

Plantoelichting

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3 Aard en doel	3
1.4 Geldende bestemmingsplannen	5
1.5 Leeswijzer	5
HOOFDSTUK 2 Bestaande situatie	6
2.1 Ruimtelijke structuur	6
2.2 Functionele structuur	7
HOOFDSTUK 3 Beleid en regelgeving	8
3.1 Europa en Rijk	8
3.2 Provincie en regio	9
3.3 Gemeente	10
HOOFDSTUK 4 Nieuwe situatie	13
4.1 Wegtracé	13
4.2 Ongelijkvloerse kruisingen	13
4.3 Gelijkvloerse kruisingen	13
4.4 Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding (HOV)	14
HOOFDSTUK 5 Onderzoek en beperkingen	15
5.1 Water	15
5.2 Bodem	17
5.3 Flora en fauna	19
5.4 Cultuurhistorie en archeologie	20
5.5 Geluid	21
5.6 Lucht	22
5.7 Externe veiligheid	23
5.8 Geur	26
5.9 Licht	26
5.10 Luchthavenverkeer	27
5.11 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties	28
5.12 Explosieven	29
5.13 Milieueffectrapportage	29
HOOFDSTUK 6 Uitvoerbaarheid	30
6.1 Financiële uitvoerbaarheid	30
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
6.3 Handhaafbaarheid	31
HOOFDSTUK 7 Juridische aspecten	33
7.1 Algemeen	33
7.2 Opzet regels en planverbeelding	33
7.3 Inleidende regels	33
7.4 Bestemmingsregels	34
7.5 Algemene regels	34
7.6 Overgangs- en slotregel	34

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 26 augustus 1997 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland ingestemd met het in 1996 door betrokken partijen opgestelde Masterplan Corridor N201. De doelstelling van dit Masterplan is om de regio bereikbaarder, leefbaarder en verkeersveiliger te maken. Bovendien moet de economische positie worden versterkt. De omlegging van de huidige N201 is onlosmakelijk verbonden met deze missie. Betere aansluitingen op het rijkswegennet en nieuwe bedrijventerreinen passen daarin. Net als toegankelijke woon-, werk- en recreatiegebieden. Daarvan profiteert ook het regionale bedrijfsleven.

De rijksoverheid is duidelijk: de regio is belangrijk voor de nationale economie. Dit vraagt om een infrastructuur die niet langer achterloopt bij de economische ontwikkeling. Zoals een eigentijdse ontsluiting van Schiphol, Flora Holland en omliggende bedrijventerreinen. Het project N201+ biedt hiervoor een goede oplossing. Maar het verbeteren van de doorstroming op de N201 heeft pas zin als het verkeer ook snel, veilig en zonder overlast te veroorzaken zijn weg kan vinden naar het hoofdwegennet.

De regio gaat aan vlijt ten onder als de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in het gebied niet sterk verbeteren. De N201 en de aansluitingen op het rijkswegennet zijn belangrijke knelpunten. De verkeerssituatie is er nijpend en leidt tot extra milieubelastende en onveilige situaties in de woonkernen van Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn. In Haarlemmermeer speelt vooral het bereikbaarheidsprobleem als gevolg van de ontwikkeling van Schiphol tot Mainport, de toenemende drukte op de rijkswegen en de groei van de gemeente Haarlemmermeer.

De in het Masterplan N201+ aangegeven maatregelen kunnen de geschetste knelpunten verhelpen. De regio wordt goed bereikbaar. De leefbaarheid en veiligheid van woongebieden verbetert. De economische positie van de regio versterkt. De doorstroming richting de A4 en A9 zal verbeteren. Haarlemmermeer krijgt een soepele aansluiting op het hoofdwegennet en de bedrijventerreinen rondom Schiphol krijgen een goede ontsluiting.

De omlegging van de N201 biedt kansen voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen in de Haarlemmermeer, Aalsmeer en Amstelveen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het projectgebied omvat het tracé van de Omlegging Schiphol-Rijk tussen de Aalsmeerderweg en de Anchorageaan, alsmede die van de verlengde Koolhovenlaan (tot aan de Folkstoneweg) en de aan te leggen verbindingsweg tussen de Omlegging Schiphol-Rijk en de Fokkerweg (Verlengde Sikorskylaan). Verder omvat het projectgebied het tracé van HOV Zuidtangent Oosttak tussen de Aalsmeerderweg en de Kruisweg.

1.3 Aard en doel

Op 24 november 2004 hebben de Provincie Noord-Holland en de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn een Realisatieovereenkomst gesloten ter uitvoering van het project N201+. Zes van de deelprojecten van het Masterplan N201+ bevinden zich (gedeeltelijk) in de Haarlemmermeer.

De procedures van het grootste deel van deze deelprojecten zijn doorlopen met toepassing van artikel 19 WRO, met uitzondering van een gedeelte tussen de Aalsmeerderweg (nabij de huidige N201 (Kruisweg)) en de omleiding Aalsmeer-Uithoorn (deelproject Omlegging Schiphol Rijk). Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op dit deelproject.

Volgens de oorspronkelijke Realisatieovereenkomst volgt het ontwerp van het deelproject 'Omlegging Schiphol Rijk' een tracé dat deels naast en deels boven de Fokkerweg ligt.. De keuze voor dit tracé werd met name bepaald door de ruimtereservering voor een toekomstige parallelle Kaagbaan aan de noordwestzijde van Schiphol-Rijk.

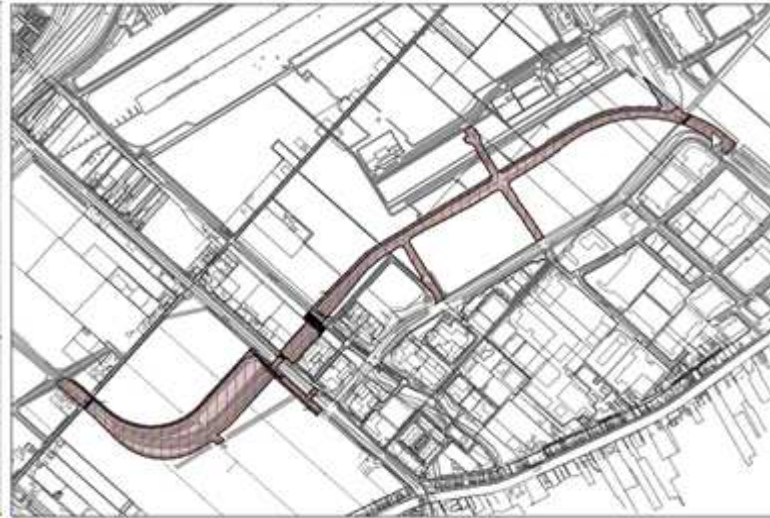
In de loop van 2008 is gebleken dat er bij meerdere partijen, waaronder Schiphol, toch draagvlak bestond voor een tijdelijke weg die samenvalt met het beoogde tracé van de parallelle Kaagbaan, de zogenaamde Boerenlandvariant. Verwacht wordt dat het maatschappelijk draagvlak voor een Boerenlandvariant veel groter is dan voor de oplossing volgens de Realisatieovereenkomst. Bovendien zal de verkeershinder bij aanleg van de Boerenlandvariant veel minder zijn.

Met de keuze voor de Boerenlandvariant moet ook het ontwerptracé van de hoogwaardig openbaar vervoersverbinding (HOV) Zuidtangent Oosttak, cluster 2 aangepast worden. Het tracégedeelte tussen de Aalsmeerderweg en de bestaande N201 schuift op in westelijke richting, en loopt parallel aan de N201. De HOV buigt ter plaatse van het viaduct over de bestaande N201 af in oostelijke richting en sluit hierop aan. Deze ontbrekende schakel in de Zuidtangent Oosttak wordt gezamenlijk met de N201 in uitvoering genomen.

Met de aanleg van de HOV Zuidtangent Oosttak, cluster 2 wordt een belangrijke ontbrekende schakel in het oostelijke traject gerealiseerd die aan de westzijde de reeds gerealiseerde kruising en aansluiting met de A4 verbindt met aan de oostzijde de bestaande N201 door Aalsmeer en verder de in aanleg zijnde cluster 4, die loopt van Aalsmeer naar Uithoorn.

De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer hebben gezamenlijk een nadere studie verricht naar het ontwerp van de Boerenlandvariant. Deze variant kan in stand gehouden worden zolang door het kabinet geen besluit wordt genomen over de aanleg van een parallelle Kaagbaan. Wanneer dat vanwege de aanleg van de parallelle Kaagbaan noodzakelijk is, wordt de als Boerenlandvariant aangelegde N201 deels gesloopt en weer opnieuw aangelegd buiten de periferie van de parallelle Kaagbaan. Dit wordt geregeld in een te zijner tijd nieuw op te stellen ruimtelijk plan.

De provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol en het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben de consequenties, behorende bij de aanleg van de Boerenlandvariant, de HOV Zuidtangent Oosttak en de eventuele toekomstige verlegging, vastgelegd in een overeenkomst d.d. november 2010.



Het voorliggende bestemmingsplan biedt de juridische basis voor de aanleg van de omlegging Schiphol-Rijk, in de Boerenlandvariant, en de HOV Oosttak (voor zover afwijkt van eerdere planologische procedure). In de verdere toelichting zal slechts nog gesproken worden over de Omlegging Schiphol-Rijk.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Het plangebied valt in de volgende bestemmingsplannen:

- Landelijk gebied (raadsbesluit 24 november 1988, nr. 440; KB 8 maart 1991, nr. 91.002124);
- Schiphol-Zuidoost (raadsbesluit 23 november 1989, nr. 482; KB 24 april 1992, nr. 92.003695);
- Schiphol en omgeving (raadsbesluit 6 november 1975, nr. 441; KB 16 januari 1987, nr. 20).
- Paraplubestemmingsplan Luchthavenindeling (raadsbesluit 8 juli 2004 nr 184; Goedgekeurd door GS op 13 oktober 2004, nr. 2004-33059). Dit plan heeft tot doel de beperkingen van het Luchthavenindelingsbesluit vast te leggen in vigerende bestemmingsplannen.

Deze plannen worden door dit bestemmingsplan gedeeltelijk vervangen.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze toelichting beschrijft de bestaande situatie van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de algemene beleidsuitgangspunten van Rijk, Provincie, Gemeent en Hoogheemraadschap van Rijnland. Hoofdstuk 4 geeft de nieuwe situatie weer. In hoofdstuk 5 worden alle onderzoeken en beperkingen beschreven. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan en het laatste hoofdstuk beschrijft de juridische opzet. Achter de toelichting zijn de regels en de planverbeelding opgenomen. Zij vormen samen het juridisch bindende deel van dit plan.

HOOFDSTUK 2 Bestaande situatie

2.1 Ruimtelijke structuur

Aan de zuidzijde van de Kruisweg komt het tracé van de Omlegging Schiphol-Rijk in het middengedeelte van het toekomstige bedrijventerrein Schiphol Logistics Park te liggen tussen de oost- en de westlob. De grond heeft hier een agrarische bestemming.

Aan de noordzijde van de Kruisweg ligt het tracé langs het bestaande bedrijventerrein in Schiphol-Rijk, Ook deze grond is agrarisch.

Aan de zuidzijde van de Kruisweg komt het tracé van de Omlegging Schiphol-Rijk in het middengedeelte van het toekomstige bedrijventerrein Schiphol Logistics Park te liggen tussen de oost- en de westlob. De grond heeft hier een agrarische bestemming.

Aan de noordzijde van de Kruisweg ligt het tracé langs het bestaande bedrijventerrein in Schiphol-Rijk, Ook deze grond is agrarisch.

Aan de zuidzijde van de Kruisweg komt het tracé van de Omlegging Schiphol-Rijk in het middengedeelte van het toekomstige bedrijventerrein Schiphol Logistics Park te liggen tussen de oost- en de westlob. De grond heeft hier een agrarische bestemming.

Aan de noordzijde van de Kruisweg ligt het tracé langs het bestaande bedrijventerrein in Schiphol-Rijk, Ook deze grond is agrarisch.

Het N201+-programma bestaat uit 7 projecten, te weten:

- Aansluitingen A4
- Verbreding Kruisweg 2x3
- Omlegging Aalsmeer-Uithoorn
- Omlegging Schiphol-Rijk
- verbreding Fokkerweg 2x2
- Aansluiting A9
- Omlegging Amstelhoek

In Haarlemmermeer betreft het Masterplan N201+ het deel van de N201, dat ligt tussen Hoofddorp en de Ringvaart.

Het deelproject 'omlegging Schiphol-Rijk' sluit aan op de deelprojecten 'Aansluitingen op de A4' en 'Omlegging Aalsmeer-Uithoorn'.

N201+-programma bestaat uit 7 projecten, te weten:

- Aansluitingen A4
- Verbreding Kruisweg 2x3
- Omlegging Aalsmeer-Uithoorn
- Omlegging Schiphol-Rijk
- verbreding Fokkerweg 2x2
- Aansluiting A9
- Omlegging Amstelhoek

In Haarlemmermeer betreft het Masterplan N201+ het deel van de N201, dat ligt tussen Hoofddorp en de Ringvaart.

Het deelproject 'omlegging Schiphol-Rijk' sluit aan op de deelprojecten 'Aansluitingen op de A4' en 'Omlegging Aalsmeer-Uithoorn'.

N201+-programma bestaat uit 7 projecten, te weten:

- Aansluitingen A4
- Verbreding Kruisweg 2x3
- Omlegging Aalsmeer-Uithoorn
- Omlegging Schiphol-Rijk
- verbreding Fokkerweg 2x2
- Aansluiting A9
- Omlegging Amstelhoek

In Haarlemmermeer betreft het Masterplan N201+ het deel van de N201, dat ligt tussen Hoofddorp en de Ringvaart.

Het deelproject 'omlegging Schiphol-Rijk' sluit aan op de deelprojecten 'Aansluitingen op de A4' en 'Omlegging Aalsmeer-Uithoorn'.

2.2 Functionele structuur

Het tracé ligt grotendeels in het beperkingengebied van de parallelle Kaagbaan. Deze reservering geldt tot 1 januari 2019.

De doorstroming richting de A4 zal verbeteren. Haarlemmermeer krijgt een soepele aansluiting op het hoofdwegennet en de bedrijventerreinen rondom Schiphol krijgen een goede ontsluiting.

HOOFDSTUK 3 Beleid en regelgeving

3.1 Europa en Rijk

Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De bij de nota behorende Uitvoeringsagenda biedt inzicht in de belangrijkste bij het beleid horende ruimtelijke investeringen en uitvoeringsacties. De nota legt het nationaal ruimtelijke beleid vast tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Het kabinet staat een dynamisch, ontwikkelingsgericht ruimtelijk beleid voor - meer ontwikkelingsplanologie dan toelatingsplanologie - en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen het Rijk en de decentrale overheden.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrage functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

Het kabinet heeft op 23 april 2004 deel 3, het kabinetsstandpunt, van de Nota Ruimte vastgesteld. De Nota Ruimte legt de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vast. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven. In de Nota Ruimte gaat het daarbij om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030.

In de Nota Ruimte geeft het rijk aan verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk te willen bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. 'Bundeling van verstedelijking en infrastructuur' en 'organiseren in stedelijke netwerken' zijn de beleidsstrategieën die het rijk hanteert voor economie, infrastructuur en verstedelijking. Een van de daaruit afgeleide beleidsdoelen is de verbetering van de bereikbaarheid.

Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van provincies en (samenwerkende) gemeenten om het generieke bundelingsbeleid uit te werken en uit te voeren met het oog op specifieke problemen en uitdagingen. Daarbij hecht het rijk grote waarde aan samenwerking tussen gemeenten bij gemeentegrensoverstijgende vraagstukken op het raakvlak van verstedelijking, economie en vervoer.

In de Nota Ruimte wordt de gemeente Haarlemmermeer gezien als één van de gebieden waar verstedelijkingsmogelijkheden bestaan of in ieder geval onderzocht moeten worden. Het Rijk geeft aan dat verstedelijking naar verwachting extra rijksinvesteringen in de verkeersvoorzieningen vergt.

Het rijk heeft een financiële bijdrage geleverd aan het Masterplan N201+.

Structuurvisie Randstad 2040

In de Structuurvisie Randstad 2040 zet het kabinet de koers uit om de Randstad integraal te ontwikkelen tot een duurzame en concurrerende Europese topregio in 2040. Deze integrale langetermijnvisie is een structuurvisie in het licht van de Nieuwe Wet ruimtelijke ordening, inclusief de daarbij horende realisatieparagraaf. Het is een rijksvisie die in samenwerking met de regio is opgesteld.

De Structuurvisie Randstad 2040 geeft aan hoe de Randstad over pakweg 30 jaar kan uitgroeien tot een internationaal krachtige, duurzame en aantrekkelijke regio. In zijn visie stelt het kabinet de steden

centraal. Het wil dat nieuwe woonhuizen en kantoren vooral in de steden worden gebouwd om de stad sterker en aantrekkelijker te maken. En het platteland te ontzien en open en groen te houden. Nabij de steden komen er plekken van groene topkwaliteit. Het kabinet wil verder natuur en water van het Groene Hart verbinden met het IJsselmeer, de Zeeuwse wateren, de kust en de Utrechts Heuvelrug.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het Nationaal Verkeers- en VervoerPlan (NVVP) op grond van de Planwet verkeer en vervoer. De nota is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen het rijk en de decentrale overheden. De nota is op 21 februari 2006 in werking getreden en bevat de doelen en kaders voor het verkeers- en vervoerbeleid voor de middellange (tot 2010) en lange termijn (tot 2020).

3.2 Provincie en regio

Structuurvisie 2040

Op 21 juni 2010 is de Structuurvisie 2040 vastgesteld. De Structuurvisie vervangt het Streekplan. Aangezien het Masterplan N201 voor een groot deel reeds in uitvoering is, wordt in de Structuurvisie niet meer gesproken over de verlegging van de N201. De provincie heeft in september 2002 de streekplanherziening N201 / Aalsmeer -Haarlemmermeer en de streekplanuitwerking N201 A4 Haarlemmermeer vastgesteld. In februari 2003 heeft de provincie het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid vastgesteld. Met de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het streekplan de wettelijke status van structuurvisie gekregen. Hierin is aangegeven dat in de periode tot 2010 wordt voorzien in de volledige verlegging van de N201. In het streekplan is aangegeven dat de provincie realisatie wenst van het Masterplan N201+. Onderdeel van dit Masterplan is een gefaseerde verlegging van de N201.

Provinciale verordening 2009

De Provinciale ruimtelijke verordening van de provincie Noord-Holland geeft een beschrijving waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang hiertoe naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Waar in het streekplanbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door GS of – in een enkel geval- nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting. In de verordening is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het opnemen van een Voorbereidingsbescherming conform artikel 4.1. derde lid van de Wro. Het streekplanbeleid is van 2003/2004 en veel bestemmingsplannen zijn met in achtneming van dit beleid goedgekeurd. Verder heeft een verordening een relatief korte werkingsduur. Alle bestemmingsplannen zullen overeenkomstig de verordening aangepast moeten worden. Dit geldt ook voor onderhavig

bestemmingsplan.

Voor onderhavig bestemmingsplan zijn de volgende in de verordening opgenomen aspect bindend geworden en uit het streekplan overgenomen:

? Het plangebied is gelegen binnen de contour voor het stedelijk gebied.

? Het plangebied is gelegen binnen het zoekgebied voor metropolitane landschappen.

Regionaal Verkeer en Vervoerplan (2004)

Voor de stadsregio Amsterdam heeft het Regionaal Orgaan Amsterdam (de huidige Stadsregio Amsterdam) in december 2004 een verkeers- en vervoersplan vastgesteld. Bij de samenstelling van de oplossingstrategieën is ervan uitgegaan dat een meersporen aanpak nodig is om de problemen te bestrijden. Deze strategieën zijn onder andere:

1. Versterking samenhang in en tussen netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets;
2. Gebiedsgerichte aanpak op basis van de kenmerken van een gebied en de omvang en aard van de verkeersproblemen;
3. Pragmatische aanpak van problemen rond veiligheid en leefbaarheid.

De eerste twee strategieën richten zich in de eerste plaats op het verbeteren van de bereikbaarheid en dragen zo bij aan het verbeteren van leefbaarheid en veiligheid. In de netwerkstrategie zijn de richtlijnen voor duurzaam veilig een belangrijk uitgangspunt en wordt het intensieve autoverkeer zoveel om dichtbevolkte gebieden geleid. De gebiedsgerichte aanpak levert een mogelijke bijdrage aan de oplossing van lokale en regionale leefbaarheidsproblemen zoals geluid, uitstoot, parkeerdruk en sluipverkeer.

Realisatiebesluit N201+

In 2004 is door de Provincie Noord-Holland en de gemeenten Aalsmeer, De Ronde Venen, Haarlemmermeer en Uithoorn het Realisatiebesluit N201+ getekend. Hiermee is het tracé van de nieuwe N201 en de kostenverdeling vastgelegd. De voorbereiding van de N201 is in handen van de Provincie Noord-Holland. De gemeenten hebben afgesproken dat zij planologische medewerking zullen verlenen aan het project binnen hun publiekrechtelijke bevoegdheden.

3.3 Gemeente

Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015

In december 1997 is de Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015 vastgesteld, waarin op hoofdlijnen de meest wenselijke toekomstige ontwikkeling is geformuleerd. Ook is ze gericht op een maximale differentiatie van dorpse, suburbane en stedelijke milieus. Het resultaat is in 2015: een gemeente met een herkenbaar en eigen gezicht, waarin iedereen goed kan wonen, werken en recreëren. Dat betekent verdere economische groei, voldoende en gevarieerde woningen en voorzieningen, verbetering van het openbaar vervoer en behoud en versterking van natuur- en recreatiewaarden. Dat alles binnen een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente.

Contourennota structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De Contourennota Structuurvisie 2030 (vastgesteld op 15 september 2009 door de raad) is de eerste stap naar een integrale structuurvisie op een duurzame ontwikkeling van Haarlemmermeer. Het gaat hierbij om samenhang tussen ruimtelijke én maatschappelijke ontwikkelingen. Door middel van deze visie wil de gemeente "De samenhang laten zien van plannen en gewenste toekomstige ontwikkelingen". Het is een belangrijk ruimtelijk instrument waarin de inrichting van de ruimte beschreven wordt en dat de basis vormt voor alle bestemmingsplannen. Er staat bijvoorbeeld in hoofdlijnen in waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd mag worden.

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat iedere gemeente in een of meer structuurvisies haar ruimtelijk beleid moet vastleggen. Los van deze verplichting ziet het college de structuurvisie ook als een noodzakelijk en bruikbaar instrument. De al eerder door de gemeenteraad vastgestelde *Toekomstvisie Haarlemmermeer* is het vertrekpunt voor de strategie achter de structuurvisie. Hierbij is aandacht voor zowel de ruimtelijk-fysieke inrichting als voor de sociaal-maatschappelijke, economische en bestuurlijke inrichting. De ambities, de langetermijnvisie op Haarlemmermeer en grote maatschappelijke opgaven vormen tezamen de contouren van de structuurvisie. De structuurvisie wordt daarna (ruimtelijk) verder geconcretiseerd in deelstructuurvisies en/of bestemmingsplannen.

Naast het borgen van vastliggende grote planontwikkelingen, lopende planontwikkelingen en nog gewenste toekomstige ontwikkelingen wil het college ook de volgende doelen realiseren:

1. (ruimtelijk) vertalen van ruimtelijk-fysieke, sociaal-maatschappelijke, economische en bestuurlijke ambities; richting geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer in de periode tot 2030;
2. een kader bieden voor het toetsen van het ruimtelijk beleid en plannen voor de periode 2010-2020;
3. situeren, initiëren en stimuleren van nieuwe ontwikkelingen die een positief effect hebben op het wonen, werken en welbevinden in Haarlemmermeer;
4. geven van zekerheid aan bewoners en belanghebbenden over de ontwikkelingen die de gemeente nastreeft;
5. bieden van inzicht in de lange termijn investeringen en geven van de mogelijkheid voor het verhalen van kosten voor bovenwijkse voorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor het opstellen van de structuurvisie zal in expertmeetings en participatiebijeenkomsten de dialoog met de vakwereld, maatschappelijke organisaties, marktpartijen, belangengroeperingen en inwoners gevoerd gaan worden. Eén en ander om gezamenlijk thema's te bespreken en richtinggevende keuzes

te maken die in scenario's vertaald gaan worden. Vervolgens worden de contouren van de visie voorgelegd en kan de raad zich uitspreken over de voorgestelde ambities voor Haarlemmermeer.

Deltaplan Bereikbaarheid

De gemeente Haarlemmermeer werkt aan een nieuw beleidsplan voor verkeer en vervoer. Het plan met de werktitel 'Deltaplan Bereikbaarheid' is gericht op een optimale doorstroming in de polder, een goede regionale bereikbaarheid, het verbeteren van de verkeersstructuur en ontsluiting van de kernen, een verdere ontwikkeling van het HOV netwerk en verbetering van de verkeersveiligheid. Het plan zal bereikbaarheid breed benaderen en extra aandacht schenken aan de uitvoerbaarheid van mobiliteitsbeleid. Naast automobilität dragen alle andere modaliteiten bij aan een optimale doorstroming in de polder.

Wensbeeld infrastructuur en Raamplan Oostflank (2004)

De gemeente heeft in het kader van de Nota Bereikbaarheid een wensbeeld infrastructuur vastgesteld. Dit wensbeeld is opgenomen in het Raamplan Oostflank, dat in beeld brengt wat voor het totale gebied op lange termijn de meest efficiënte (ontsluitings-)structuur is. Het beoogd resultaat is dat de verschillende projecten in de Oostflank van Haarlemmermeer elkaar versterken.

De A4 is de belangrijkste verbinding in de Haarlemmermeer. Door de toename van het verkeer in de regio is uitbreiding noodzakelijk. Rijkswaterstaat studeert op de mogelijke uitbreiding van het aantal

rijstroken. Naar verwachting kan dit niet meer via verbreding, omdat het weven van verkeersstromen te complex wordt.

Voorgesteld wordt om het regionale verkeer via parallelstroken van de A4 te laten lopen. Doorgaand verkeer zit op de hoofdrijbaan, verkeer met bestemming Nieuw-Vennep, Hoofddorp of Schiphol op de parallelstructuur.

Dwars hierop liggen de -nieuwe- regionale verbindingen, zoals de N201, de Nieuwe Bennebroekerweg en de doorgetrokken Van Heuven Goedhartlaan, die een bovenlokale functie vervullen. De hoofdontsluiting van de ontwikkellocaties vindt loodrecht hierop plaats. Zo ontstaat een logische en efficiënte structuur van haakse wegen.

Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030

Het algemene milieubeleid is specifiek ingevuld in de gemeentelijke milieubeleidsvisie uit april 2004. 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, enzovoorts);
- Beheer: milieu-inspanningen die de leefomgeving beogen te verbeteren (vermindering afval, garanderen veiligheid en luchtkwaliteit, enzovoorts);
- Klimaatbeleid: alle activiteiten die ervoor moeten zorgen dat er minder CO₂ de lucht in gaat om zo het broeikaseffect verminderen (windmolens realiseren, energiebesparing, enzovoorts).

HOOFDSTUK 4 Nieuwe situatie

4.1 Wegtracé

De N201 is ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (type 1) met 2x2 rijstroken, met enkele kenmerken van een stroomweg. Over het grootste gedeelte van het tracé bedraagt de ontwerpsnelheid 80 km/h. Alleen ter plaatse van de bocht bij de Anchoragelaan is de ontwerpsnelheid 70 km/h.

De huidige aansluiting van de Anchoragelaan op de Fokkerweg komt in het nieuwe ontwerp van de N201 niet terug. De ligging van de aansluiting is verkeerskundig niet optimaal. Door de aansluiting van de Anchoragelaan te verplaatsen naar het kruispunt met de Koolhovenlaan ontstaat een logische en veilige aansluiting. Bovendien zal als gevolg van minder aansluitingen er een betere doorstroming op de N201 plaatsvinden. In overleg met de Schiphol Groep (SRE) is voor de aansluiting van de Anchoragelaan een vervangend tracé ontworpen.

Het ontwerp sluit hierbij aan op de Folkstoneweg. Het ontwerp is conform de huidige indeling van de Anchoragelaan.

Vanaf de kruising Tupolevlaan / Fokkerweg / Sikorskylaan wordt de Fokkerweg verlegd en direct aangesloten op de N201 (Verlengde Sikorskylaan).

De nieuwe N201 is gesloten voor langzaam verkeer. De huidige functie van de Fokkerweg wordt als gebiedsontsluiting overgenomen door de nieuwe N201. De Fokkerweg krijgt een lokale ontsluitingsfunctie binnen het gebied.

4.2 Ongelijkvloerse kruisingen

De nieuwe N201 kruist 2 wegen ongelijkvloers te weten de 'Groene Ader' (kunstwerk 510) en de Kruisweg / parkeerterrein Mitsubishi / Beechavenue (kunstwerk 511).

Kunstwerk 510 heeft een enkele overspanning met een lengte van ca. 19,5 meter. Het dek bestaat uit geprefabriceerde voorgespannen betonnen liggers. De hoogte van het viaduct op het hoogste punt bedraagt ca 15,5 meter boven maaiveld. Het viaduct zelf is 7,5 meter hoog, de lichtmasten op het viaduct zijn 8 meter hoog.

Kunstwerk 511 heeft een totale lengte van ca. 300 meter. Het kunstwerk bestaat uit twee laaggefundeerde landhoofden en ca. 10 tussensteunpunten. Het dek bestaat uit geprefabriceerde voorgespannen betonnen liggers. Op het hoogste punt is het viaduct ca. 15,5 meter boven maaiveld. Het viaduct zelf is 7,5 meter hoog, de lichtmasten op het viaduct zijn 8 meter hoog.

De hoogte van de kunstwerken is afgestemd op de functies van de onderliggende weginfrastructuur. Hierbij is rekening gehouden met eventuele verkeersvoorzieningen als bebording en verkeersregelininstallaties.

4.3 Gelijkvloerse kruisingen

De nieuwe opritten bij de Verlengde Koolhovenlaan en de Fokkerweg worden voorzien van Verkeers Regel Installaties.

4.4 Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding (HOV)

Vanaf de Aalsmeerderweg loopt het HOV-tracé met een ruime bocht naar de Kruisweg. Het tracé wordt als vrij liggende baan uitgevoerd en ligt geheel op maaiveldniveau.

HOOFDSTUK 5 Onderzoek en beperkingen

5.1 Water

Wet- en regelgeving en beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

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

Waterwet

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

Het Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan geldt voor de planperiode 2009-2015. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. Het heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan formuleert een antwoord op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeert in duurzaam waterbeheer.

Provinciaal waterplan Noord-Holland 2010-2015, "Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren"

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 (Hoogheemraadschap van Rijnland)

Voor de planperiode 2010-2015 is het Waterbeheerplan (WBP)n van Rijnland van toepassing. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar

verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

Keur en Beleidsregels (Hoogheemraadschap van Rijnland)

In de meest recente Keur is ingespeeld op de totstandkoming van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan deze Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De “Keur en Beleidsregels” maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebods- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatwerken. De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatwerken alsmede voor het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Beleidsregels die bij de Keur horen is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

Waterstructuurvisie (Hoogheemraadschap van Rijnland)

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

Onderzoek

De Haarlemmermeerpolder wordt omringd door de Ringvaart welke onderdeel uitmaakt van Rijnlands Boezemwater. De voorgenomen ontwikkeling bevindt zich in een tweetal peilgebieden. De ontwikkeling in het zuidwestelijke gedeelte (tracé Aalsmeerderweg tot en met ongeveer de Kruisweg) is gelegen in peilvak GH 52.140.04 en het resterende gedeelte tot aan ongeveer de Achoragelaan valt in peilvak GH 52.140.25. De grens ligt in het midden tussen de Kruisweg en de Beechavenue.

In het plangebied zijn twee primaire watergangen aanwezig. De Aalsmeedernoordtocht (vak 4.2) en de Kruistoht (vak GH 52.140.04). In en langs het plangebied zijn aanvullende (schouw)sloten/greppels aanwezig. Deze zijn van belang voor het plaatselijke afwateringssysteem en verzorgen met name de afvoer van water zodat het water op zomer- en winterpeil kan worden gehandhaafd ten behoeve van de functies in en rondom het plangebied.

De herinrichting voorziet zoveel mogelijk in het voorkomen van verslechtering ten opzichte van de huidige waterhuishoudkundige situatie in aansluiting op het (toekomstige) beleid. Hierbij wordt onder andere invulling gegeven aan de compensatie van de toename aan verharding en te dempen oppervlaktewater als gevolg van de ontwikkeling. De huidige waterhuishouding en waterpeilen worden zoveel mogelijk gehandhaafd.

Peilvak GH 52.140.25

In het kader van de ontwikkeling(en) van het gebied Schiphol Zuidoost is het noodzakelijk om de primaire watergang (tussen Toekanweg en gemaal Bolstra) op Schiphol Zuidoost om te leggen.

Onderdeel hiervan is een nieuw aan te leggen watergang langs de N201 welke deel uit zal maken van deze primaire watergang. Voor de ontwikkeling van de N201 in peilvak GH 52.140.25 dient ter compensatie van de toename aan verhard oppervlak en van de te dempen watergangen oppervlaktewater te worden gerealiseerd in peilvak GH 52.140.25. Deze nieuw aan te leggen oppervlaktewateropgaven worden gecombineerd in één watergang met als functie primaire watergang langs de noordwest zijde van de N201 vanaf de Beechavenue tot de Anchorageaan.

De inrichting van de primaire watergang en oevers zijn bepaald aan de hand van de uitgangspunten van het hoogheemraadschap, de voorschriften uit het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) en gebiedskenmerken.

Peilvak GH 52.140.04

Ter compensatie van de toename aan verhard oppervlak en het dempen van met name kavelsloten als gevolg van de realisatie van de N201 in peilvak GH 52.140.04 dient ook in dit vak oppervlaktewater te worden gecreëerd. Langs de noordwest zijde van de busbaan zal daarom een watergang worden aangelegd.

De inrichting van de watergang en oevers zijn bepaald aan de hand van de uitgangspunten van het hoogheemraadschap en de voorschriften uit het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

De watergang betreft geen primaire watergang maar een zogenaamde 'overige' watergang. In verband met de breedte van de watergang, welke neigt in de richting van de breedte van een hoofdwatgang, zijn hier onderhoudsstroken overeenkomstig met die van een hoofdwatgang voorzien.

5.2 Bodem

Wet- en regelgeving

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

- Sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- Licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden);
- Schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden).

Voor alle typen grond speelt de Wet Bodembescherming een rol. Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde en de milieuhygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag. Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Dit besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.

Onderzoek

Bodemsamenstelling

De bodem bestaat vanaf maaiveld uit de deklaag met daaronder het eerste en tweede watervoerende pakket, dat aan de onderzijde wordt begrensd door de tweede scheidende laag. De bodem op de locatie onderscheidt zich in hydrologische zin vanwege het ontbreken van een eerste scheidende laag. De slecht doorlatende deklaag, stratigrafisch deel uitmakend van de Formatie van Naaldwijk en het laagpakket van Wormer, bestaat uit klei en matig fijn, siltig zand met plaatselijk veen en/of leemlaagjes. In hydrologische zin is de deklaag een slecht doorlatend pakket, waarin zich de freatische waterspiegel bevindt.

Onder de deklaag liggen het eerste en tweede watervoerende pakket, behorende tot de Formaties van Boxtel, Kreftenheye, Urk en Sterksel. Deze watervoerende pakketten bestaan uit matig grof tot uiterst grof zand. De doorlatendheid (kD-waarde) van beide watervoerende pakketten bedraagt 150 à 500 m³ per dag.

Het eerste en tweede watervoerende pakket worden aan de onderzijde begrensd door de tweede scheidende laag, behorende tot de Formatie van Waalre, bestaande uit matig grove zanden met kleilagen. De kD-waarde van deze scheidende laag bedraagt 300 à 400 m³ per dag.

De gemiddelde maaiveldhoogte ter plaatse van de locatie komt overeen met ca. NAP -3,9 à NAP - 5,1 m. De grondwaterspiegel van het eerste watervoerend pakket bevindt zich ter plaatse van de locatie op ca. NAP -4,8 m. Regionaal beschouwd heeft het grondwater een noordwestelijke stromingsrichting.

De locatie is niet gelegen in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

Beoordeling bodemkwaliteit plangebied

Het tracé valt grotendeels binnen de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Haarlemmermeer. In de meeste zones is de kwaliteit van zowel de boven- als de ondergrond van het tracé schoon.

Het door Terrascan uitgevoerde historisch onderzoek heeft zich gericht op de kadastrale percelen waarop het toekomstige wegtraject zich bevindt en op de direct aangrenzende percelen die mogelijk invloed kunnen hebben op de bodemkwaliteit ter plaatse van het wegtracé.

Uit het historisch onderzoek kwam een aantal verdachte locaties naar voren. Deze verdachte locaties (waaronder gedempte sloten, oude wegen en bermen) zijn door Terrascan nader onderzocht. Uit het bodemonderzoek blijkt dat slechts op één locatie (perceel AL 1306) in de puinhoudende grond ter plaatse van het landpad een matige verontreiniging (> tussenwaarde) door zink werd aangetoond. Op basis van de analyseresultaten van aanvullend onderzoek wordt geconcludeerd dat de zinkverontreiniging niet eenduidig gerelateerd kan worden aan de aanwezigheid van het landpad. Uit de analyseresultaten blijkt tevens dat er op de locatie geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging, aangezien geen overschrijdingen van de interventiewaarde zijn aangetoond. Er bestaat derhalve conform de Wet bodembescherming geen saneringsnoodzaak voor de aangetoonde zinkverontreiniging, ervan uitgaande dat de verontreiniging voor 1987 is ontstaan.

Op de overige onderzochte verdachte deellocaties zijn geen significante verontreinigingen (overschrijdingen interventiewaarde / gevallen van ernstige bodemverontreiniging) aangetoond. Grondtransport zal plaatsvinden volgens de regels van het Besluit Bodemkwaliteit.

De waterbodem van de sloottrajecten 1 t/m 3, 7 en 9 t/m 13 is ingedeeld in de bodemkwaliteitsklasse 'vrij toepasbaar'. Het slib in het sloottraject 8 is op basis van de concentratie minerale olie ingedeeld in de bodemkwaliteitsklasse 'industrie'. De concentratie minerale olie heeft in het slib van sloot 16 de maximale waarde voor de bodemkwaliteitsklasse industrie overschreden en komt derhalve niet in aanmerking voor hergebruik. Het slib zal worden afgevoerd naar een erkend verwerker.

Op de percelen AK 45, AK 1466 en AK 2203 aan de Fokkerweg is sprake van een geval van bodemverontreiniging. De bodem zal gesaneerd worden voorafgaand aan of gelijktijdig met de aanleg van de N201, echter alleen voor zover dit noodzakelijk is in verband met de aanleg van de weg.

5.3 Flora en fauna

Wet- en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn

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

Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet (1998) regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermd moeten worden. Alleen binnen die gebieden is de wet van toepassing.

Flora- en Faunawet

De Flora- en Faunawet regelt de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen die voorzien in een bescherming van vogel-, planten- en diersoorten en hun leefomgeving. Deze wet heeft niet alleen als doel de zeldzame plant- en diersoorten, maar alle in het wild voorkomende soorten in stand te houden. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden.

De Flora- en faunawet is een raamwet en werkt volgens het "nee-tenzij" principe. Alle flora en fauna is in beginsel beschermd. Bij algemene maatregel van bestuur worden beschermde planten- en diersoorten aangewezen. De wet geeft aan dat het verboden is beschermde inheemse planten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op een andere manier van hun groeiplaats te verwijderen. Tevens is het verboden om de beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, opzettelijk te verontrusten, nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, weg te nemen of te verstoren.

Onderzoek

In het kader van dit bestemmingsplan is door Van der Goes en Groot onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied.

Uit dit onderzoek blijkt dat het gebied in potentie geschikt is voor beschermde soorten planten, amfibieën, vogels en (kleine) zoogdieren. Gezien de aanwezige biotoop, het oppervlak, de geografische ligging en informatie uit de vakliteratuur over populaties in de omgeving, zullen van de planten, amfibieën en (kleine) zoogdieren alleen licht beschermde soorten aanwezig zijn. Voor de aangetroffen of verwachte licht beschermde soorten gelden de verbodsbepalingen niet als het gaat om werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Een ontheffing is dan niet nodig.

In het plangebied kunnen broedvogels voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van maart tot juli.

Voor de eventueel aanwezige foeragerende vleermuizen hoeft, gezien het feit dat het foerageergebied nauwelijks wordt aangetast, geen ontheffing te worden aangevraagd omdat er geen significant effect op hun leefgebied is.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

Wet- en regelgeving

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

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

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

Onderzoek

Archeologie

Uit door Raap Archeologisch Adviesbureau uitgevoerde archeologisch bureauonderzoek blijkt dat de voor het onderzoeksgebied geldende lage archeologische verwachting voor het aantreffen van waardevolle, intacte archeologische resten door middel van eerder uitgevoerd archeologisch veldonderzoek voldoende is getoetst.

Op grond van het ontbreken van aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten wordt ten aanzien van het onderzoeksgebied geen vervolgonderzoek aanbevolen.

Historische geografie en architectuurhistorie

In het onderzoeksgebied zijn de historisch-geografische en architectuurhistorische elementen en patronen geïnventariseerd. Het betreft karakteristieke onderdelen van de Haarlemmermeerpolder. Op de CultuurHistorische Waardenkaart van de Provincie Noord-Holland zijn deze elementen en patronen geclassificeerd als 'van waarde'. Deze elementen leveren geen belemmeringen op

In het plangebied zijn geen beschermde monumenten aanwezig.

5.5 Geluid

Wet- en regelgeving

Wegverkeer

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

Industrielawaai

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

Luchtverkeerslawaaï

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidsbelasting (overdag (Lden) en 's nachts (Lnight)) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen.

Onderzoek

Uit het door M+P Raadgevende ingenieurs bv uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat na toepassing van effectieve geluidsreducerende voorzieningen (geluidsreducerend wegdek) een verhoogde geluidsbelasting aanwezig is bij 13 woningen. Deze woningen zijn gelegen aan de Aalsmeerderweg en de Kruisweg. Voor 9 woningen is in het kader van het project Aansluitingen A4 reeds een hogere waarde verleend (GS besluit 2009-4588 d.d. 17 juni 2009; verzonden 1 juli 2009). Voor 4 woningen worden in het kader van dit project hogere waarden verleend.

Bij deze woningen zal onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidswering van de gevels. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek kan het nodig zijn aanvullende (isolerende) maatregelen aan de gevels van deze woningen te treffen.

5.6 Lucht

Wet- en regelgeving

Wet luchtkwaliteit

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

Wet Milieubeheer

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

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

- Grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of
- Per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- Het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂), 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, verzorgingshuizen ed. op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en/of NO₂. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB '*Gevoelige Bestemmingen*' moet in beide gevallen worden nageleefd.

Onderzoek

De aanpassing van de N201 is opgenomen als IBM project 759 in het NSL, de verkeersdata daarvan zijn ook meegenomen in de saneringstool. Het tracé kent nu geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit.

De aanpassing van het oorspronkelijke tracé met het nieuwe tracé kon nog niet in het NSL worden betrokken vanwege de besluitvorming over het definitieve tracé van de Omlegging Schiphol-Rijk binnen de Provincie Noord-Holland, die nog niet was afgerond ten tijde van het opstellen van het ontwerp NSL in 2008 (het kabinetsstandpunt).

Uit het projectspecifiek luchtkwaliteitsonderzoek d.d. 5 november 2010 van Grontmij naar de effecten van de Omlegging Schiphol-Rijk blijkt dat deze wijziging geen overschrijdingen veroorzaakt van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit zoals gesteld in de Wet milieubeheer. Deze variant staat de maatregelen in NSL-verband hier of elders ook niet in de weg. Om deze redenen kan gesteld worden dat de Omlegging Schiphol-Rijk past binnen- en niet strijdig is met het NSL.

Wanneer het tracé van de Omlegging Schiphol-Rijk wordt vastgesteld zal deze vervolgens worden voorgelegd aan het Ministerie van VROM, volgens de geldende wijzigingsprocedure dan wel via de reguliere monitoring, behorende bij het NSL, zodat het tracé van de N201 in die gewijzigde vorm kan worden opgenomen.

5.7 Externe veiligheid

Wet- en regelgeving

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

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

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (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.

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

Onderzoek

Voor de omlegging van de N201 langs Schiphol-Rijk is transport van gevaarlijke stoffen over de weg van toepassing. Daarnaast ligt er een aardgastransportleiding die op twee punten de nieuwe N201 kruist.

Door DHV B.V. is in het kader van dit bestemmingsplan een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat het plaatsgebonden risico geen beperkingen oplevert voor de omlegging van de N201. In de toekomstige situatie vindt wel een toename van het groepsrisico plaats. Deze toename wordt veroorzaakt door een toename van het aantal aanwezige personen binnen het invloedsgebied en door de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De omlegging van de N201 draagt niet bij aan de toename van het groepsrisico.

Verantwoording groepsrisico

Wettelijke grondslag verantwoordingsplicht

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), de Circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (Circulaire Rnvgs) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is aangegeven dat het groepsrisico moet worden verantwoord bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico. Dit betekent dat het bevoegd gezag het groepsrisico moet betrekken bij de beslissing ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen. De regionale brandweer wordt daarbij geconsulteerd.

Verantwoording N201 omlegging Schiphol-rijk

Risicobronnen

De risicobron die relevant is voor het bestemmingsplan N201 'omlegging Schiphol-Rijk' is de weg zelf. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

In het bestemmingsplan worden verder twee kleine delen van een aardgastransportleiding bestemd, maar deze vormen geen relevant extern veiligheidsrisico voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Binnen het bestemmingsplan is geen sprake van andere risicobronnen.

Hieronder wordt dan ook uitsluitend verantwoording gegeven van de toename van het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N201.

Aanwezige dichtheid van personen

De bevolkingsgegevens zijn in een gebied van 252 meter (het invloedsgebied van LPG) aan weerszijden van de N201 geïnventariseerd. In onderstaande tabel is voor zowel de huidige als de toekomstige situatie beschreven hoe de bevolkingsgegevens zijn bepaald. Het bestemmingsplan betreft de aanleg van een deel van de nieuwe N201. Slechts 15 personen zullen in het gebied ook 's nachts aanwezig zijn. Onderstaande tabel geeft voor elk gebiedsdeel een schatting van de aanwezigheid van personen, zowel gedurende de dag als 's nachts, voor 2010 en 2020.

	2010		2020	
Naam vlak	Aantal dag	Aantal nacht	Aantal dag	Aantal nacht
1	186	93	191	95
2	30	0	31	0
3	8	4	8	4
4	78/ha	0/ha	80/ha	0/ha
5	78/ha	0/ha	80/ha	0/ha
6	78/ha	0/ha	80/ha	0/ha
7	78/ha	0/ha	80/ha	0/ha
8	13/ha	5/ha	13/ha	5/ha
9	13/ha	5/ha	13/ha	5/ha
10	5/ha	5/ha	5/ha	5/ha
11	5/ha	5/ha	5/ha	5/ha
12	5/ha	5/ha	5/ha	5/ha
HAL ¹³ Blok 3	0	0	67	7
HAL Blok 2	0	0	67	7
HAL Blok 1	0	0	67	7

VALI 14 Blok 3	0	0	250	25
VAL Blok 2	0	0	250	25
VAL Blok 1	0	0	250	25
Kantoor Blok 3	0	0	1200	120
Kantoor Blok 2	0	0	1200	120
Kantoor Blok 1	0	0	1200	120
Campus Schiphol Rijk	0	0	584	0
Schiph ZO ACT blok 1	50	0	50	0
Schiph ZO ACT blok 2	50	0	50	0
Schiph ZO ACT blok 3	50	0	50	0

Schatting personen aanwezig

Vervoersstromen

Onderstaande tabellen tonen de aard en omvang van gevaarlijke stoffen met tankauto's voor de huidige situatie en voor de toekomstige situatie.

Stofcategorie	Omschrijving	2010	2020
GF3	Brandbaar tot vloeistof verdicht gas, bijv. LPG	110	825
LF1	Brandbare vloeistof	2056	2272
LF2	Zeer brandbare vloeistof	1028	1136
LT1	Zeer licht toxische vloeistof	0	0
LT2	Licht toxische vloeistof	0	0

Transportintensiteit 2010 (aantal beladen transporten per jaar)

Kwetsbare objecten

Op dit moment staan in het bestemmingsplan geen kwetsbare objecten. Nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten zijn niet toegestaan.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

De risicobron leidt niet tot een plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}).

Het groepsrisico bij het transport van gevaarlijke stoffen over de N201 neemt toe van 0,008 maal de oriëntatiewaarde in de huidige situatie tot 0,066 maal de oriëntatiewaarde in de toekomstige situatie.

Deze toename wordt veroorzaakt door een toename van het aantal aanwezige personen binnen het invloedsgebied en door de toename van het aantal transporten van gevaarlijke stoffen per jaar.

De omlegging van de N201 draagt op zichzelf niet bij aan de toename van het groepsrisico.

Er is dus wel sprake van toename van het groepsrisico, maar de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden. Conform het beleid van de provincie Noord-Holland volstaat daarom een beperkte verantwoording. Volstaan kan worden met een toelichting van de groepsrisicoanalyse en het afwegen van de door de Regionale Brandweer voorgestelde maatregelen.

Advies regionale brandweer

De Brandweer Kennemerland heeft op 18 februari 2011 advies uitgebracht over dit bestemmingsplan.

Om de risico's in het projectgebied te verminderen, adviseert de brandweer tot de volgende maatregelen:

- Routing: onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om voor het transport van gevaarlijke stoffen alternatieve routes in te stellen. Mogelijk kan het tijdstip van lossen of transport van gevaarlijke stoffen buiten kantooruren worden gerealiseerd.

- b. Risicobewustzijn: zorgdragen voor een goede informatievoorziening aan de aanwezige personen, zodat met weet hoe te handelen tijdens een calamiteit, bijvoorbeeld een publieke voorlichtingscampagne.
- c. Risicokaart: ten behoeve van een volledige weergave van de omgevingsrisico's dient het Risicoregister Gevaarlijke Stoffen te worden geactualiseerd. Dit betreft het actualiseren van de nieuwe ligging en de effect- en risicoafstanden van de N201. Aanvullend dienen de nabijgelegen objecten als (beperkt) kwetsbare objecten opgenomen te worden.

Afweging maatregelen :

- Ad a. Volgens de Realisatieovereenkomst 2004 zou het tracé van dit deel van de N201 aanvankelijk door Schiphol-Rijk lopen, via de Fokkerweg. De huidige functie van de Fokkerweg zou hierbij als verbinding deels overgenomen worden door de nieuwe N201. Deze route gaf een aanzienlijk hoger groepsrisico te zien dan de huidige route, die aan de westzijde van Schiphol-Rijk komt te liggen.
De gemeente heeft geen mogelijkheden om het transport buiten kantoortijden te laten plaatsvinden, omdat het meeste LPG-transport naar buurgemeenten gaat. Het aanpassen van lostijdstippen is niet aan de orde, omdat zich binnen het invloedsgebied geen LPG-stations bevinden.
- Ad b. Deze maatregel is niet ruimtelijk relevant en kan niet in het bestemmingsplan worden opgenomen.
- Ad c. Aanpassing van de Risicokaart is een bevoegdheid van de provincie.
Wanneer de gegevens op de provinciale Risicokaart niet actueel blijken te zijn, zal de gemeente dit zo spoedig mogelijk (laten) aanpassen.

Conclusie

Uit het bovenstaande blijkt dat de toename van het groepsrisico beperkt blijft en onder de oriëntatiewaarde blijft. De omlegging van de N201 draagt op zichzelf niet bij aan de toename van het groepsrisico.

De realisatie van dit project wordt verantwoord geacht.

5.8 Geur

Geurhinder

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 t.a.v. de Wet milieubeheer.

In dit bestemmingsplan wordt alleen de nieuwe weg mogelijk gemaakt. Geurhinder door wegverkeer wordt met name ervaren als mensen, als voetganger of fietser, deelnemen aan het verkeer, en in mindere mate in of nabij de eigen woning. Gezien de relevante verspreidingscondities (open ruimte en geen woningen dicht tegen de weg aan) wordt geen geurhinder verwacht.

5.9 Licht

Lichthinder

In de wetgeving is geen strikte duidelijke normering (afstanden) aanwezig. Er is wel beleid/toetsingskader m.b.t. lichthinder. Het beleid ten aanzien van licht is opgenomen in:

- Nota ruimte; ruimte voor ontwikkeling, deel 4;

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

Marktpartijen, provincies, gemeenten en de minister van Infrastructuur en Milieu maken afspraken in het kader van de taskforce verlichting. Samengevat komt de kern van het beleid ten aanzien van licht neer op het volgende. Donkerte hoort samen met onder andere rust en ruimte tot een van de kernkwaliteiten van het landschap onder het kopje belevingskwaliteit. Het rijksbeleid is gericht op het in beeld brengen, realiseren en veiligstellen van de gewenste leefomgevingkwaliteit door het terugdringen van verstoring door activiteiten op het platteland (geluid, licht, stank). Het rijksbeleid is erop gericht energiezuinige (straat)verlichting bij gemeenten en provincies te bevorderen met behoud van kwaliteit en (verkeers)veiligheid.

In dit bestemmingsplan wordt alleen de nieuwe weg mogelijk gemaakt. Er is geen sprake van directe lichtinstraling bij woningen, zowel van auto's als van wegverlichting. De dichtstbijzijnde woning is gelegen op 150 meter.

5.10 Luchthavenverkeer

Wet- en regelgeving en beleid

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

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

Plangebied

Het gehele projectgebied valt in het beperkingengebied. Dit betekent dat aan de gronden voorwaarden worden gesteld ten aanzien van (soort) bebouwing, hoogte en gebruik (beperking vogelaantrekkende bestemmingen).

Conclusie

Met de beperkingen van de bouwhoogte wordt bij de bouwplanontwikkeling rekening gehouden. Tot de vogelaantrekkende bestemmingen worden in het LIB genoemd (artikel 2.2.3): industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen, opslag of verwerking van afvalstoffen, natuurreservaten en vogelreservaten, moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 hectare. Dit laatste geldt voor nieuw aan te leggen water. De omlegging van de N201 door Schiphol Rijk is, inclusief de nieuwe watergangen, geen functie met een vogelaantrekkende werking.

5.11 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

5.12.1 Wet- en regelgeving en beleid

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, e.d. Indien dergelijke leidingen in het plangebied voorkomen zullen deze als zodanig bestemd moeten worden, inclusief de afstand die vrijgehouden moet worden van bebouwing is ter bescherming van de leiding. Om graafschade te voorkomen en de veiligheid van de graver en de directe omgeving te bevorderen, heeft het Ministerie van Economische Zaken het initiatief genomen tot de Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten (WION), beter bekend als de 'Grondroedersregeling'. 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.

Inventarisatie

Binnen het plangebied is een aantal kabels en leidingen aanwezig. Slechts de hoofdkabels en hoofdleidingen die van bovenlokaal belang zijn worden op de verbeelding als zodanig bestemd.

Gasleiding

Binnen het tracé bevindt zich een hoge druk gasleiding van de NV Nederlandse Gasunie. Met betrekking tot deze leiding dient in verband met onderhoud en bescherming een zakelijk rechtstrook te worden aangehouden. Voor een hoge drukgasleiding geldt een zakelijk rechtstrook van 5 meter ter weerszijden van de leiding.

In het plangebied bevinden zich verder ondergrondse watertransportleidingen van het waterbedrijf Waternet en PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland.

Ten behoeve van de aanleg en het in stand houden van deze leidingen dienen de gronden die liggen binnen een zone van 5 meter of 10 meter (WRK-leiding) ter weerszijden van de leiding gevrijwaard te worden van bestendige bebouwing en diepwortelende beplanting.

Aan de westzijde van het plangebied bevindt zich een rioolpersleiding van het Hoogheemraadschap van Rijnland, met een zakelijk rechtstrook van 2,5 meter aan weerszijden van de leiding. Deze voert het afvalwater af naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie Zwanenburg.

Conclusie

De ligging van de leidingen komt niet in het geding bij de aan te brengen nieuwe infrastructuur. In het ontwerp van het viaduct bij de Beechavenue is hier rekening mee gehouden, de keuze van de steunpunten zal dusdanig zijn dat de ligging van de gasleiding niet in het geding is. Langs de Beechavenue zal een aantal parkeerplaatsen worden aangelegd op de kabel- en leidingenstrook langs de Beechavenue. Er wordt een elementenverharding toegepast waardoor bij eventuele calamiteiten snel de ondergrondse infrastructuur bereikt kan worden.

De kabels en leidingen bij de Anchoragelaan liggen op een dusdanig diepte (6 meter onder maaiveld) dat er geen sprake is van een conflict situatie.

Voorafgaand aan de werkzaamheden zal een KLIC-melding gedaan worden naar aanwezige kabels en leidingen en in onderling overleg met de belanghebbende kabel- en leidingbeheerders worden de ligginggegevens geactualiseerd. Eventuele verleggingen zullen in overleg met de leidingbeheerder

uitgevoerd worden. Zoveel als mogelijk zullen de kabels en leidingen binnen de werkgrenzen worden verlegd. Daar waar grote leidingen aanwezig zijn, waaronder water transportleidingen van PWN en WRK, is het ontwerp aangepast op de ligging van de leiding of worden in overleg met de beheerder voorzieningen getroffen.

5.12 Explosieven

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

Onderzoek

Op basis van literatuurgegevens en bombardementsgegevens kan worden geconcludeerd dat er in en boven de onderzoekslocatie en directe omgeving (lucht-) gevechtshandelingen hebben plaatsgevonden.

Uit het historisch onderzoek dat in 2006 is uitgevoerd door REASeuro is gebleken dat de hoek bij de Anchoragelaan een verdacht gebied betreft. Voor gestart wordt met de aanlegwerkzaamheden zal detectieonderzoek worden uitgevoerd. Wanneer tijdens dit onderzoek significante objecten worden aangetroffen zullen deze worden verwijderd. Pas wanneer het onderzoeksgebied in munitietechnische zin vrijgegeven is, zullen de werkzaamheden die in verband met de realisatie van de Omlegging Schiphol Rijk uitgevoerd moeten worden starten.

5.13 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. In het Besluit m.e.r. staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D-lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Overigens moet daarnaast worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijk milieueffecten kan hebben, waarbij naast de drempelwaarden ook de omstandigheden ter plaatse worden betrokken. Dit in verband met het arrest van het Hof van Justitie van de EU van 15 oktober 2009 (C-225/08).

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.

In september 2002 zijn door GS de streekplanherziening N201 / Aalsmeer-Haarlemmermeer en de streekplanuitwerking N201 A4 Haarlemmermeer vastgesteld. Hiervoor zijn reeds milieu-effectrapportages (MER) opgesteld. Daarbij zijn ook de milieu-effecten van dit tracédeel onderzocht. Voor dit bestemmingsplan is daarom geen nieuwe MER nodig.

HOOFDSTUK 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

Onderdeel van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het aspect exploitatie 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 verhalen van kosten. De kosten die in het kader van grondexploitatie kunnen worden verhaald zijn wettelijk vastgelegd.

Bij het bestemmingsplan is geen anterieure overeenkomst nodig omdat de kosten zijn gedekt via de overeenkomst "Aanleg boerenlandvariant N201". Deze is door de provincie, het rijk, Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer op 27 augustus 2009 ondertekend. Op 21 oktober 2010 heeft de raad ingestemd met een wijziging van deze overeenkomst middels het voorstel voor de aanleg "Boerenlandvariant gestrekt". Deze gewijzigde overeenkomst is op 29 november 2010 door alle partijen ondertekend. Hiermee zijn de kosten om de in het bestemmingsplan opgenomen herontwikkeling van de gronden verzekerd.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Resultaten watertoets

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft bij brief van 20 januari 2011 een positief wateradvies op het voorontwerp bestemmingsplan gegeven. Verzocht is alleen enkele tekstuele aanpassingen door te voeren en een verwijzing naar de Keur en beleidsregels op te nemen in Hoofdstuk 5.3 van de toelichting.

6.2.2 Resultaten wettelijk vooroverleg

Conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden over het voorontwerp bestemmingsplan. In dit kader zijn de volgende reacties binnengekomen.

a. Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft bij brief van 6 januari 2011 gereageerd op het plan en aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot opmerkingen.

b. Vrom-Inspectie Noord West

De Vrom-Inspectie heeft namens alle regionale rijksdiensten een reactie opgesteld. Aangegeven wordt dat het plan aanleiding geeft tot het maken van de volgende opmerkingen:

b1 Externe veiligheid:

- a. Het tracé van de om te leggen N201 kruist in het plangebied een buisleiding. Voor de kenbaarheid van de leiding wordt geadviseerd de door de leiding te transporteren stof, alsmede de diameter en de druk van de leiding in het plan op te nemen.
- b. Niet duidelijk is of bij de aanduiding op de verbeelding de belemmeringenstrook van 5 meter is inbegrepen. In de regels moet voor deze strook een bouwverbod worden opgenomen voor het oprichten van bouwwerken ten dienste van andere bestemmingen dan de buisleiding.
- c. Verzocht wordt de kwantitatieve risico analyse voor de leiding aan het bestemmingsplan toe te voegen.

Geluid

- b2. Voor 4 woningen aan de Aalsmeerderweg en de Kruisweg geldt een geluidbelasting, hoger dan de wettelijk toegestane geluidbelasting. Ontwerpbesluiten tot vaststelling van hogere waarden moeten gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd te worden.

Overwegingen van de gemeente

ad b1a Dit advies is overgenomen.

ad b1b Uitgegaan is van een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding

ad b1c Het Extern veiligheidsrapport is als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Hieruit blijkt dat het plaatsgebonden risico geen beperkingen oplevert. Verder blijft het groepsrisico onder de orientatiewaarde. De verantwoording van het groepsrisico is in de toelichting opgenomen.

ad b2. De hogere waarde procedure voor deze vier woningen is gepubliceerd op 10 maart 2011 gepubliceerd.

6.2.2 Resultaten inspraak op ontwerp bestemmingsplan

Inspraak

De wet op de ruimtelijke ordening kent voor het bestemmingsplan geen verplichting meer voor het voeren van een inspraakprocedure. In de gemeentelijke inspraak verordening is het bieden van inspraak gekoppeld aan beleidsontwikkeling.

In de participatieverordening 2008 is voor het bestemmingsplan ook geen participatie voorgeschreven.

6.3 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridische 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 dit bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een groot mogelijke eenvoud van de voorschriften. 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 voorschriften zijn, hoe kleiner de kans dat het met de voorschriften wat

minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen die regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en de 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 het 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 het vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele vrijstellingen.

HOOFDSTUK 7 Juridische aspecten

7.1 Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan “N201 - Omlegging Schiphol-Rijk” is het bieden van een juridisch kader voor de realisatie van een deel van de nieuwe N201. De opzet van dit bestemmingsplan is met een relatief beperkt aantal bestemmingen zo overzichtelijk mogelijk gehouden.

7.2 Opzet regels en planverbeelding

Op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding wordt onderscheid gemaakt in bestemmingen en aanduidingen. Waar stedenbouwkundig en planologisch gewenst of verdedigbaar biedt het plan ten opzichte van te vervangen bestemmingsplannen flexibiliteit. Wel kent deze flexibiliteit in verband met de rechtszekerheid haar grenzen. Zo mogen de voorgeschreven percentages en maten (hoogte, breedte, oppervlakte, inhoud en afstand) met ten hoogste 10 procent worden overschreden (Wel zijn er enkele ontheffingsmogelijkheden opgenomen voor grotere afwijkingen). Daarnaast kan in sommige gevallen afwijking plaatsvinden met betrekking tot de vorm: het bouwoppervlak dat volgens de normatieve bouwvoorschriften is toegestaan, mag anders worden vormgegeven. Het gaat bij deze vrijstellingsmogelijkheden nadrukkelijk niet om het mogelijk maken van meer bouwoppervlak of woninginhoud. Dit systeem wordt ook toegepast op goot- en bouwhoogten. Overschrijdingen die bouwtechnisch of welstandshalve de kwaliteit van de woning verhogen, zijn toegestaan. Ook hier is het doel van het toestaan van een afwijking niet om (wezenlijk) meer inhoud mogelijk te maken. Het realiseren van een extra bouwlaag is dus niet de bedoeling.

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 te onderscheiden zijn in regels voor 'gewone', rechtstreekse bestemmingen, uit te werken en te wijzigen bestemmingen, voorlopige 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.

7.3 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 bijvoorbeeld het peil en de hoogte van een bouwwerk.

7.4 Bestemmingsregels

7.4.1 Bestemmingen

Verkeer

In deze bestemming wordt de aanleg van dit gedeelte van de N201 geregeld. Daarnaast kunnen ook zaken als parkeervoorzieningen, groen, water, civiele kunstwerken en voorzieningen ter bevordering van de milieu kwaliteit zoals geluidsschermen en luchtkwaliteitschermen geregeld worden. Gebouwen zijn in deze bestemming niet toegestaan met uitzondering van liften ten behoeve van de halte voor de oosttak van de Zuidtangent

Water

In deze bestemming worden water, waterhuishoudkundige voorzieningen, bruggen, voorzieningen voor fiets- en voetverkeer en groen mogelijk gemaakt. Gebouwen zijn in deze bestemming niet toegestaan.

7.4.2 Dubbelbestemmingen

Leiding

In deze bestemming wordt, naast de ter plaatse voorkomende bestemming, de aanleg van leidingen geregeld. In het plangebied bevinden zich een gasleiding, riool en waterleidingen.

7.5 Algemene regels

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

In de algemene regels is ook de regeling opgenomen omtrent ontheffing van de regels, algemene afwijkingen en de anti-dubbeltelbepaling.

In de algemene regels is ook de regeling opgenomen van de zones van het Luchthaven Indelingsbesluit, omdat delen van het plangebied onder dit besluit vallen.

Teneinde te kunnen afwijken van de LIB hoogte tot de op de verbeelding opgenomen bouwhoogte, is een afwijkingsbevoegdheid voor Burgemeester en Wethouders opgenomen na verkregen verklaring van geen bezwaar van de minister van VROM.

7.6 Overgangs- en slotregel

7.6.1 Overgangsrecht

Het overgangsrecht onder heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken, die op het tijdstip van de ter inzage legging 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 bestaande afwijking maar niet vergroot wordt en het bouwwerk niet (grotendeels) wordt vernieuwd of veranderd.

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

7.6.2 Slotregel

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