85% of hoger.

Het kruispunt Hoofdweg - Schipholweg is reeds zwaar belast en ook de kruispunten nabij de Sloterbrug zijn reeds een aandachtspunt. Bij een autonome ontwikkeling zonder plan hebben deze kruispunten al een belastingsgraad van boven de 85%. Door het realiseren van het plan voor de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp krijgen deze kruispunten meer verkeer te verwerken en blijven daarmee een aandachtspunt.

Een exacte uitwerking van de volgende thema's - op het schaalniveau van geheel Badhoevedorp - is in een later stadium nodig:

- maximumsnelheid op de Schipholweg;
- mogelijke doortrekking Kamerlingh Onneslaan naar Schipholweg;
- toevoegen capaciteit/verbeteren verkeersafwikkeling Schipholweg - Sloterweg;
- verkeersafwikkeling/fietsbrug Sloterbrug;
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer op Schipholweg.

Verkeersafwikkeling De Veldpost

De Veldpost krijgt een ontsluiting aan de Sloterweg en een ontsluiting bij de Amsterdamse laan (werktitel) nabij de Schipholweg. De exacte verdeling over beide aansluitingen is afhankelijk van het ontwerp en van de inrichting van het sportterrein. Ruim 720 voertuigen op een weekenddag zullen zich over beide ontsluitingen verdelen. Op beide ontsluitingen is de extra belasting zeer gering en zijn geen negatieve effecten op de doorstroming te verwachten.

5.6.5 Conclusie verkeersonderzoek

Voor het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost is verkeersonderzoek uitgevoerd. De ruimtelijke ontwikkelingen voor de totale gebiedsontwikkeling Badhoevedorp - waaronder die voor deelplan De Veldpost - zijn onderzocht op hun verkeerskundige effecten op de bestaande en toekomstige verkeersstructuur.

Geconcludeerd wordt dat er een haalbare verkeerskundige afwikkeling mogelijk is voor de ontwikkeling van het sportcomplex De Veldpost zoals opgenomen in het bestemmingsplan. Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor vaststelling van voorliggend bestemmingsplan.

5.7 Geluid

5.7.1 Wet- en regelgeving

Algemeen

In de *Wet geluidhinder* (Wgh) zijn geluidsnormen opgenomen voor de emissie van diverse geluidsbronnen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrie. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of gezoneerd industrieterrein. Een geluidszone is een aandachtsgebied aan weerszijden van een (spoor)weg en rondom een industrieterrein waarbinnen de geluidsnormen van de *Wet geluidhinder* van toepassing zijn.

Normering

De *Wet geluidhinder* kent een systeem van een ondergrens en een plafond. De ondergrens betreft de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Het geluidsniveau dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen te voldoen aan deze 'voorkeursgrenswaarde'. De voorkeursgrenswaarde verschilt per geluidsbron. Indien deze wordt overschreden, kan een hoger geluidsniveau worden toegestaan, de zogenaamde hogere waarde. Aan de hogere waarde is een maximum verbonden. De hogere waarde mag enkel worden vastgesteld indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de voorkeursgrenswaarde te brengen niet mogelijk zijn. Tevens maakt een onderzoek en beoordeling van het 'gecumuleerde geluidsniveau' deel uit van de procedure voor het vaststellen van een hogere waarde.

De maximale hogere waarde verschilt per geluidsbron, per gevoelige bestemming en in het geval van wegverkeerslawaaï per situatie. Eerder verleende hogere waarden dienen in acht te worden genomen bij de toetsing aan de wettelijke normering.

In (de directe omgeving van) het plangebied zijn diverse geluidsbronnen gelegen, te weten wegverkeer, spoorwegverkeer, industrie en luchtverkeer. De normering voor luchtverkeer is niet opgenomen in de *Wet geluidhinder*. Beoordeling hiervan vindt in dit kader enkel plaats ten behoeve van de bepaling van het 'gecumuleerde geluidsniveau'. Het wettelijk kader van de geluidsbronnen wordt hieronder toegelicht.

5.7.2 Geluidsbronnen

Wegverkeer

In Artikel 76 van de Wgh is bepaald dat bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht genomen moeten worden. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. De hogere waarde voor wegverkeerslawaaï verschilt per situatie (bestaand of nieuwbouw / binnen of buitenstedelijk*). Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties bedraagt dit maximum 63 dB en in buitenstedelijke situaties 53 dB.

Naast de nieuwbouw van gevoelige bestemmingen in de geluidszone van een weg bepaalt de *Wet geluidhinder* tevens de geluidsnormering voor gevoelige bestemmingen bij de aanleg of wijziging van een nieuwe weg. Voor de aanleg van een weg in binnenstedelijke situaties bedraagt dit maximum 63 dB en in buitenstedelijke situaties 58 dB. Bij de fysieke wijziging van een weg dient te worden vastgesteld of er sprake is van een 'reconstructie' in de zin van de *Wet geluidhinder*. Er is sprake van een 'reconstructie' als door de wijziging het geluidsniveau toeneemt met 2 dB of meer. In principe mag de toename van het geluidsniveau niet meer dan 5 dB bedragen. Indien reeds hogere waarden zijn vastgesteld vóór reconstructie mag een nieuwe hogere waarde niet meer bedragen dan 58 dB in stedelijk gebied en 63 bij buitenstedelijk gebied. De voorkeursgrenswaarde bij reconstructies is afwijkend. Deze bedraagt 48 dB. Als echter een hogere waarde is vastgesteld en het geluidsniveau bedraagt meer dan 48 dB betreft het de laagste waarde van:

- de heersende waarde of,
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wgh kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoned industrie terrein met een zonegrens. Dit betreft bedrijventerreinen met gronden waarop zich zogenaamde "zware lawaaimakers" mogen vestigen, als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wgh en artikel 2.1 lid 3 c.q. Bijlage 1, onderdeel 1 van het *Besluit omgevingsrecht* (Bor). De geluidszone behorende bij het industrie terrein betreft het gebied tussen de grens van het industrie terrein en de zonegrens. Buiten de zonegrens mag de geluidsbelasting vanwege het industrie terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan. De maximaal vast te stellen hogere waarde voor nieuwbouw van woningen bedraagt 55 dB(A). Voor bestaande woningen bedraagt deze 60 dB(A).

Spoorweglawaai

Spoorwegen hebben een zone, waarvan de breedte afhankelijk is van de hoogte van het geluidsproductieplafond. In artikel 1.4 van het Besluit geluidhinder is de breedte van de zone aangegeven. De zonebreedte varieert van 100 tot 1.200 meter en is afhankelijk van het geluidsproductieplafond. Bij ontwikkelingen rond geluidsgevoelige bestemmingen in de zone of wijzigingen aan de spoorlijn moet akoestisch onderzoek worden gedaan. Op basis van de uitkomsten kunnen zo nodig maatregelen worden overwogen. De voorkeursgrenswaarde en maximaal toegestane geluidsbelasting bedragen respectievelijk 55 en 68 dB (Lden), afhankelijk van de situatie.

Luchtvaartlawaai

Op grond van artikel 8.30a van de *Wet luchtvaart* stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Deze kaart 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.

Grondgeluid

Voor grondgeluid is geen wettelijke norm geregeld. Voor het bestemmingsplan is goede ruimtelijke ordening van belang, maar hoeft geen grondgeluidonderzoek te worden overlegd.

Informatie gemeente over wonen in nabijheid luchthaven

Het wonen in een luchthavenomgeving brengt positieve effecten als werkgelegenheid en bereikbaarheid met zich mee, maar kan soms ook geluidshinder opleveren vanwege het vliegverkeer en de nabijheid van uitvliegeroutes. Wie plannen heeft in de regio te gaan wonen, kan veel informatie vinden die voor hem of haar van belang kan zijn op www.bezoekbas.nl, de website van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).

5.7.3 Onderzoek

Het bestemmingsplan De Veldpost baseert zich op het voor het bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost uitgevoerde geluidsonderzoek. Het rapport *Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost* (Witteveen en Bos, 2013) is een bijlage bij het bestemmingsplan. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar het hoofdrapport. Deze paragraaf beschrijft op hoofdlijnen de akoestische situatie voor bestemmingsplan De Veldpost in relatie tot de voorgenomen ontwikkelingen.

Aanleg en wijziging van wegen

In het plangebied De Veldpost bevinden zich geen gemeentelijke wegen. Ten behoeve van de ontsluiting van het sportgebied wordt een nieuwe gemeentelijke erftoegangsweg aangelegd vanaf de Sloterweg, richting de Schipholweg. Er is daarmee sprake van de aanleg en wijziging van wegen. Voor de weg zal een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur gaan gelden. Op grond van de Wet geluidhinder is deze weg niet gezoned. Hiervoor worden dan ook geen hogere grenswaarden vastgesteld.

Geluidsbelasting bestaande woningen

In de nabijheid van de nieuwe weg zijn enkele bestaande woningen gelegen aan de Sloterweg. De geluidsbelasting als gevolg van de nieuwe ontsluitingsweg bedraagt ten hoogste 37 dB. Gelet op de

relatief lage geluidsbelastingen op bestaande woningen heeft de aanleg van de ontsluitingsweg geen consequenties voor het aspect geluid. Voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg is geen zoneringsplicht.

(Niet-)geluidsgevoelige ontwikkelingen

Binnen het bestemmingsplangebied De Veldpost worden geen geluidsgevoelige ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De niet-geluidsgevoelige ontwikkeling betreft de ontwikkeling van een sport- en recreatiegebied met een omvang van circa 20 hectare. Op basis van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering bedraagt de richtafstand van een sport- en recreatiepark (met buitenverlichting) minimaal 50 meter. De inrichtingsgrenzen zijn niet binnen een afstand van 50 meter tot de bestaande woningen ten noorden van de Schipholweg gesitueerd. Nader akoestisch onderzoek is niet nodig.

5.7.4 Conclusie

Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voorziet ook niet in nieuwe geluidsgevoelige functies, zodat geen toetsing aan de Wet geluidhinder hoeft plaats te vinden.

5.8 Luchtkwaliteit

5.8.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

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

Wet milieubeheer

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

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

- grenswaarden uit bijlage II van de *Wet milieubeheer* worden niet overschreden, of
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂), of
- het initiatief is opgenomen in het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* (NSL).

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

Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB *Gevoelige Bestemmingen* moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.8.2 Onderzoek luchtkwaliteit

Het programma voor de gehele gebiedsontwikkeling Badhoevedorp is apart onderzocht in het *Luchtkwaliteitsonderzoek Badhoevedorp – Lijnden-Oost* (Witteveen en Bos, 2013). Voor de resultaten wordt verwezen naar het onderzoek.

De ontwikkeling van De Veldpost draagt in 'niet betekenende mate' bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit blijkt na invulling van de NIBM- tool ('niet in betekenende mate') van Infomil. Hierbij is uitgegaan van de maximale voertuigbewegingen op een weekenddag. Het aandeel vrachtverkeer is nul procent.

Er worden geen gevoelige bestemmingen toegevoegd. Er is een bestaand kinderdagverblijf aanwezig in De Wildenhorst. Deze is meer dan 50 meter gelegen van de provinciale Schipholweg en meer dan 300 meter gelegen van de bestaande A9.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		728
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,62
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,16
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate;		

Daarnaast is de ontwikkeling opgenomen in het NSL onder het nummer IB-nr 701.

5.8.5 Conclusie luchtkwaliteit

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de wijze waarop de gronden in het plangebied bestemd zijn. Het bestemmingsplan met de daarin opgenomen ontwikkelingen voldoet aan de eisen ten aanzien van de luchtkwaliteit.

5.9 Hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

5.9.1 Wet- en regelgeving en beleid

Luchthavenindelingbesluit

Met de inwerkingtreding van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in 2003 (LIB 2003) zijn ruimtelijke beperkingen opgelegd aan de omgeving van Schiphol. Enerzijds om de veiligheid van het luchtverkeer van en naar Schiphol in voldoende mate te kunnen waarborgen, anderzijds om de mensen die rondom Schiphol leven voldoende te beschermen tegen geluidhinder en externe veiligheidsrisico's.

Het LIB is op het onderdeel vliegveiligheid geactualiseerd in 2015. De regels over geluid en externe veiligheid zijn in 2017 herzien. Hierbij is de zogenaamde 20Ke-contour uit de (inmiddels vervallen) Nota Ruimte opgenomen in het LIB. In een latere fase wordt ook de ligging van de beperkingengebieden vanwege geluid en externe veiligheid aangepast.

In bijlage 3 van het LIB zijn 5 zones aangewezen. Zones 1 en 3 zijn ingesteld vanwege externe veiligheid (EV). Zones 2 en 4 betreffen beperkingen vanwege geluid. Zone 5 is een planologisch afwegingsgebied gebaseerd op de zogenaamde 20Ke-gebied uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte. Voor Amsterdam zijn alleen LIB zone 4 (groene vlak) en het 20Ke-gebied (gele vlak) relevant, omdat deze over Amsterdams grondgebied vallen.

20 Ke-contour

Het 20Ke-gebied is een planologische afwegingsruimte die voortvloeit uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte. De regels binnen deze zone zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Het uitgangspunt is dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied wordt gevlogen. Gelet hierop moet terughoudendheid betracht worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is.

Binnen 20Ke-gebied is het mogelijk om woningbouw toe te staan onder de volgende voorwaarden:

1. de locatie is 'bestaand stedelijk gebied';
2. er wordt expliciet rekening gehouden met vliegtuiggeluid;
3. bewoners worden vooraf actief geïnformeerd en
4. er wordt expliciet rekening gehouden met externe veiligheidsrisico's.

Over de ontwikkelmogelijkheden binnen het 20Ke-gebied zijn het Rijk, de luchtvaartsector en de regio in maart 2016 tot een set afspraken gekomen. Deze afspraken houden in dat binnen de 20Ke-contour en binnen het Bestaand Stedelijk Gebied (BSG) gemeenten eigen afwegingsruimte krijgen voor het ontwikkelen van geluidsgevoelige bestemmingen. Voorwaarde is dat gemeenten in hun planvorming rekenschap geven van de aanwezigheid van het vlieglawaai en toekomstige bewoners hierover actief informeren. Daarbij dragen gemeenten zelf de verantwoordelijkheid voor het afhandelen van klachten van bewoners van deze nieuwe woningen. De luchtvaartsector wordt gevrijwaard van extra kosten die hiermee samenhangen. In de 20ke-zone, maar buiten bestaand stedelijk gebied (dus in het landelijk gebied), is het ontwikkelen van geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan.

5.9.2 Onderzoek hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

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

Bouwbeperkingen

Een zeer klein gedeelte ten westen van het plangebied valt binnen het beperkingengebied van het LIB, 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.



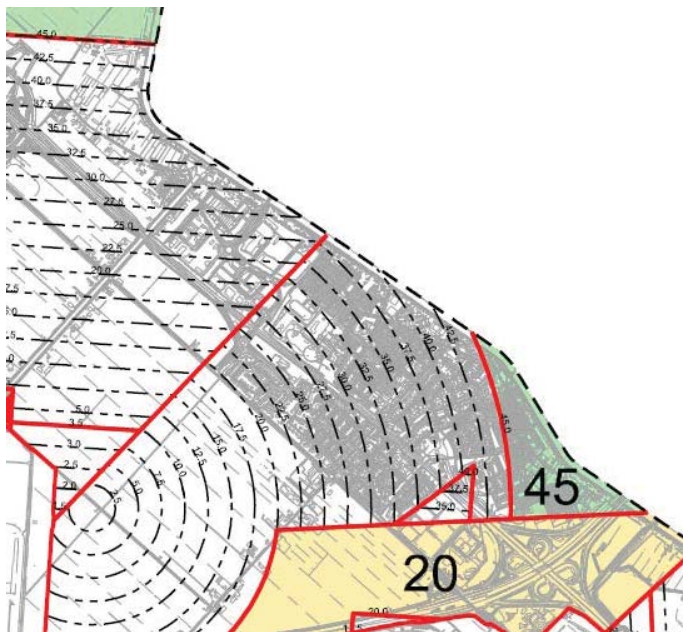
Afbeelding 5.6: Bouwbeperkingen Luchthavenindelingbesluit

- Veiligheidssloopzone (Zone 1 Luchthavenindelingbesluit (paars))*
 Binnen een veiligheidssloopzone zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of van bedrijven en gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB.
- Geluidssloopzone (Zone 2 Luchthavenindelingbesluit (blauw))*
 Binnen een geluidssloopzone zijn geen gebouwen toegestaan behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of van bedrijven en gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB.
- 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. Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt dit strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB.
- 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. In het LIB zijn deze geclassificeerd als woningen, woonwagens, woonschepen, gebouwen met een gezondheidszorgfunctie en gebouwen met een onderwijsfunctie. Ook hier mag bestaand gebruik doorgang vinden.
- Zone beperkingen geluid en veiligheid / de voormalig 20 KE-contour (zone 5 Luchthavenindelingbesluit)*
 Binnen de 20-KE contour is onder voorwaarden woningbouw toegestaan.

Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB.

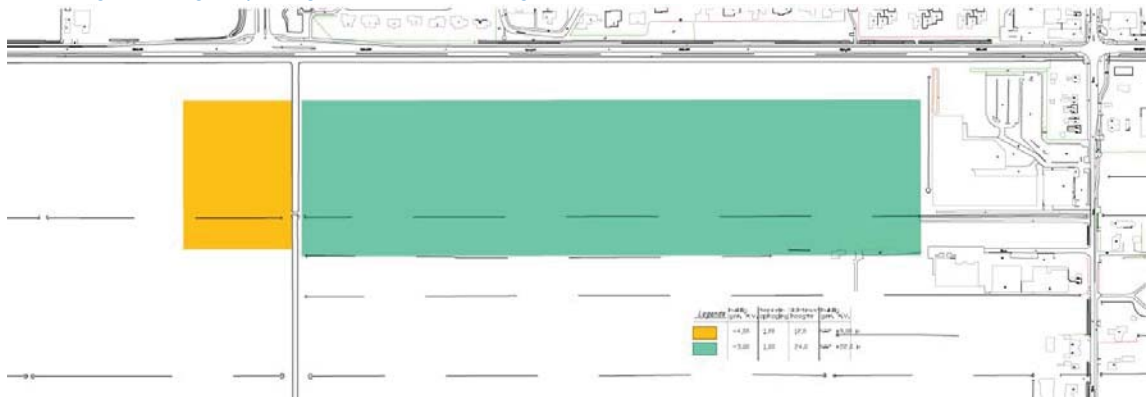
Hoogtebeperkingen

In het LIB zijn ook hoogtebeperkingen aangegeven. Het plangebied kent in het LIB een maximale bebouwingshoogte van circa 15 tot 45 meter en in een deel 7,5 meter, gerelateerd aan de referentiehoogte van Schiphol (NAP -4,00 m). Hoger bouwen is alleen mogelijk met een verklaring van geen bezwaar. Op 10 januari 2018 is door de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport een verklaring van geen bezwaar afgegeven voor het plaatsen van zes lichtmasten bij de atletiekbaan. De inspectie heeft daarbij getoetst of plaatsing van de lichtmasten gevolgen zou hebben voor de luchtvaart. De Inspectie heeft de plannen beoordeeld en daarbij vastgesteld dat de plannen geen gevolgen hebben voor de vliegveiligheid.



Met het bestemmingsplan is het streven om geen ontwikkelingen mogelijk te maken die strijdig zijn met de hoogtebeperkingen uit het LIB. Mocht dit incidenteel toch nodig zijn dan zal de benodigde verklaring van geen bezwaar Wet luchtvaart aangevraagd worden.

Afbeelding 5.5: Hoogtebeperkingen Luchthavenindelingbesluit



Afbeelding 5.6 Gewenste hoogtes lichtmasten in relatie tot mogelijke bouwhoogtes LIB

Vogelprotectiegebied

Het plangebied valt geheel binnen het gebied dat beperkingen oplegt ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen. Tot de vogelaantrekkende bestemmingen worden in het Luchthavenindelingbesluit genoemd (artikel 2.2.3): industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen, opslag of verwerking van afvalstoffen, natuurreervaten en vogelreservaten, moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 hectare. Dit laatste geldt voor nieuw aan te leggen water. Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met het LIB ten aanzien van vogelprotectiegebieden aangezien geen wateroppervlakten

worden aangelegd die groter zijn dan 3 hectare.

5.9.3 Conclusie beperkingen door vliegverkeer

Vanuit het LIB zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost, met uitzondering van de lichtmasten die benodigd zijn voor het sportcomplex. Hiervoor is een verklaring van geen bezwaar Wet luchtvaart inzake hoogtebeperkingen verleend.

5.10 Bedrijven en milieuzonering

5.10.1 Wet- en regelgeving en beleid

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan wordt de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen. Door milieuzonering kan een ruimtelijke scheiding worden aangebracht tussen milieubelastende functies en milieugevoelige functies. De VNG-brochure *Bedrijven en Milieuzonering* (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet het bestemmingsplan een ruimtelijke regeling omvatten, die recht doet aan de gevestigde bedrijven, maar ook garanties geeft voor een goede kwaliteit van de leefomgeving. Om ervoor te zorgen dat gevestigde bedrijven geen overlast voor de omgeving veroorzaken, wordt bij bestemmingsplannen het uitgangspunt gehanteerd dat milieubelastende en hindergevoelige functies ruimtelijk van elkaar worden gescheiden. De milieuzonering is gebaseerd op de Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB) uit de brochure *Bedrijven en Milieuzonering*. In de SvB wordt met een indeling in milieucategorieën (de 'SBI-codering') aangegeven of de milieubelasting van een bedrijf of een bedrijfsactiviteit ten opzichte van een hindergevoelige functie toelaatbaar kan zijn. Aan deze categorieën worden bepaalde omgevingstypen en/of richtafstanden gekoppeld.

Gevoelige functies, gebiedstypen en richtafstanden

De milieuzonering van een bedrijventerrein wordt bepaald door de gevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied en gevoelige functies binnen het plangebied. Gevoelige functies zijn woningen en woongebieden. Daarnaast moet gedacht worden aan scholen, ziekenhuizen en recreatieve functies. De richtafstanden tot deze gevoelige functies is afhankelijk van het gebiedstype; 'rustige woonwijk' of 'gemengd gebied'. De richtafstanden voor de milieucategorieën die in de SvB worden aangehouden ten opzichte van een rustige woonwijk en een gemengd gebied staan in de onderstaande tabel. De grootste afstand is daarbij bepalend voor de richtafstand die dient te worden aangehouden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies.

Richtafstanden SvB (bron: bedrijven en milieuzonering)

Milieucategorie	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

5.10.2 Onderzoek bedrijven en milieuzonering

In het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig behoudens een strook grond waar geparkeerd wordt en de bedrijven in de sport- en recreatiesector. In de nieuwe situatie worden geen bedrijven mogelijk gemaakt binnen het plangebied. Het gebied krijgt een sportbestemming met de mogelijkheid voor het realiseren van clubaccommodaties.

Op basis van de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* bedraagt de richtafstand van een sport- en recreatiepark (met buitenverlichting) 50 meter. De inrichtingsgrenzen zijn niet binnen een afstand van 50 meter tot de bestaande woningen ten noorden van de Schipholweg gesitueerd. Ook langs de Sloterweg liggen geen woningen binnen de inrichtingsgrenzen.

5.10.3 Conclusie bedrijven en milieuzonering

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

5.11 Geur

5.11.1 Wet- en regelgeving en beleid

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

5.11.2 Onderzoek geur

In het plangebied zijn geen agrarische bedrijven aanwezig waarvoor een minimale afstand tot een geurgevoelig object aangehouden dient te worden. Vanuit bedrijven en milieuzonering worden wel eisen gesteld aan de afstand van een bedrijf tot gevoelige objecten vanuit het aspect geur. In het bestemmingsplan zijn geen bedrijven opgenomen.

De activiteiten op Schiphol zijn relevant voor het aspect geur. Uit een voor het bestemmingsplan Schiphol uitgevoerd onderzoek (*Geuronderzoek bestemmingsplan Schiphol*, Buro Blauw B.V. 2010) is gebleken dat met name de luchtvaartgebonden activiteiten van belang zijn. De geurbelasting rondom Schiphol wordt volledig gedomineerd door de emissie van kerosinegeur van de luchtvaartgebonden-activiteiten. Voor de situatie vanaf 2010 worden in het onderzoek de volgende conclusies getrokken:

- binnen de geurcontour van 0,5 ouE/m³ als 98-percentiel door vliegverkeer gebonden activiteiten rondom Schiphol, ligt een groot aantal woongebieden van de gemeentes Amsterdam, Haarlem en Haarlemmermeer;
- binnen deze contour zal naar verwachting 6% tot maximaal 15% van de mensen ernstige geurhinder ondervinden van de kerosinegeur.

Badhoevedorp ligt in zijn geheel binnen de geurcontour van 0,5 ouE/m³ als 98-percentiel.

De voorgenomen ontwikkeling in het bestemmingsplan De Veldpost behelst de realisatie van sportvelden met bijbehorende accommodaties. Sportvelden zijn geen geurgevoelig object. Ook zal er geen permanent menselijk verblijf binnen het sportcomplex plaats vinden.

5.11.3 Conclusie geur

Het aspect geur vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.12 Licht

5.12.1 Wet- en regelgeving en beleid

In het Activiteitenbesluit staan weinig specifieke voorschriften voor de uitvoering van verlichtingsinstallaties. Gesteld wordt dat lichthinder voorkomen dan wel beperkt moet worden tot een aanvaardbaar niveau. Voor de bepaling hiervan wordt door de gemeente Haarlemmermeer aangesloten bij de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde. De lampen in de armaturen mogen in ieder geval niet vanuit de woning waarneembaar zijn en bij twijfel over mogelijke hinder en bij klachten wordt getoetst aan normen voor verticale verlichtingssterkte en lichtsterkte van de lampen.

5.12.2 Onderzoek licht

Het plangebied en de omgeving daarvan is als stedelijk gebied met Schiphol en snelwegen al sterk verlicht. Een relevante nieuwe ontwikkeling is de ontwikkeling van het sportcomplex De Veldpost. Op dit sportcomplex De Veldpost worden lichtmasten gerealiseerd ten behoeve van verlichting van de sportfaciliteiten. Om lichthinder afkomstig van de sportcomplexen te voorkomen zal voor plaatsing van de installatie het ontwerp van de verlichtingsinstallatie, met een berekening getoetst dienen te worden. Bij de situering van de lichtmasten wordt rekening gehouden met eventuele woningen in de omgeving. Naar verwachting is het mogelijk om de lichtmasten zo te situeren en af te stellen dat lichthinder voorkomen wordt.

5.12.3 Conclusie licht

Bij de uitwerking van het sportcomplex dient bij de situering van de lichtmasten en de afstelling van de armaturen rekening gehouden te worden met de omgeving en nabijgelegen woningen. Het aspect licht vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.13 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid rondom opslag, gebruik, productie en transport van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's dienen aanvaardbaar te blijven.

5.13.1 Wet- en regelgeving en beleid

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 getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico (GR).

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* (RNVGS) (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

Het *Besluit externe veiligheid buisleidingen* (Bevb) 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).

5.13.2 Quickscan externe veiligheid

Voor het bestemmingsplan De Veldpost is gebruik gemaakt van de voor het bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost uitgevoerde onderzoek. Dit is bruikbaar omdat er geen veranderingen zijn die de externe veiligheid beïnvloeden. In dit onderzoek – bestaande uit drie deelrapporten van Oranjewoud (2010) – is een quick scan externe veiligheid uitgevoerd.

- *Verantwoording groepsrisico eindsituatie (2021), Oranjewoud, oktober 2010.*
- *Verantwoordingsplicht groepsrisico Interim fase ontwikkelingen zonder verlegd tracé A9 bp Badhoevedorp, Oranjewoud, oktober 2010.*
- *Risicoberekening vervoer gevaarlijke stoffen, Oranjewoud 2012.*

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

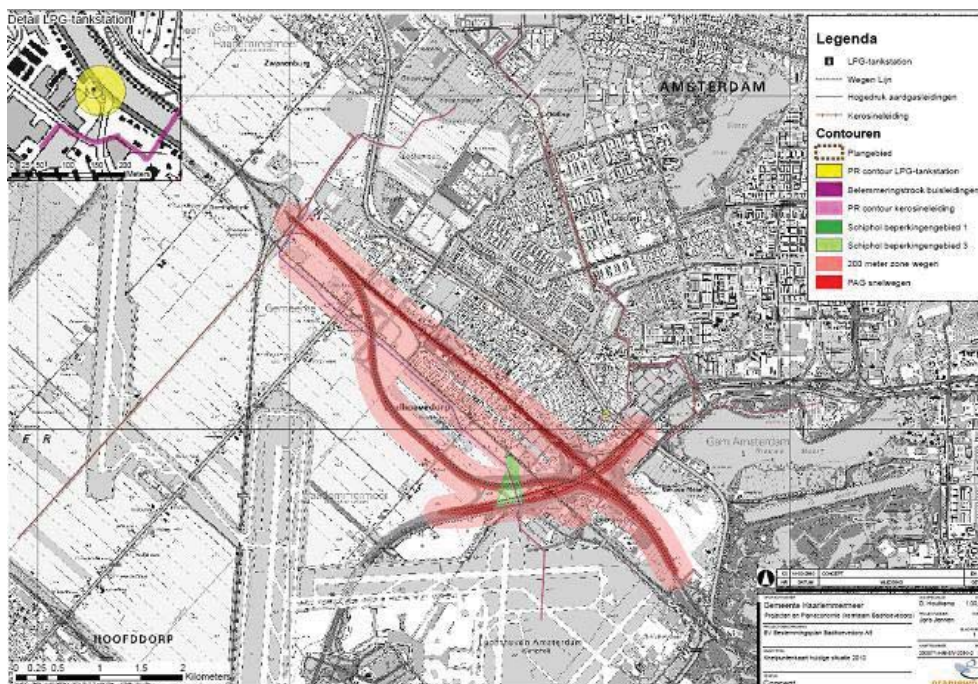
- inrichtingen, welke onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen vallen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water;
- hogedruk aardgasleidingen en K1, K2, K3-vloeistofleidingen.

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.

Voor het plangebied zijn de relevante uitkomsten van de quickscan:

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

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



Afbeelding 5.7: Risicocontouren externe veiligheid

5.13.3 Verantwoording groepsrisico

Naar aanleiding van de uitkomsten van de quick scan externe veiligheid, heeft Oranjewoud BV risicoberekeningen uitgevoerd voor de toename van het GR in de omgeving van de auto snelwegen A4 en A9. Op basis van deze berekeningen is een verantwoording van het GR opgesteld (de volledige rapportage is opgenomen in bijlage 2.8 van de quick scan externe veiligheid).

Volgens de *Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen* moet het bevoegd gezag bij ruimtelijke plannen verantwoording over het groepsrisico afleggen bij toename van het groepsrisico ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied. De verantwoordingsplicht heeft tot doel een goede ruimtelijke afweging te maken waarin de veiligheid voor de maatschappij als geheel voldoende gewaarborgd is. In de verantwoordingsplicht wordt bepaald welke risico's worden geaccepteerd en - indien noodzakelijk - welke veiligheidsverhogende maatregelen daarmee gepaard gaan. Deze afweging is kwalitatief van aard en richt zich op aspecten als de mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een mogelijke calamiteit en de mate van zelfredzaamheid van de bevolking.

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

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

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

Uit de berekeningen van het GR is gebleken dat:

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

Wanneer strikt naar De Veldpost wordt gekeken is er sprake van verplaatsing van reeds bestaande sportcomplexen. De atletiekbaan was in de oude situatie al binnen de invloedssfeer van de A9 gelegen en komt in de nieuwe situatie niet dichterbij te liggen. Het voetbal- en honkbalcomplex lag in de oude situatie binnen de invloedssfeer van de A9 en de A4 en komt in de nieuwe situatie hier verder vanaf te liggen.

Door deelgebied De Veldpost (deels aangrenzend en deels door het bestemmingsplangebied) loopt de Amsterdam-Schiphol pijpleiding die kerosine transporteert. Deze kent een belemmeringszone van 5 meter en een PR 10^{-6} van 15 meter. De bouwwerken zijn buiten deze contour van 15 meter bestemd. Voor de clubhuizen die bij de sportfunctie horen wordt de aanwezigheid van beperkt zelfredzame personen niet uitgesloten in het bestemmingsplan. Indien mogelijk wordt bij het oprichten van dergelijke functies zo veel mogelijk afstand gehouden tot de transportassen. Indien beperkt zelfredzame personen aanwezig zijn wordt aandacht besteed aan risicocommunicatie.

5.13.4 Conclusie externe veiligheid

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan. De toename van het groepsrisico als gevolg van de totale gebiedsontwikkeling Badhoevedorp (waaronder De Veldpost) wordt 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.

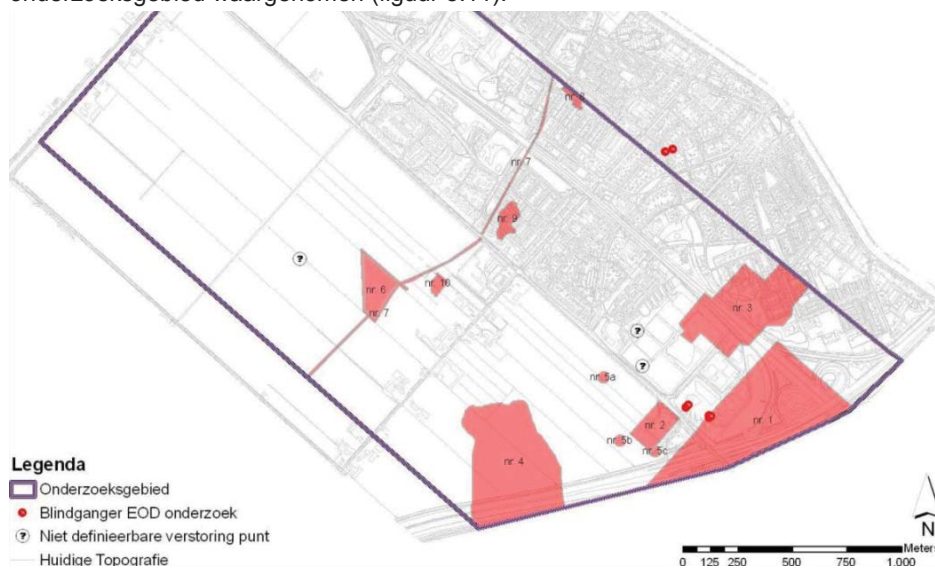
5.14 Explosieven

5.14.1 Wet- en regelgeving en beleid

In de Nederlandse bodem zitten nog veel conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Bij het opsporen en ruimen van niet gesprongen explosieven (NGE's) is de openbare orde en veiligheid het bepalende uitgangspunt. De burgemeester is op grond van artikel 172 van de Gemeentewet belast met de handhaving daarvan. De beslissing om in een concrete situatie al dan niet over te gaan tot het opsporen en ruimen van een NGE is dus de bevoegdheid van de burgemeester. Er geldt geen verplichting om over te gaan tot opsporing en ruiming. Dit hangt af van het concrete geval en dat wordt vooral beoordeeld in relatie tot het huidige en toekomstige gebruik van het gebied.

5.14.2 Onderzoek explosieven

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 plangebied 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 is hoe verdachte gebieden afgebakend kunnen worden. Er zijn in totaal 10 verdachte gebieden in het onderzoeksgebied waargenomen (figuur 5.11).



Figuur 5.8: Begrenzing verdachte gebieden

Op basis van begrenzing van de verdachte gebieden en de beschikbare (historische) feiten kan worden geconcludeerd dat afwerpmunitie, klein kaliber munitie, antitank- en geschutsmunitie kunnen zijn achtergebleven in de bodem van het onderzoeksgebied. Het onderzoeksgebied is gedeeltelijk verdacht van explosieven. Explosieven (afwerpmunitie) kunnen worden verwacht tot een maximale diepte van 11 meter onder het huidige maaiveld. In één van de verdachte gebieden vinden ontwikkelingen plaats die binnen dit bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost mogelijk worden gemaakt. Het gaat om gebied nr. 10 waar in de nabijheid een ontsluitingsweg voor de sportvoorzieningen is voorzien. Wanneer het gebied ontwikkeld wordt zal bij de omgevingvergunning voor de activiteit bouwen een nader onderzoek moeten plaatsvinden.

5.14.3 Conclusie explosieven

Op basis van het onderzoek is er één verdacht gebied in het plangebied waar zich mogelijk munitie kan bevinden. Wanneer dit gebied ontwikkeld wordt zal onderzoek worden uitgevoerd en zullen indien noodzakelijk 'niet gesprongen explosieven' worden verwijderd. De beoogde activiteiten zullen pas worden gestart als de locatie is vrijgegeven. Dergelijke onderzoeken staan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.15 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

5.15.1 Beleid- en regelgeving

In een ruimtelijk plan dienen planologisch relevante leidingen te worden opgenomen. Deze kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik in de omgeving. Planologisch relevant zijn hoofdnuitsvoorzieningen, zoals leidingen voor het transport van giftige, brandbare en/of ontplofbare stoffen, aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen, afvalwaterleidingen, en dergelijken. Indien dergelijke leidingen in het plangebied voorkomen zullen deze als zodanig bestemd moeten worden, inclusief de afstand die vrijgehouden moet worden van bebouwing ter bescherming van de leiding. Om graafschade te voorkomen en de veiligheid van de graver en de directe omgeving te bevorderen bestaat de Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten (WION), beter bekend als de 'Grondroerdersregeling'. Daarnaast is nog beleid en regelgeving ten aanzien van (externe) veiligheid. Het overheidsbeleid voor de plaatsing van antennes (en zendmasten) is neergelegd in de nota Nationaal Antennebeleid (NAB) van 2000. Welke regels precies van toepassing zijn is afhankelijk van het soort antenne en de locatie van de antenne.

5.15.2 Onderzoek

In het gebied bevinden zich veel kabels en leidingen, waaronder een aantal planologisch relevante leidingen:

- 2 WRK leidingen welke worden beheerd door Waternet
- 2 watertransportleidingen van de gemeente Amsterdam welke worden beheerd door Waternet
- 1 PWN leiding (noord-zuid)
- brandstofleiding (16")

Deze bovenstaande leidingen en de bijbehorende belemmeringzones zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Alle leidingen hebben een belemmeringzone van 5 meter aan weerszijden van de leiding, behalve de WRK leidingen, deze hebben een belemmeringzone van 10 meter aan weerszijden van de leiding.

Er worden met dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die een probleem opleveren met betrekking tot de veiligheid van de leidingen, dan wel het werken aan de leidingen en de bereikbaarheid ervan belemmeren.

5.15.3 Conclusie

In het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost wordt rekening gehouden met de aanwezige kabels en leidingen en waar nodig zijn en worden deze ruimtelijk ingepast. Daarom vormen de aanwezige kabels en leidingen binnen het plangebied geen belemmering voor de wijze waarop de gronden in het plangebied bestemd zijn.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost geeft een directe bestemming aan het sportgebied De Veldpost. Dit hoofdstuk gaat in op de financiële uitvoerbaarheid van het plan.

6.1.1 Bestuursovereenkomst

Op 30 oktober 2005 is besloten tot het omleggen van de A9 bij Badhoevedorp, door ondertekening van een overeenkomst tussen de Ministeries V&W en VROM, provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, Schiphol, en gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer. Doelstelling van de omlegging is een aanzienlijke verbetering van het leefklimaat in Badhoevedorp door de overlast van de A9 te weren en het dorp weer één geheel te maken. Daarnaast wordt het verbeteren van de regionale bereikbaarheid beoogd. Deze overeenkomst is aangevuld met een Wijzigingsovereenkomst in april 2012.

Het plangebied van De Veldpost maakt deel uit van de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp.

6.1.2 Kostenverhaal

Onderdeel van de Wet ruimtelijke ordening is het aspect kostenverhaal dat in afdeling 6.4 van de wet is geregeld. De wet verplicht de gemeente bij de vaststelling van een bestemmingsplan een besluit te nemen over het al dan niet vaststellen van een exploitatieplan. De kosten die in het kader van de grondexploitatie kunnen worden verhaald zijn wettelijk vastgelegd. Daarom moet er naast het bestemmingsplan een exploitatieplan (ex. artikel 6.12 Wro) worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Dit kan door het sluiten van een anterieure overeenkomst (ex. artikel 6.24 lid 1 Wro) met een initiatiefnemer. 'Anderszins verzekerd' betekent dat voor de desbetreffende gronden de kosten van de grondexploitatie al op een andere manier gedekt worden. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als:

- de gemeente eigenaar is van de grond. In dat geval dekt de gemeente de kosten via de gronduitgifteprijs;
- op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan, een overeenkomst over de grondexploitatie, gericht op de bouwplannen is gesloten en de gemeente kan aannemen dat de overeenkomst wordt nagekomen door de wederpartij.

Voor het bestemmingsplan De Veldpost is het kostenverhaal niet anderszins verzekerd. De bestemming Sport II wordt gerealiseerd op een locatie in deelgebied De Veldpost die deels eigendom is van derden. De gemeente wenst deze locaties te verwerven en zal tot onteigening overgaan indien dit niet op minnelijke wijze mogelijk blijkt. Het betrekken van deze kavels is noodzakelijk voor de uitplaatsing van de sport met bijbehorende voorzieningen en inpassing.

De ontwikkeling van deze sportvelden leidt tot een negatief exploitatieresultaat. De gemeente zal de ontwikkeling van dit terrein tot sportvelden zelf ter hand nemen. De nieuwe bestemming 'Sport II' in het bestemmingsplan vormt hiervoor de basis.

6.1.3 Exploitatieplan

Voor het bestemmingsplan is een exploitatieplan opgesteld. Voor een toelichting wordt verwezen naar dit plan. Het ontwerpexploitatieplan Badhoevedorp De Veldpost zal parallel aan het ontwerpbestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost voor een ieder ter inzage worden gelegd.

De gebiedsontwikkeling is opgenomen in het op 4 juli 2013 vastgestelde bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost. De Raad van State heeft de bestemming 'Sport 2' voor deelgebied De Veldpost echter vernietigd. Dit omdat het besluit om geen exploitatieplan vast te stellen in strijd met

artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) was genomen. Het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost en dit exploitatieplan zien toe op herstel van deze bestemming. Nadat het ontwerp-exploitatieplan voor een deel van het huidige exploitatiegebied in 2015 ter inzage heeft gelegen, is ervoor gekozen om het exploitatieplan De Veldpost opnieuw in ontwerp ter inzage te leggen. In dit ontwerp zijn alle cijfers geactualiseerd naar prijspeil 1-1-2017 en zijn twee kadastrale percelen aan het exploitatiegebied toegevoegd. Voorts zijn daar regels, vervat in hoofdstuk 9, aan toegevoegd.

Na vaststelling is het exploitatieplan leidend bij het maken van afspraken over het kostenverhaal. Het sluiten van een overeenkomst bevrijdt de eigenaar van de verplichting de exploitatiebijdrage bij de verlening van de omgevingsvergunning(en) voor een bouwplan te betalen.

Voor het exploitatieplan geldt de verplichting, na onherroepelijk worden van het besluit, om het exploitatieplan minimaal één keer per jaar te actualiseren. De actualisering zal steeds plaats vinden met 1 januari van het betreffende jaar als peildatum. In deze jaarlijkse cyclus worden alle gemeentelijke grondexploitatie geactualiseerd.

De herziening kan leiden tot een hogere of lagere exploitatiebijdrage, met uitzondering van die percelen waarvoor dan reeds een omgevingsvergunning is verstrekt of een overeenkomst voor is afgesloten.

6.1.4 Onteigening

Op grond van het bepaalde in artikel 77 van de Onteigeningswet heeft de gemeente ten behoeve van de uitvoering van een bestemmingsplan de mogelijkheid om een onteigeningsprocedure te volgen. De gemeenteraad kan op basis hiervan tot onteigening besluiten. Belanghebbenden kunnen overeenkomstig afd. 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht een zienswijze indienen met betrekking tot het verzoek tot onteigening.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst aan het vooroverleg met de reguliere overlegpartners en een zienswijzenperiode voor reacties van bewoners en andere belanghebbenden. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode worden beantwoord en - indien relevant - verwerkt in het bestemmingsplan.

6.3 Procedure Wet ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening kent voor het bestemmingsplan geen verplichting voor het voeren van een inspraakprocedure. Of inspraak gehouden wordt, is afhankelijk van de gemeentelijke inspraakverordening. De inspraakverordening van de gemeente Haarlemmermeer geeft aan dat geen inspraak wordt geboden wanneer sprake is van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen. Het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost is een uitwerking van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen, te weten: het masterplan Badhoevedorp. Bij de vaststelling van het masterplan en in de daarop volgende jaren heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden in het kader van de Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost was de regeling Sport II inhoudelijk onomstreden, behoudens de reactie van een van de grondeigenaren. Dit overwegende wordt er geen inspraak gehouden voor dit bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost waarmee de sportregeling wordt hersteld. Bij de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan kan een ieder zijn zienswijze(n) naar voren brengen.

In de eerdere procedure voor het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost heeft wettelijk vooroverleg met instanties plaatsgevonden zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost is voor vooroverleg toegestuurd aan:

1. Hoogheemraadschap van Rijnland

2. Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie
3. Rijkswaterstaat directie Noord-Holland
4. Provincie Noord-Holland
5. Stadsregio Amsterdam
6. Gasunie
7. Tennet
8. Liander

Onderstaand zijn de ontvangen overlegreacties samengevat en van een antwoord voorzien.

1. Hoogheemraadschap van Rijnland

Het plan gaat uitgebreid en volledig in op de relevante waterhuishoudkundige aspecten en geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

2. Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie

Geen reactie ontvangen.

3. Rijkswaterstaat directie Noord-Holland

Geen reactie ontvangen.

4. Provincie Noord-Holland

Verzocht wordt om passage over de nut en noodzaak van ontwikkeling van De Veldpost uit te breiden en daarbij in te gaan op ruimtelijke kwaliteit en de Leidraad landschap en cultuurhistorie.

Reactie gemeente

Wij hebben deze opmerkingen ter harte genomen en de gewenste passages verwerkt in de toelichting.

5. Stadsregio Amsterdam

5.1 Verzocht wordt om bij de snelheidsverlaging op de Schipholweg rekening te houden met effecten op de rijtijd van lijn 356, de HOV-lijn over de Schipholweg, om nadelige effecten op de exploitatiekosten te voorkomen.

5.2 De in de toelichting opgenomen kaart met mogelijke toekomstige uitbreidingsvarianten op de OV-structuur worden als interessante varianten gezien. Aangegeven wordt dat de vervoerder, met uitzondering van de HOV-structuur, de vrijheid heeft om een eigen voorstel voor lijnvoering te maken.

Reactie gemeente

5.1 De gemeente heeft ook belang bij een goed functionerende lijn 356. Uit eerder onderzoek van de Stadsregio is echter gebleken dat de vertraging op de Schipholweg vooral wordt veroorzaakt door de weerstand op de kruisingen en dat een snelheidsverlaging in vergelijking daarbij in het niet valt. Door een betere afstelling van de VRI en vermindering van sluipverkeer door het nieuwe wegennetwerk zou de doorstroming op het traject verbeteren. Dit compenseert de snelheidsverlaging.

Daarnaast wordt verwezen naar de afspraken die - onder meer - in het kader van het project HOV A9 zijn gemaakt.

5.2 Hiervan wordt kennis genomen.

6. Gasunie

De aanwezige leiding heeft geen invloed op de verdere planontwikkeling

Reactie gemeente

Hiervan wordt kennis genomen.

7. Tennet

Geen reactie ontvangen.

8. Liander

Geen reactie ontvangen.

De resultaten van dit overleg zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost.

Hoewel inspraak - conform bovenstaande tekst - niet noodzakelijk is, is het voorontwerpbestemmingsplan parallel aan het artikel 3.1.1. Bro-overleg toegestuurd aan:

1. Dorpsraad Badhoevedorp

- 1.1 Verkeerstechnische inrichting en aansluiting is nauwelijks uitgewerkt, zeker wat betreft langzaam verkeer. Ook na afwaardering verkeersveilige oversteken.
- 1.2 Zorg over tijdig afwaarderen van de Schipholweg. Dorpsraad wil dat pas van sportfaciliteiten gebruik gemaakt wordt als de Schipholweg is afgewaardeerd.
- 1.3 Inzicht in bereikbaarheid van de Veldpost voor langzaam verkeer. Zijn er gescheiden fietspaden naar en in de Veldpost, ook langs de Sloterweg?
- 1.4 Wat wordt bedoeld met Rijkstee?
- 1.5 Geen duidelijk beeld van geluidshinder door luchthaven Schiphol en A9. Geldt ook voor luchtkwaliteit.
- 1.6 Hoe wordt lanenstructuur in en om de Veldpost gerealiseerd en hoe verhoudt zich dat tot eventuele hoogtebeperkingen.
- 1.7 Deel van de Veldpost wordt ingericht als wijkpark of bovenwijks groen. Verzocht wordt om kwantitatieve analyse hoe groen bijdraagt aan bereiken Badhoevedorpse groennorm.
- 1.8 Wat is de bereikbaarheid van deze parken in relatie tot de normafstanden zoals beschreven in het Groenstructuurplan.
- 1.9 De wegstructuur ontbreekt. Er is geen bestemming wegen opgenomen. De bestemming Sport-2 voorziet hier niet in omdat de openbare weg niet valt onder de bestemming 'verharding, in – en uitritten en parkeerplaatsen'.
- 1.10 Zorg over de gehanteerde parkeernorm.
- 1.11 Besluitvorming over ontsluiting ter hoogte van de Amsterdamse Laan ontbreekt.
- 1.12 Er is geen zekerheid over afwaarderen Schipholweg. De beschreven maatregelen (afwaarderen en vooruitlopend hierop VRI's) zijn onbespreekbaar voor de provincie en er is geen budget voor opgenomen.

Reactie gemeente

- 1.1 *De Schipholweg valt buiten de begrenzing van het bestemmingsplangebied. De verkeerstechnische inrichting en uitwerking is niet iets wat in een bestemmingsplan wordt uitgewerkt. Dit zal uitgewerkt worden in een verkeerstechnisch ontwerp voor de Schipholweg waar de aansluitingen naar De Veldpost in zijn meegenomen. Als dit ontwerp valt binnen de bestaande bestemming Verkeer dan is daar geen aanpassing van de bestemming voor nodig.*
- 1.2 *Provincie en gemeente hebben overeenstemming over een veilige oversteek met 80 of met 50, ook op de korte termijn. De gemeente blijft zich desondanks hard maken voor een zo snel mogelijke afwaardering van de Schipholweg. Op zeker twee locaties komt er een veilige oversteek over de Schipholweg door gebruik te maken van verkeerslichten. Bij voorkeur komt er ook een derde oversteek met verkeerslichten ter hoogte van de Kamerlingh Onneslaan. De tekst van de toelichting hierover is uitgebreid.*
- 1.3 *Er zijn gescheiden fietspaden naar en in De Veldpost. Langs de Sloterweg ter hoogte van De Veldpost ligt een vrijliggend fietspad dat een verkeersveilige oversteek naar De Veldpost zal krijgen.*
- 1.4 *Rijkstee is een deelgebied uit het Masterplan Badhoevedorp, gelegen in de 'buik' van de omgelegde A9.*
- 1.5 *Voor het bestemmingsplan zijn de onderzoeken voor lucht en geluid van toepassing zoals deze voor het bestemmingplan Badhoevedorp-Lijnden Oost zijn uitgevoerd. Sport en recreatie zijn geen geluidsgevoelige functies, wegverkeerslawaaï en luchtvaartlawaaï vormen geen belemmering voor het realiseren van deze functie. De ontwikkeling van De Veldpost draagt 'niet in betekenende mate' bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Bij het maken van het parkontwerp kan rekening worden gehouden met het absorberen van geluid of het afvangen van fijnstof, mits dit de recreatieve en sportieve functie van het park niet in de weg staat. Dit is echter niet afhankelijk van het bestemmingsplan.*

- 1.6 *De lanenstructuur is afhankelijk van het ontwerp, niet van het bestemmingsplan. Het ontwerp zal rekening houden met hoogtebeperkingen.*
- 1.7 *Een bestemmingsplan heeft een ander doel en karakter dan een ontwerp, waardoor er nu geen kwantitatieve analyse naar het aantal m² groen is te maken. Deze analyse is onderdeel van de plannen die in de ontwerpfase worden opgesteld, zoals het vastgestelde DSO De Veldpost.*
- 1.8 *Het groen rond het sportcomplex is te zien als bovenwijks groen dat zoals beschreven in het Groenstructuurplan een verzorgingsstraal van 1600 meter kent. Ter indicatie van het verzorgingsgebied: in vogelvlucht is de afstand tussen de noordelijke grens van het plangebied en de Ringvaart minder dan 1600 meter.*
- 1.9 *De wegstructuur wordt opgenomen in het ontwerp, maar hoeft niet op de verbeelding ingetekend te worden. Binnen de bestemming Sport-2 is het mogelijk om de ontsluitingsweg(en) aan te leggen.*
- 1.10 *Er wordt voorzien in voldoende parkeren. Dit is onderwerp van uitwerking in het ontwerp voor het sportgebied.*
- 1.11 *De ontsluiting ter hoogte van de Amsterdamse Laan is opgenomen in het uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid.*
- 1.12 *Zie het antwoord onder 1.2.*

2. Juridisch en bestuurlijk adviescentrum, dhr. mr. P.H. Revermann, namens Kennemerland Beheer BV.

Opmerkingen bestemmingsplan

- 2.1 In paragraaf 3.3.7 wordt aangegeven dat in het plangebied het reguliere regime van de Welstandsnota van toepassing is voor de polderlijnen, terwijl voor de rest van het plangebied een welstandsvrij regime geldt. Onduidelijk is of de gronden met een bestemming Sport – 2 zijn aan te merken als een grootschalige nieuwe ontwikkeling waarbij niet de welstandscommissie maar een kwaliteitsteam de toetsing verricht.
- 2.2 In paragraaf 3.3.8 wordt ingegaan op de beleidsnota “Spelen, sporten en ontmoeten in de buitenruimte”. Hoewel gesteld wordt dat hiermee rekening is gehouden, wordt verzocht om nader toe te lichten op welke wijze met de uitgangspunten rekening is gehouden en welke invloed dit heeft op de gronden met een bestemming Sport – 2.
- 2.3 In de plantoelichting staat dat rekening wordt gehouden met het gemeentelijk milieu- en klimaatbeleid. Verzocht wordt om nader toe te lichten waarom daarmee rekening moet worden gehouden bij de verdere uitwerking van het plangebied.
- 2.4 De inrichting van De Veldpost wordt beschreven. Het definitief ontwerp van de exacte ligging en de omvang van sportvelden, clubgebouwen en parkeervoorzieningen is vastgesteld. Verzocht wordt om inspreker daarvan op de hoogte te stellen en te betrekken bij de verdere ontwikkeling van het gebied.
- 2.5 In paragraaf 4.2.2 wordt beschreven dat een definitief stedenbouwkundig ontwerp (DSO) nog in ontwikkeling is. Inspreker wordt graag van de inhoud daarvan tijdig op de hoogte gesteld om inbreng te kunnen leveren alvorens het DSO wordt vastgesteld.
- 2.6 Bij het onderdeel ‘bodem’ is in de toelichting aangegeven dat in 2006 een verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd, maar dat de bijlagen van dat onderzoek de gemeente niet bekend zijn en de resultaten zodoende niet op bruikbaarheid kunnen worden beoordeeld. Inspreker merkt op dat het rapport op 26 augustus 2014 is toegezonden en dat hij niet op de hoogte is gebracht van deze ontbrekende gegevens.
- 2.7 In paragraaf 5.5.1 staat een beschrijving van wet- en regelgeving ten aanzien van flora en fauna. Inspreker vermoedt dat de tweede volzin van de eerste alinea niet volledig is en een deel van de beoogde tekst is weggevallen.

2.8 In paragraaf 6.1.2 staat dat de gemeente de betreffende locaties wenst te verwerven en zo nodig tot onteigening zal overgaan. Zoals inspreker meermalen schriftelijk heeft aangegeven, is Kennemerland Beheer B.V. bereid en in staat om de bestemming Sport – 2 zelf te realiseren, in overeenstemming met het gemeentelijk beleid. Er bestaat geen noodzaak tot onteigening.

2.9 Gesteld wordt dat de ontwikkeling van de sportvelden leidt tot een negatief exploitatieresultaat. Inspreker stelt dat redelijk denkende en handelende planrealisatoren daarbij in ogenschouw zullen nemen dat de ontwikkeling van De Veldpost een noodzakelijke voorwaarde is om te komen tot de ontwikkelingen in het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost, in het bijzonder de locatie Schuilhoeve. Aldus dienen bij de beoordeling van de vraag of sprake is van een negatief exploitatieresultaat de positieve resultaten van de Schuilhoeve betrokken te worden aangezien sprake is van een samenhangend complex van gronden.

2.10 Omdat uit de exploitatieopzet behorende bij het exploitatieplan van het plan De Veldpost een negatief resultaat blijkt, is de conclusie gerechtvaardigd dat het bestemmingsplan niet uitvoerbaar is. Om die reden dient dit plan niet te worden vastgesteld.

Reactie gemeente

2.1 *Het kwaliteitsteam zal ook de toekomstige bebouwing van de sportaccommodatie beoordelen.*

2.2 *In het gebied bestaan bijvoorbeeld mogelijkheden voor speelplekken. In het ontwerp voor het gebied kan dit worden meegenomen.*

2.3 *Bij de uitwerking van de bebouwing van de sportaccommodatie wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met energiezuinig bouwen.*

2.4 *Wij zullen inspreker op de hoogte houden van de ontwikkeling van het ontwerp voor het gebied.*

2.5 *Zie 2.4.*

2.6 *De bijlagen zijn ontvangen. De tekst van de toelichting is aangepast.*

2.7 *De tekst van de toelichting is aangepast.*

2.8 *In de paragrafen 4.2.2 en 4.3 van de plantoelichting wordt ingegaan op de functionele- en ruimtelijke structuur van De Veldpost. Uit afbeelding 4.6 en het voorgeschreven sportprogramma kan opgemaakt worden dat alle gronden van De Veldpost betrokken zullen worden bij de realisatie van Sport – 2. Er is dan ook sprake van één integrale ontwikkeling die niet door enkel één van de grondeigenaren gerealiseerd kan worden. Zodoende bestaat noodzaak om tot onteigening over te gaan, waarna de gemeente Haarlemmermeer De Veldpost kan ontwikkelen. Als aangegeven in de plantoelichting zal echter eerst getracht worden om de gronden minnelijk te verwerven.*

2.9 *In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) van 2 april 2014 (zaaknummer 201308233/1/R6) is deze kwestie reeds aan de orde gekomen. In rechtsoverweging 6.6 van die uitspraak stelt de ABRvS zich op het standpunt dat tussen het deelgebied De Veldpost en de overige delen van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost niet een zodanige samenhang bestaat dat voor de toepassing van afdeling 6.4 van de Wro het gebied De Veldpost niet kan worden onderscheiden van de rest van het plangebied. Daarbij betreft de ABRvS dat het voorziene sportterrein buiten de bestaande bebouwing van Badhoevedorp komt te liggen en hiermee in planologisch opzicht geen directe binding heeft. Anders dan inspreker stelt, komen wij mede op grond van de uitspraak van 2 april 2014 wederom tot de conclusie dat geen sprake is van een samenhangend complex van gronden.*

2.10 *Ondanks dat uit de exploitatieopzet een negatief resultaat blijkt, is sprake van een economisch uitvoerbaar bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost omdat de gemeente dekking zal vinden voor deze maatschappelijke functie.*

Opmerkingen exploitatieplan

2.11 Omdat de ontwikkeling van de sportvelden zal leiden tot een negatief exploitatieresultaat, zou naar het oordeel van de gemeente niet te verwachten zijn dat de huidige eigenaren tot zelfrealisatie overgaan. Inspreker stelt nogmaals dat het niet zo kan zijn dat de ontwikkeling van dit gebied tot een negatief exploitatieresultaat leidt, nu deze ontwikkeling noodzakelijk is voor uitplaatsingen van thans aanwezige sportverenigingen in Schuilhoeve. Aldus is sprake van uitdrukkelijke samenhang. Voor een

reële opzet van de exploitatie dienen beide gebieden hierin opgenomen te worden; het gesaldeerde exploitatieresultaat zal dan als basis dienen voor de exploitatiebijdragegrondslag voor de beide plangebieden.

2.12 Zonder de beoogde woningbouwontwikkeling in de Schuilhoeve zal de gemeente nimmer overgaan tot uitvoering van de bestemming Sport – 2 in De Veldpost.

2.13 Verzocht wordt om het exploitatiegebied te verruimen en ook het deelgebied Schuilhoeve daarin te betrekken als een samenhangend complex.

2.14 Inspreker verzoekt om hem direct bij de verdere ontwikkeling te betrekken en uit te nodigen als planrealisator bij de overleggen tussen de gemeente en de betrokken sportverenigingen.

2.15 De inbrengwaarde in paragraaf 5.1 gaat uit van een waarde van € 25,-- per m² voor een grondareaal van 11.6660 hectare dat is begrepen binnen het exploitatieplan. Daartoe is een taxatie opgesteld (1 juli 2014). Voor wat betreft de inbrengwaardebepaling wordt gesteld dat deze gebaseerd is op de verkeerswaarde van de grond. Daarbij worden twee methodes van waardebepaling genoemd, te weten de comparatieve methode en de waardering op basis van een residuele benadering (top down). Inspreker stelt dat aangesloten dient te worden op de verkeerswaarde, d.w.z. de werkelijke waarde in het economisch verkeer. Verder stelt inspreker dat valt vast te stellen dat de complexwaardebepaling niet voorziet in een samenvoeging van De Veldpost met Schuilhoeve terwijl deze gebieden toch als één complex moeten worden aangemerkt.

2.16 Daarnaast wijst inspreker er op dat bij de vergelijkingsmethode van grondtransacties geen enkele rekening is gehouden met de grondtransactie van L. en K. Gijzenberg met de gemeente (15 maart 2010). Gelet op de ligging van die gronden van Gijzenberg, de achterliggende motieven van de gemeente om deze gronden te verwerven evenals de marginale prijsontwikkeling, is deze transactie zeer wel maatgevend.

2.17 Niet alleen aan de inkomstenzijde, maar ook bij de uitgaven- c.q. kostenzijde dient uitgegaan te worden van reële marktprijzen. Het feit dat de gemeente een bepaalde uitgiftebeleid hanteert met betrekking tot gronden die worden aangewend ten behoeve van sportvoorzieningen en daarbij verwijst naar de Grondprijzennota 2014, betekent niet dat die calculatie maatgevend is.

2.18 Het toekennen van verkapte subsidies in de vorm van het incalculeren van lagere exploitatieopbrengsten is niet verantwoord; alle bedragen dienen te worden berekend naar het normale marktprijsniveau. Dergelijke verkapte subsidies kunnen nimmer via een versleutelde grondexploitatieopzet ten nadelen van particuliere grondexploitanten doorwerken.

Reactie gemeente

2.11 Zoals aangegeven in de reactie op 1.9 is geen sprake van samenhang, hetgeen de ABRvS bevestigd heeft.

2.12 Ook zonder de beoogde woningbouwontwikkeling in de Schuilhoeve zal De Veldpost als sportcomplex ontwikkeld kunnen worden.

2.13 Verruiming van het exploitatiegebied is niet aan de orde. Zie ook onze reactie onder 2.15.

2.14 Wij hebben reeds eerder aangegeven dat de gemeente zich verantwoordelijk acht voor de realisatie van de sportvelden en daartoe overgaat tot minnelijke verwerving van de gronden. Zelfrealisatie achten wij niet wenselijk op deze locatie. Derhalve achten wij het niet zinvol om de heer Reverman uit te nodigen als planrealisator bij de besprekingen met de uit te plaatsen sportverenigingen.

2.15 Wij zijn van oordeel dat de taxatie op de juiste wijze heeft plaatsgevonden. Daarbij is aangesloten bij de verkeerswaarde van de gronden. De Veldpost en Schuilhoeve zijn niet als een complex aangemerkt omdat er ruimtelijk en functioneel gezien sprake is van twee afzonderlijke exploitatiegebieden. Het onderhavige exploitatieplan ziet alleen op De Veldpost. De Raad van State uitspraak geeft in punt 6.7 aan dat het besluit voor zover het ziet op het niet vast stellen van een exploitatieplan voor De Veldpost, wordt vernietigd. In deze passage wordt geen relatie gelegd met het

plandeel Schuilhoeve, terwijl daar in het beroepsschrift wel naar is verwezen. In navolging van de uitspraak stellen wij de raad voor een exploitatieplan vast te stellen voor plandeel De Veldpost.

2.16 Wij verschillen met inspreker van mening over de maatgevendheid van de grondtransactie met Gijzenberg. Wij zijn van oordeel dat voor wat betreft de aankoop van de gronden ten behoeve van realisatie van De Veldpost sprake is van een op zich zelf staande transactie, mede gelet op het tijdsverloop na de eerdergenoemde transactie. Gelet op de veranderde marktomstandigheden gedurende de afgelopen jaren zijn wij van mening dat de transacties als afzonderlijke gebeurtenissen dienen te worden beschouwd.

2.17 Wij zijn van mening dat de Grondprijzennota voor wat betreft de uitgifte als uitgangspunt kan dienen. In de Nota wordt het grondprijsbeleid jaarlijks geactualiseerd. Ook de prijzen voor sportvoorzieningen vallen onder de jaarlijkse actualisatie.

2.18 In het onderhavige geval werken de prijzen uit de Grondprijzennota niet ten nadele van de particuliere grondexploitanten door. Immers, de gemeente gaat De Veldpost zelf exploiteren en is bereid daartoe de gronden minnelijk te verwerven dan wel zo nodig te onteigenen. Van enig nadeel van particuliere grondexploitanten is dan ook geen sprake.

Van de sportverenigingen Pancratius, SV Badhoevedorp en Kombij Atletiek is geen reactie op het bestemmingsplan ontvangen.

Zienswijzen

Het bestemmingsplan Badhoevedorp De Veldpost heeft als ontwerp vanaf 20 januari 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn 6 zienswijzen binnengekomen op het ontwerpbestemmingsplan. Deze zijn opgenomen in het raadsvoorstel, inclusief nota van beantwoording.

7 JURIDISCHE ASPECTEN

7.1 Opzet regels en verbeelding

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

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

7.2 Inleidende regels

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

7.3 Bestemmingsregels

7.3.1 Bestemmingen

Agrarisch

De bestemming Agrarisch is opgenomen voor een smalle strook grond aan de Sloteweg. Met deze bestemming wordt de bestaande planologische regeling geconserveerd. Op grond van deze bestemming zijn grondgebonden agrarische bedrijfsactiviteiten toegestaan, met dien verstande dat glastuinbouw, intensieve veehouderij en stoeterij uitgesloten worden. Verder zijn de bouw mogelijkheden heel beperkt; bedrijfsgebouwen zijn in principe niet mogelijk.

Bedrijf

De bestemming Bedrijf is gelegd op de gronden aan de noordzijde van de bedrijven aan de Sloteweg, die net buiten het plangebied vallen. De bedrijven gebruiken deze gronden overwegend voor parkeerdoeleinden. Aldus is de bestemmingsregeling van de aangrenzende bedrijven overgenomen, waarbij geldt dat geen gebouwen zijn toegestaan.

Natuur

De bestemming Natuur is opgenomen vanwege het waarborgen van de doorlopende groenstructuur met ecologische waarde ten zuiden van de Spaarnwoudertocht. Om te garanderen dat deze ecologische verbindingszone volledig doorloopt, worden de parkeerplaatsen die bij het hotel horen verplaatst.

Sport – 1

Voor de bestaande sportvoorzieningen aan de Sloterweg is een bestemming Sport – 1 opgenomen. Naast sportfaciliteiten zijn door middel van een aanduiding tevens dienstverlening en maatschappelijk toegestaan. Voor gebouwen is bepaald dat deze in het aangegeven bouwvlak moeten worden gebouwd. Door middel van een aanduiding zijn de maximale goot- en bouwhoogte vastgelegd. Ook voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals lichtmasten en ballenvangers, zijn maximale hoogten opgenomen. Tenslotte zijn enkele gebruiksregels voorgeschreven, onder andere voor functionele ondersteuning (horeca, detailhandel en/of dienstverlening).

Sport – 2

Op de gronden van het nieuw te realiseren sportcomplex De Veldpost is een bestemming Sport – 2 gelegd. In de doeleindenomschrijving is bepaald dat hier sport- en sportvoorzieningen ten behoeve van atletiek, binnensport en een veldsportcomplex gerealiseerd mogen worden. Daarnaast is aangegeven dat extensieve recreatie onder deze bestemming valt. De bouwmogelijkheden zijn vastgelegd in de regels en bieden voldoende ruimte voor de nieuwe ontwikkelingen. Voorts zijn nog enkele gebruiksregels opgenomen.

Water

Voor de in het plangebied voorkomende hoofdwatgang is een bestemming Water opgenomen. Deze bestemming kent beperkte bouwmogelijkheden.

7.3.2 Dubbelbestemmingen

Leiding – Brandstof / Water

In het bestemmingsplan komt een aantal ondergrondse leidingen voor die van een dubbelbestemming zijn voorzien. De dubbelbestemmingen beperken de bouwmogelijkheden die op grond van andere bestemmingen gelden en bevatten tevens een aanlegvergunningstelsel. Hiermee worden de ondergrondse leidingen beschermd.

7.4 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan.

7.5 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

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

Ook het gebruik van gronden en de daarop staande opstellen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt – afwijkt van de gegeven bestemming, is in het overgangsrecht

geregeld. Het afwijkende gebruik mag worden voorgezet of gewijzigd in een ander gebruik, zolang de afwijking van het bestemmingsplan niet vergroot wordt.

Slotregel

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

7.6 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In dit bestemmingsplan zijn voorschriften opgesteld waarbij het bestaande gebruik van gebouwen en bouwwerken in principe het uitgangspunt vormt. Dit betekent dat de huidige situatie in regels is vastgelegd. Het handhavingsbeleid is 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. Ook geldt, hoe minder 'knellend' de regels zijn, hoe kleiner de kans is dat het met de regels wat minder nauw genomen wordt. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen de regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en redelijkheid van inzien.

Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan, maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan – na afweging van belangen waaronder de effectiviteit van optreden – correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele afwijkingen.

Overzicht relevante rapporten

Groen

- *Groenstructuurplan Badhoevedorp*, gemeente Haarlemmermeer, 2013.

MER

- *Plan-MER Badhoevedorp Lijnden-Oost*, W.Fikken i.o.v. gemeente Haarlemmermeer, 2013.

Bodem

- *Historisch bodemonderzoek*, Wareco, 3 december 2010.
- *Diverse bodemonderzoeken Put Broekhoven (conform overzicht paragraaf 5.2)*

Water

- *Waterstructuurplan Badhoevedorp*, Witteveen en Bos, 2013.
- *PM Wateradvies*, Hoogheemraadschap van Rijnland

Flora en fauna

- *Viskartering van de gemeente Haarlemmermeer, Habitatkartering voor beschermde vissoorten in de Haarlemmermeerpolder*, Adviesbureau E.C.O-logisch, juni 2010.
- *Trajectnota/MER omlegging A9 te Badhoevedorp*, bijlage flora, fauna en ecologie, bureau Waardenburg in opdracht van Witteveen+Bos, 2009.
- *Vleermuizen in de gemeente Haarlemmermeer*, Altenburg & Wymenga, 2008.
- *Rugstreepadden in de Haarlemmermeer*, ARDA, 2008.
- *Het voorkomen van de rugstreepad en vleermuizen in Badhoevedorp 2010*, Altenburg & Wymenga, 2011.
- *Vleermuizen omleidingstracé A9 Badhoevedorp*, bureau Waardenburg, 2009.

Verkeer

- *Deelrapport Verkeer Bestemmingsplan Badhoevedorp-Lijnden*, Goudappel Coffeng, 2012.
- *Notitie Actualisatie 2013 Verkeerstructuurplan Badhoevedorp*, gemeente Haarlemmermeer 2013.

Geur

- *Geuronderzoek bestemmingsplan Schiphol*, Buro Blauw B.V. 2010.

Geluidhinder

- *Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Badhoevedorp-Lijnden-Oost*, Witteveen en Bos, 2013.
- *MER Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp-Lijnden-Oost. Deelrapport geluid*, Witteveen en Bos, 2013.

Luchtkwaliteit

- *Luchtkwaliteitsonderzoek Badhoevedorp-Lijnden-Oost*, Witteveen en Bos, 2013.

Externe veiligheid

- *Rapport-1: Verantwoording groepsrisico eindsituatie, 2021*, Oranjewoud, oktober 2010.
- *Verantwoordingsplicht groepsrisico Interim fase, ontwikkeling zonder verlegd tracé A9*, Oranjewoud, oktober 2010.
- *Risicoberekening vervoer gevaarlijke stoffen*, Oranjewoud, juli 2010.
- *Risicoberekening hogedruk aardgasleiding*, Oranjewoud 2012.
- *Memo Vuurwerkbesluit*, Oranjewoud 2010.

Explosieven

- *Vooronderzoek conventionele explosieven Badhoevedorp omlegging RW9*, Saricon 2009.