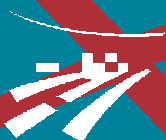




Bestemmingsplan Nieuw–Vennep Centrum 2010

Toelichting

april 2010



gemeente
Haarlemmermeer

Bestemmingsplan Nieuw-Vennep Centrum 2010

INHOUD

Toelichting

1	INLEIDING	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Aard en doel van het bestemmingsplan	7
1.3	Vigerende plannen en regelingen	8
1.4	Leeswijzer	9
2	BESTAANDE SITUATIE	10
2.1	Begrenzing plangebied	10
2.2	Ruimtelijke structuur	10
2.2.1	Nieuw-Vennep	10
2.2.2	Nieuw-Vennep binnen de Dreven	11
2.2.3	Hoofdassen Hoofdvaart en Vennepeweg	11
2.3	Functionele structuur plangebied	12
2.3.1	Centrum Noord	12
2.3.2	Centrum Oost	14
2.3.3	Centrum Zuid	15
2.3.4	Centrum West	16
3	BELEID EN REGELGEVING	19
3.1	Rijk	19
3.1.1	Nota Ruimte	19
3.1.2	Nota Mobiliteit	20
3.2	Provincie	21
3.2.1	Structuurvisie	21
3.2.2	Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland	21
3.3	Gemeente Haarlemmermeer	21
3.3.1	Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015	21
3.3.2	Structuurplan Nieuw-Vennep 1998	22
3.3.3	Ontwikkelingsvisie Dorpskern Nieuw-Vennep 2000	22
3.3.4	Stedenbouwkundig plan Nieuwe Kom 2003	23
3.3.5	Nieuwe Kom Tegen het licht 2008	24
3.3.6	Nota Bereikbaarheid Haarlemmermeer	25
3.3.7	Categoriseringsplan Haarlemmermeer	25
3.3.8	Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep	25
3.3.9	Economisch beleid Haarlemmermeer	26
3.3.10	Woonvisie 2008-2011	27
3.3.11	Milieubeleid Haarlemmermeer	28
3.3.12	Klimaatbeleid Haarlemmermeer	28

INHOUD

Toelichting

4	ONDERZOEK EN BEPERKINGEN	29
4.1	Cultureel erfgoed	29
4.1.1	Wet- en regelgeving en beleid	29
4.1.2	Cultureel erfgoed onderzoek	29
4.1.3	Conclusies	30
4.2	Water	30
4.2.1	Wet- en regelgeving en beleid	30
4.2.2	Waterparagraaf	31
4.2.3	Conclusies	31
4.3	Waterketen	32
4.3.1	Wet- en regelgeving en beleid	32
4.3.2	Waterketen onderzoek	33
4.3.3	Conclusies	33
4.4	Flora en faunawet en Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen	33
4.4.1	Wet- en regelgeving en beleid	33
4.4.2	Flora- en fauna onderzoek	33
4.4.3	Conclusies	34
4.5	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	35
4.5.1	Wet- en regelgeving en beleid	35
4.5.2	Onderzoek Luchthavenindelingbesluit Schiphol	35
4.5.3	Conclusies	36
4.6	Bedrijven en milieuzoneringen	36
4.6.1	Wet- en regelgeving en beleid	36
4.6.2	Onderzoek bedrijven en milieuzoneringen	37
4.6.3	Conclusies	37
4.7	Externe veiligheid	38
4.7.1	Wet- en regelgeving en beleid	38
4.7.2	Onderzoek	39
4.7.3	Conclusies	39
4.8	Explosieven	40
4.8.1	Wet- en regelgeving en beleid	40
4.8.2	Onderzoek explosieven	40
4.8.3	Conclusies	40
4.9	Wet Geluidhinder Wegverkeerslawaaï	40
4.9.1	Weg- en regelgeving en beleid	40
4.9.2	Akoestisch onderzoek	41
4.9.3	Conclusies	42
4.10	Wet Geluidhinder Industrielawaai	42
4.10.1	Wet- en regelgeving en beleid	42
4.10.2	Onderzoek industrielawaai	42
4.10.3	Conclusies	42
4.11	Luchtvaartverkeerslawaaï	42
4.11.1	Wet- en regelgeving en beleid	42
4.11.2	Onderzoek en conclusies luchtvaartverkeerslawaaï	43
4.12	Luchtkwaliteit	43
4.12.1	Wet- en regelgeving en beleid	43
4.12.2	Onderzoek luchtkwaliteit	44
4.12.3	Conclusies	44

INHOUD

Toelichting

5	PLANBESCHRIJVING	45
5.1	Programma	45
5.2	Ruimtelijke visie	46
5.2.1	Architectonische uitgangspunten	46
5.2.2	Stedenbouwkundige uitgangspunten	47
5.2.3	Nieuwe Kom	49
5.3	Verkeer	55
5.3.1	Openbaar vervoer	55
5.3.2	Autoverkeer	56
5.3.3	Langzaam verkeer	58
6	UITVOERBAARHEID	59
6.1	Inleiding	59
6.2	Economische uitvoerbaarheid	59
6.2.1	Grondexploitatie	59
6.2.2	Exploitatieplan	59
6.2.3	Conclusie	60
6.3	Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	60
6.4	Overige aanpassingen	64
7	JURIDISCHE ASPECTEN	65
7.1	Algemeen	65
7.2	Opzet regels en verbeelding	65
7.3	Bestemmingsregels	65
7.3.1	Bestemmingen	64
7.4	Overgangs- en slotregels	68
7.4.1	Overgangsrecht	68
7.4.2	Slotregel	69
7.5	Handhaafbaarheid	69

Bestemmingsplan Nieuw-Vennep Centrum 2010

REGELS

VERBEELDING

ONDERZOEKSRAPPORTEN

1. Een toetsing in het kader van de Flora- en faunawet, bestemmingsplan Nieuw-Vennep Centrum, Ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van der Goes en Groot, Alkmaar 2005
2. Onderzoek geluidhinder Bestemmingsplan Nieuw-Vennep Centrum 2010, Akoestisch Adviesbureau Mosch, Edam 23 november 2009 (200907.2.BPnwVennepC2010)
3. Onderzoek luchtkwaliteit ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen Nieuwe Kom, Raadgevende Ingenieurs Cauberg-Huygen, 's Hertogenbosch 16 november 2009 (20091802-07)
4. Parkeerbalans Nieuw-Vennep Centrum, Gemeente Haarlemmermeer, Hoofddorp 12 augustus 2009

I

INLEIDING

1.1 Aanleiding

De bouw van de VINEX woonlocatie Getsewoud (1997-2008) aan de westzijde van het dorp Nieuw-Vennep betekende voor het dorp Nieuw-Vennep een verdubbeling van zowel het aantal inwoners als de woningvoorraad. In 1995 had Nieuw-Vennep ruim 14.000 inwoners. Op 1 januari 2009 had het oorspronkelijke dorp Nieuw Vennep 12.468 inwoners en telde het nieuwe Getsewoud 16.697 inwoners. Het dorp Nieuw-Vennep als geheel telde 29.165 inwoners en met het buitengebied meegerekend 29.872 inwoners.

Deze groei van het aantal inwoners heeft gevolgen voor de verdere ontwikkeling van het hoofdwinkelcentrum in de dorpskern van Nieuw-Vennep. De gemeenteraad heeft dit onderkend. Zo verscheen in oktober 2000 de nota "Ontwikkelingsvisie Dorpskern Nieuw-Vennep". De gemeenteraad heeft deze nota juni 2002 vastgesteld. Hierin wordt een ontwikkelingsvisie voor het hoofdwinkelcentrum van Nieuw-Vennep en directe omgeving neergezet.

Op 23 april 2003 heeft de gemeenteraad het "Stedenbouwkundig plan Nieuwe Kom" voor de dorpskern van Nieuw-Vennep vastgesteld. In dit plan wordt aangegeven op welke manier het hoofdwinkelcentrum van Nieuw-Vennep zich kan ontwikkelen over een periode van ongeveer twintig jaar. Het stedenbouwkundig plan beschrijft de wenselijke ruimtelijke en visuele kwaliteiten en vormt het referentiekader voor dit bestemmingsplan.

Het stedenbouwkundig plan is een aantal jaren geleden opgesteld. Een aantal marktpartijen heeft aangegeven dat zij de fasering in het plan onwenselijk achten. De uitvoering van de bouwplannen is enigszins vertraagd. De lopende initiatieven en vraagstukken in het gebied nopen tot het tegen het licht houden van destijds gemaakte ontwerpkeuzes. Hiervan is verslag gedaan in het rapport "Nieuwe Kom tegen het licht" van maart 2008. De oorspronkelijke ontwikkelingsstrategie en fasering hebben kleine wijzigingen ondergaan. Grote delen van het stedenbouwkundig plan Nieuwe Kom behoeven geen verandering. Wel worden een aantal stedenbouwkundige aanpassingen voorgesteld, welke door de gemeenteraad op 26 juni 2008 zijn bekrachtigd. In het voorjaar van 2009 zijn de plandelen uitgewerkt op congruentie van stedenbouwkundige planopzet, functieprogrammering en verkeersstructuur.

De bouwontwikkelingen in het centrum van Nieuw-Vennep zijn aanleiding tot het doen opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het centrumgebied.

1.2 Aard en doel van het bestemmingsplan

De doelstelling van het bestemmingsplan "Nieuw-Vennep Centrum 2010" is het bieden van een juridisch kader om de wenselijk geachte bouwontwikkelingen in de dorpskern van Nieuw-Vennep mogelijk te maken. Het op 23 april 2003 door de raad vastgesteld "Stedenbouwkundig plan Nieuwe Kom" vormt het referentiekader voor deze bouwontwikkelingen. Tevens houdt dit bestemmingsplan een actualisatie in van plankaart en regels voor het centrumgebied op basis van actuele opvattingen van een goede ruimtelijke ordening.

1.3 Vigerende plannen en regelingen

Totdat dit bestemmingsplan rechtsgeldig is, is het gebruik van de gronden en de opstallen geregeld in:

- Uitbreidingsplan in onderdelen Nieuw-Vennep West I, vastgesteld bij raadsbesluit nummer 316 van 7 september 1961, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 6 november 1962 onder nummer 91;
- Bestemmingsplan Nieuw-Vennep, vastgesteld bij raadsbesluit nummer 192 van 6 juni 1979, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 1 juli 1980 onder nummer 619, doch op een deel van goedkeuring onthouden, hetwelk bij de Kroon op 30 september 1981 onder nummer 23 is bekrachtigd;
- Bestemmingsplan Nieuw-Vennep-Centrum, vastgesteld bij raadsbesluit nummer 476 van 25 oktober 1990, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 28 mei 1991 onder nummer 91-711844 en op een deel van goedkeuring onthouden door de Kroon op 24 juni 1992 onder nummer 92.005561;
- Paraplubestemmingsplan seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit van 19 oktober 2000.

De huidige centrumvoorzieningen zijn voor het grootste deel geregeld in het bestemmingsplan Nieuw Vennep Centrum uit het begin van de jaren tachtig. Een deel van de omringende (woon)bebouwing is vooral geregeld in het bestemmingsplan Nieuw Vennep.

Voor een aantal gronden blijft de bestaande situatie van dit bestemmingsplan leidend, omdat niet voor alle gronden in het plangebied de gemeente het kostenverhaal middels een overeenkomst heeft kunnen regelen met de grondeigenaren. Het betreft gronden in het te ontwikkelen gebied van de Nieuwe Kom, de deelgebieden Kop C1, Kop C2, C1, C2, een klein deel van het Marktgebouw en het perceel aan de Schoolstraat / hoek Poststraat (zie kaart deelgebieden Nieuwe Kom in paragraaf 5.1 van de toelichting).

Het paraplubestemmingsplan seksinrichtingen regelt een algeheel vestigingsverbod voor seksinrichtingen binnen deze gemeente.

In de loop der jaren zijn verschillende gebouwen gerealiseerd met toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Bouw huisartsenpraktijk, tandartsenpraktijk met appartementen, hoek Dorpstraat en Vennepeweg (1998);
- Bouw kantoor, hoek Eugénie Prévinaireweg en Vennepeweg (2000);
- Bouw winkelcentrum de Symfonie met bibliotheek, woningen en parkeergarage, aan Hoofdweg, Schoolstraat, Vennepeweg en Vennepeweg (2001);
- Uitbreiding winkelpand Vennepeweg 42 (2001);
- Uitbreiding 3 winkelpanden Vennepeweg 30, 31 en 42 (2001);
- Uitbreiding kerkelijk centrum met vergaderruimte en rouwcentrum, hoek Hoofdweg oostzijde en Vennepeweg (2002);
- Bouw 22 appartementen met kantoren aan Sint Anthoniusstraat (2002);
- Bouw 6 woningen, hoek Beinsdorpstraat en Ritzema Bosstraat (2004);
- Bouw 8 woningen Hoofdweg westzijde 1155-1157 (2005);
- Revitalisatie winkelcentrum Vennepeweg 2 t/m 7 en 8a (2005);
- Bouw centrum voor kunst en cultuur Pier K, deelgebied B Nieuwe Kom (2006);
- Bouw woning tussen Hoofdweg westzijde 1147 en 1153 (2007);
- Herinrichting Vennepeweg met tweede brug over Hoofdvaart en vervanging rioolgemaal (2007);
- (2007);
- Bouw 6 appartementen, winkelruimte en/of kantoorruimte Hoofdweg oostzijde 1310-1314 (2008);
- Bouw 68 woningen, bedrijfs- en werkruimten, ontmoetingscentrum en parkeergarage, deelgebied A1 Nieuwe Kom (2008);
- Bouw 6 geschakelde woningen Eugénie Prévinaireweg 3-13 (2009);
- Bouw horeca en kantoren Vennepeweg 489-501 (2009)
- Bouw dubbel woonhuis Nieuwstraat 6 (artikel 11 WRO, 2009).

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze toelichting beschrijft de bestaande situatie in het plangebied, zowel ruimtelijk als functioneel. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het van toepassing zijnde beleid van rijk, provincie en gemeente.

In hoofdstuk 4 worden de conclusies van onderzoeksrapporten weergegeven alsmede in het plangebied geldende beperkingen beschreven. Hoofdstuk 5 geeft de planbeschrijving van het plangebied weer. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de juridische aspecten van het bestemmingsplan.

Na deze toelichting volgen de regels. Samen met de verbeelding vormen de regels het juridisch bindend bestemmingsplan.

2.1 Begrenzing plangebied

Het dorp Nieuw-Vennep is aan de Hoofdvaart in het zuiden van de gemeente Haarlemmermeer gelegen. Het plangebied Nieuw-Vennep Centrum 2010 omvat de dorpskern van Nieuw-Vennep aan weerszijden van de Hoofdvaart.

Het plangebied aan de westzijde van de Hoofdvaart wordt in het noorden begrensd door de Ritzema Bosstraat en Nieuwstraat, in het oosten door het midden van de Hoofdvaart, in het zuiden door de Eugénie Prévinaireweg en in het westen door de Lichterstraat en de Jonkheer van de Pollstraat.

Het plangebied aan de oostzijde van de Hoofdvaart wordt in het noorden begrensd door de Bosstraat, in het oosten door de Rustoordstraat, de Onze Lieve Vrouw Onbevlekt Ontvangen Kerk en de Korenaarstraat, in het zuiden door de Kerkstraat en in het westen door het midden van de Hoofdvaart.

2.2 Ruimtelijke structuur

2.2.1 Nieuw-Vennep

Nieuw-Vennep is na Hoofddorp in grootte de tweede kern van Haarlemmermeer. Nieuw-Vennep werd vooral de woonplaats van landarbeiders in het zuidelijk deel van de polder. In het dorp vestigden zich na verloop van tijd agrarische hulpbedrijven, scholen, kerken en een klein aantal winkels.

Nieuw Vennep is bij de aanleg van de polder als zogenaamd kruisdorp gesticht op de kruising van de Hoofdvaart en de Vennepertocht. Aan beide zijden van de Hoofdvaart en de Vennepertocht werden wegen aangelegd. In het centrum van Nieuw-Vennep herinnert een brede groensingel (deels parkeerterrein) langs de Venneperweg nog aan de hier gedempte Vennepertocht. Het dorp bestond aanvankelijk uit vier kwadranten met een oppervlakte van ongeveer twee hectare rond dit kruispunt. In de eerste honderd jaar na de drooglegging bleef de bebouwing hier lange tijd geconcentreerd.

De bevolking groeide van 1.589 inwoners in 1920 tot 2.408 inwoners in 1947. Na de tweede wereldoorlog stelde de gemeente een tweede uitbreidingsplan vast, waarin de Dreven het belangrijkste element vormen. Om de diepe kavels beter te kunnen benutten wordt er gebouwd achter de eerste ontwikkeling. Hier ontstaan erven met een gevarieerd karakter (1950). Tot in de jaren zestig werd het gebied binnen de Dreven langzaam opgevuld. Hier werden overwegend geschakelde of vrijstaande eengezinshuizen gebouwd. In iedere wijk zijn royale groen- en sportterreinen aanwezig. Langs de Vennepstraat en de Kerkstraat ontwikkelde zich een klein winkelcentrum.

Nieuw-Vennep telde in 1960 bijna 5.000 inwoners. In de tweede helft van de zestiger jaren en in de zeventiger jaren van de twintigste eeuw heeft Nieuw-Vennep een bijzonder snelle groei doorgemaakt. In 1972 telde het dorp ruim 10.000 inwoners. Door de bouw van de woonwijk Linqenda (1970-1975) steeg de bevolking tot ruim 15.000 in 1980. Daarna blijft een kwart eeuw lang het inwonertal nagenoeg gelijk.

Met de bouw van de VINEX woonwijk Getsewoud (1997-2008), goed voor nog eens 17.000 inwoners, komt aan de concentrische groei een einde. Aan de westkant van het oude dorp komt er een even groot dorp bij. Daar waar het centrum eerst centraal lag ten opzichte van het dorp, hemelsbreed circa één kilometer van het station Nieuw-Vennep en één kilometer van de Nieuwerkerkertocht, is het zwaartepunt van de bevolking in westelijke richting verschoven. Het centrum ligt in 2008 één kilometer van het station Nieuw-Vennep en circa twee kilometer van de IJweg.

2.2.2 Nieuw-Vennep binnen de Dreven

Beeldbepalend voor de huidige ruimtelijke structuur van het centrum van Nieuw-Vennep is de kruising van de Hoofdvaart met de Venneperweg. Dit was jarenlang het middelpunt van het dorp. Door de aanleg van de Dreven ontstonden vier kwadranten van ongeveer twee bij twee hectare rond dit kruispunt. Tot in de jaren zestig van de twintigste eeuw werden de gebieden binnen de Dreven met bebouwing opgevuld.

Aan de westzijde van de Hoofdvaart bevinden zich het noordelijk kwadrant en het westelijk kwadrant. Het noordelijk kwadrant ten noorden van de Venneperweg omvat de woonwijk Welgelegen. Aan de zuidkant nabij de Venneperweg en de Dorpstraat, bevindt zich een centrumgebied met detailhandel, horeca, garagebedrijven en overige bedrijven, kerken en woningen.

Het westelijk kwadrant ten zuiden van de Venneperweg omvat het hoofdwinkelcentrum van Nieuw-Vennep met detailhandel, horeca, cultuurcentrum, aangevuld met woningen. De gebieden ten westen en ten zuiden van het hoofdwinkelcentrum kennen vooral een woonfunctie, aangevuld met kerken, bedrijven, apotheek, verzorgingshuis en het Van Haeringenplantsoen.

Aan de oostzijde van de Hoofdvaart bevinden zich het oostelijk en zuidelijk kwadrant. Het oostelijk kwadrant ten noorden van de Venneperweg omvat een groot bedrijventerrein en een centrumgebied nabij de Venneperweg en de Bosstraat met detailhandel, bedrijven, horeca, kerk, kerkhof en woningen.

Het zuidelijk kwadrant ten zuiden van de Venneperweg omvat een winkelgebied nabij de Hoofdvaart en Kerkstraat dat aansluit op het hoofdwinkelcentrum van Nieuw-Vennep. In dit kwadrant bevinden zich verder detailhandel, horeca, bedrijven, jongerencentrum, kerk, kerkhof, sportpark en woningen.

2.2.3 Hoofdassen Hoofdvaart en Venneperweg

Hoofdvaart

De Hoofdvaart is een belangrijke as in de structuur van de polder. De Hoofdvaart (met Hoofdweg oostzijde en Hoofdweg westzijde) vormt een twintig kilometer lange lijn door de polder en is daarmee de "ruggengraat" van de Haarlemmermeerpolder. De Hoofdvaart wordt met zijn brede water, hoge bomenrijen, dubbele wegen en verspreide monumentale gebouwen als een krachtig ruimtelijk element in het platte en weidse polderlandschap ervaren. Langs de Hoofdvaart is de bebouwing divers in aanzien en functie.

In het centrum van Nieuw-Vennep fungeert de Hoofdvaart als een blauwgroene as. Vanaf de naastliggende Hoofdweg is de Hoofdvaart slechts op enkele plaatsen te zien. De relatie tussen beide zijden van de Hoofdvaart is beperkt, waardoor het een barrière is geworden in plaats van een krachtig ruimtelijk element, het beeld dat de Hoofdvaart buiten de Dreven oproept.

De oostzijde van de Hoofdweg vormt een belangrijke autoverbinding voor lokaal verkeer. Beeldbepalend zijn verscheidene kleine winkels en financiële dienstverlening. De verkeersdrukte maakt deze zijde van de Hoofdvaart niet tot een erg aantrekkelijke winkelplek. De westzijde van de Hoofdweg fungeert als doorgaande lommerrijke fietsroute en voor bestemmingsverkeer.

Venneperweg

De Venneperweg vormt de tweede hoofdas van Nieuw-Vennep. Langs de Venneperweg liggen gebieden waar economische en sociaal-maatschappelijke functies gevestigd zijn, zoals winkels, bedrijven, dienstverlening, horeca en recreatie.

Voor de dorpskern is de Venneperweg het meest bepalende element in de stedenbouwkundige structuur. Deze verbindt de verschillende publieke en economische gebieden. Het wordt daarom ook wel de mentale hoofdas van Nieuw-Vennep genoemd. De VINEX woonwijk Getsewoud en de

toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied versterken deze hoofdas als belangrijkste element in de ruimtelijke structuur van Nieuw-Vennep.

De Vennepweg met de parallelwegen Sint Anthoniusstraat en Schoolstraat, fungeert als groene brede as met lange zichtlijnen in het centrum. De ambitie is om de karakteristieke groene middenas te behouden en waar nodig te versterken door de plaatsing van hoogwaardig groen. De bebouwing heeft enige afstand tot de weg, in de vorm van groene voortuinen. Uitzondering hierop vormt de bebouwing aan het Vennepplein: de bebouwing staat of direct aan de stoep of heeft een stenen voorgebied. Aan de oostzijde van de Hoofdvaart verbreedt het profiel zich.

De Vennepweg met de parallelwegen Sint Anthoniusstraat en Schoolstraat vormen samen een belangrijke verkeersader met genoeg ruimte voor alle soorten verkeer van voetganger tot auto. Er is ruimte gereserveerd voor parkeren.

Kruising Hoofdvaart en Vennepweg

De kruising van de Hoofdvaart met de Vennepweg vormt de oorsprong van het dorp. Door de aanwezigheid van de Hoofdvaart wordt op deze plek de maat en de schaal van de gehele polder zichtbaar. Een markant bouwwerk aan deze kruising is de Nederlandse Hervormde Kerk met aangebouwde pastorie. Kerk en pastorie uit 1862 zijn een gemeentelijk monument. Het karakter van de kruising wordt gekenmerkt door leegte, enerzijds door de ruime straten en parkeerruimten, anderzijds door het hoge struikgroen langs de Hoofdvaart waardoor het contact met de overzijde te niet wordt gedaan.

De dorpskern van Nieuw-Vennep rond de kruising Hoofdvaart en Vennepweg en aan de Vennepstraat en Kerkstraat onderscheidt zich duidelijk van de rest van het dorp. Het karakter van de dorpskern wordt gekenmerkt door een grote variëteit in zowel programma als schaal. Dit in tegenstelling van tot de omliggende woonwijken die redelijk homogeen zijn qua samenstelling. Ook kenmerkend voor de dorpskern is een hogere bebouwingsdichtheid.

De kruising van de Hoofdvaart met de Vennepweg was jarenlang middelpunt van het dorp. Het sociale en economische middelpunt van het dorp verschuift steeds meer in zuidwestelijke richting. Het hoofdwinkelcentrum van Nieuw-Vennep wordt in de toekomst gevormd door drie aaneensluitende winkelcentra, te weten de Symfonie, de Vennepershof en de (nieuw te ontwikkelen) Nieuwe Kom. Deze centra zijn allen ten westen van de Hoofdvaart en ten zuiden van de Vennepweg gesitueerd.

2.3 Functionele structuur plangebied

Het bestemmingsplangebied vormt het centrumgebied van Nieuw-Vennep. Hierna volgt een algemene beschrijving van de straten in het plangebied, gevolgd door ruimtelijke uitgangspunten en functioneel programma. De beschrijving van het te ontwikkelen gebied Nieuwe Kom is weergegeven in hoofdstuk 5 van de planbeschrijving.

2.3.1 Centrum Noord

Centrumgebied Noord is het deelgebied ten westen van de Hoofdvaart en ten noorden van de Vennepweg. De Dorpstraat vormt de scheiding tussen het westelijke en oostelijke bouwblok. Dit gebied heeft vooral een woonfunctie. De Hoofdweg en Vennepweg kennen naast een woonfunctie ook andere functies, zoals detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoren, bedrijven, autobedrijven en een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

2.3.1a Bebouwing Hoofdweg westzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing nabij de hoek Nieuwstraat valt in de woonzone. De kavels hebben een woonfunctie en een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen met kap. De woningen hebben een voortuin van 10 meter diep. Maximale korrel is van het enkele woonhuis wat incidenteel geschakeld is.

De bebouwing ten zuiden van deze woningen valt in de randzone. Dit betreft kavels met gemengde functies. De maximale bouwhoogte is 9 meter.

Bebouwing op de hoek Hoofdweg en Venneperweg valt in de kernzone. De bebouwing maakt deel uit van het horecagebied aan de noordzijde van het Venneperplein West. De maximale bouwhoogte is 9 meter.

Functioneel programma

Bebouwing in de woonzone heeft een woonfunctie. Bebouwing in de randzone heeft een gemengde functie. Bebouwing in de kernzone betreft centrumfuncties. Op de verdiepingen mag worden gewoond

2.3.1b Venneperplein West

De Venneperweg en de Schoolstraat met tussenliggend gebied vormen samen het Venneperplein West. De nieuwe inrichting en de horeca aan de noordzijde dragen bij aan de levendigheid van dit deel van het centrumgebied. Aan de noordzijde van het plein kan de open ruimte voor de bebouwing van de horeca gebruikt worden voor open terrassen. 's Avonds krijgt het Venneperplein meer een verblijfskarakter. De avond en nachthoreca komen dan tot leven. Het middendeel van het plein biedt ruimte aan terrassen en evenementen.

De Venneperweg en de Schoolstraat vormen samen een belangrijke verkeersader met genoeg ruimte voor alle soorten verkeer van voetganger tot auto. Zowel aan de Venneperweg als aan de Schoolstraat is er een doorgaande fietsroute.

Bebouwing Venneperplein West noordzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

De noordzijde van het plein valt in de kernzone. De bebouwing heeft 3 tot 4 bouwlagen. De maximaal toegestane bouwhoogte is 12 meter. Een zone van 14 meter tussen de bebouwing en de Venneperweg is bedoeld als ontmoetingsplek (open terrassen) voor de bezoekers van de horeca.

Functioneel programma

Dit gebied heeft een horecafunctie. Op de verdiepingen mag worden gewoond en zijn kantoren toegestaan. De kavel hoek Dorpstraat heeft medische functies met daarboven gestapeld wonen.

2.3.1c Venneperweg

Ruimtelijke uitgangspunten

Het gebied tussen Beinsdorpstraat en Dorpstraat valt deels in de woonzone en deels in de randzone (nabij de Dorpstraat). Bebouwing met woningen ligt 5 tot 15 meter van de openbare straat. De toegestane bouwhoogte is maximaal 2 lagen en kap. De kavels met een gemengde functie vertonen een zelfde karakteristiek. De autobedrijven en het motorbrandstoffenverkooppunt hebben een bouwhoogte van respectievelijk maximaal 11 en 12 meter.

Functioneel programma

Dit gebied wordt gekarakteriseerd door de aanwezigheid van woningen, autobedrijven en motorbrandstoffenverkooppunt, alsmede woningen in gebruik voor gemengde functies zoals detailhandel en dienstverlening.

2.3.1d Bebouwing Dorpstraat

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing aan de Dorpstraat nabij de Venneperweg valt in de randzone. Het hoge gebouw op de hoek met het Venneperplein West accentueert de entreefunctie die de Dorpstraat heeft voor het centrumgebied. De bouwhoogte is gelijk aan de naastgelegen panden aan het Vennerperplein West. De maximaal toegestane bouwhoogte is 12 meter.

De overige bebouwing valt in de woonzone en bestaat voornamelijk uit woningen van één en twee bouwlagen met kap en voortuin. Deze woningen zijn bepalend voor het dorps karakter van Nieuw-Vennep. De maximaal toegestane bouwhoogte is 9 meter. Aan weerszijden van de Dorpstraat is tussen de woningen een toegang tot achterliggende garageboxen.

Functioneel programma

De kavel hoek Venneperplein West heeft medische functies met daarboven gestapeld wonen en voor een deel gestapeld wonen ook op de begane grond. Aan de westzijde op de hoek met de Venneperweg is detailhandel met woonfunctie gevestigd. Voor het overige heeft de Dorpstraat een woonfunctie.

2.3.1e Bebouwing Beinsdorpstraat, Ritzema Bosstraat en Nieuwstraat

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing aan de Beinsdorpstraat, de Ritzema Bosstraat en de Nieuwstraat valt in de woonzone. De kavels hebben een woonfunctie en een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen met kap. De woningen hebben een voortuin van 5 meter diep. Maximale korrel is van het enkele woonhuis wat incidenteel geschakeld is.

Functioneel programma

Bebouwing in de woonzone heeft een woonfunctie.

2.3.2 Centrum Oost

Centrumgebied Oost is het deelgebied ten oosten van de Hoofdvaart en ten noorden van de Venneperweg. Dit gebied kent drie hoofdfuncties: wonen, maatschappelijke doeleinden en horeca.

2.3.2a Bebouwing Hoofdweg oostzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing aan de Hoofdweg tussen Bosstraat en Venneperweg valt in de randzone. De kavel hoek Bosstraat met gestapeld wonen kent een terugspringende rooilijn. De Nederlands Hervormde Kerk aan de Hoofdweg 1320 met aangebouwde pastorie aan de Venneperweg 477 is een beschermd gemeentelijk monument. Het is het enige beschermd monument in het plangebied en is een beeldbepalend ensemble. Aan de Hoofdweg is aan de voorzijde van de kerk en de bijgebouwen een groot plein dat gebruikt wordt bij evenementen en om te parkeren.

2.3.2b Venneperplein Oost

De Venneperweg en de Sint Anthoniusstraat met tussenliggend gebied vormen samen het Venneperplein Oost. Aan de oostzijde van het plein maar buiten het plangebied bevindt zich het markante kerkgebouw van de Onze Lieve Vrouw Onbevlekt Ontvangen Kerk. De nieuwe inrichting van het plein en de omliggende horeca dragen bij aan de levendigheid van dit deel van het centrumgebied.

De Venneperweg en de St Anthoniusstraat vormen samen een belangrijke verkeersader met genoeg ruimte voor alle soorten verkeer van voetganger tot auto. Het middendeel van het plein biedt ruimte

aan parkeren en evenementen. Ook is er een voorziening van algemeen nut aanwezig. Zowel aan de Venneperweg als aan de Sint Anthoniusstraat is er een doorgaande fietsroute.

Bebouwing Venneperplein Oost noordzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing aan het Venneperplein Oost valt in de randzone. Aan de noordzijde van het plein bevinden zich twee markante panden. Op de hoek Hoofdweg bevindt zich het enige gemeentelijk monument in het plangebied: De Nederlands Hervormde Kerk met aangebouwde pastorie. Hiernaast tot op de hoek Rustoordstraat is het enige hotel in Nieuw-Vennep gevestigd, een drie sterren hotel met 42 kamers.

Bebouwing Bosstraat

Ruimtelijke uitgangspunten

De kavels aan de Bosstraat met inbegrip van de hoekkavel Rustoordstraat hebben een woonfunctie en een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen met kap. Woningen hebben een voortuin van 5 meter diep. Maximale korrel is van het enkele woonhuis wat incidenteel geschakeld is. Een uitzondering vormt een tussenliggende onbebouwde ruimte, dat deel uitmaakt van het plein van de Nederlands Hervormde Kerk aan de Hoofdweg 1320.

Bebouwing Rustoordstraat

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing aan de Rustoordstraat valt in de randzone. De hoekkavel Bosstraat heeft een woonfunctie. De zijgevel en parkeeropstelplaats voor cateringmotorvoertuigen van het enige hotel in Nieuw-Vennep vullen de gehele gevelwand.

2.3.3 Centrum Zuid

Centrumgebied Zuid is het deelgebied ten oosten van de Hoofdvaart en ten zuiden van de Venneperweg. Dit gebied kent de functies horeca, kantoren, wonen en gemengde functies.

2.3.3a Bebouwing Hoofdweg oostzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing aan de Hoofdweg oostzijde tussen Sint Anthoniusstraat en Kerkstraat valt in de randzone. De lintbebouwing kent een grote verscheidenheid.

Op de hoek Hoofdweg Sint Anthoniusstraat bevindt zich een grootschalig pand met een karakteristieke breedtegevel. De bouwhoogte is maximaal 2 bouwlagen en kap. De overige bebouwing ten zuiden van de Sint Anthoniusstraat bestaat uit karakteristieke losstaande woonpanden veelal in gebruik als kantoor, detailhandel of horeca. De toegestane bouwhoogte is maximaal 2 bouwlagen en kap. Bebouwing heeft een voortuin van minstens 3 meter.

2.3.3b Bebouwing Venneperplein Oost zuidzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing aan het Venneperplein Oost valt in de randzone. De zuidzijde van het plein kent een gevarieerd beeld. Op de hoek Hoofdweg oostzijde bevindt zich een grootschalig pand met een karakteristieke breedtegevel. Het naastgelegen pand heeft ook een karakteristieke breedtegevel en is geheel vrijstaand. Hier is ook een toegang tot achterliggende gestapelde woningen en garageboxen. Daarnaast bevindt zich tot aan de hoek Korenaarstraat min of meer aaneengesloten bebouwing. De toegestane bouwhoogte aan de zuidzijde van het plein is maximaal 3 bouwlagen of 2 bouwlagen en kap.

Functioneel programma

De zuidzijde van het plein kent een enkele kavel met kantoorfunctie met daarboven gestapeld wonen, alsmede een enkele kavel met een horecafunctie. De overige bebouwing heeft gemengde functies.

2.3.3c Bebouwing Koreenaarstraat en Kerkstraat

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing aan de Koreenaarstraat valt in de woonzone. Bebouwing aan de Kerkstraat valt deels in de woonzone en deels in de randzone (nabij de Hoofdweg). De kavels aan de Koreenaarstraat en de Kerkstraat hebben een woonfunctie en een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen met kap. Woningen hebben een voortuin van 5 meter diep. Maximale korrel is van het enkele woonhuis wat incidenteel geschakeld is.

Functioneel programma

Het betreft een woongebied. Het merendeel van de bebouwing heeft een woonfunctie. Uitzondering hierop is een deel van de Kerkstraat nabij de Hoofdweg met woningen die veelal in gebruik zijn voor andere functies zoals detailhandel en dienstverlening.

2.3.4 Centrum West

Centrumgebied West is het deelgebied ten westen van de Hoofdvaart en ten zuiden van de Vennepweg. Dit gebied is het hoofdwinkelcentrum van Nieuw-Vennep met daarbij passende centrumfuncties zoals detailhandel, dienstverlening, horeca, culturele voorzieningen, educatieve en sociale voorzieningen, medische en levensbeschouwelijke voorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening. Aan de randen is de woonfunctie nadrukkelijker aanwezig.

Het hoofdwinkelcentrumgebied van Nieuw-Vennep zal straks gevormd worden door de bestaande winkelcentra de Symfonie en de Vennepershof tussen Hoofdweg westzijde en Vennepstraat en het te ontwikkelen winkelcentrum de Nieuwe Kom tussen de Vennepstraat en De Doorbraak. De beschrijving van het winkelcentrum de Nieuwe Kom is weergegeven in hoofdstuk 5.

2.3.4a Vennepersplein West

Het Vennepersplein West is de voorkamer van de Nieuwe Kom. Het middendeel van het plein biedt ruimte aan terrassen en evenementen.

De Vennepweg en de Schoolstraat vormen samen een belangrijke verkeersader met genoeg ruimte voor alle soorten verkeer van voetganger tot auto. Onder het winkelcentrum de Symfonie bevindt zich een ondergrondse parkeergarage voor bezoekers van het centrum. Schoolstraat 13 hoek Poststraat krijgt een functie als inrit naar een ondergrondse parkeergarage voor bezoekers van het centrum. Zowel aan de Vennepweg als aan de Schoolstraat is er een doorgaande fietsroute.

Bebouwing Vennepersplein West zuidzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

De zuidzijde van het plein valt in de kernzone. Het winkelcentrum de Symfonie is direct aan de kavelgrens gebouwd. De bebouwing heeft 4 tot 6 bouwlagen. Maximale korrelgrootte is 18 meter.

Functioneel programma

Bebouwing in de kernzone betreft centrumfuncties. Op de verdiepingen mag worden gewoond.

2.3.4b Bebouwing Hoofdweg westzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing in de kernzone tussen Schoolstraat en Vennepershof, dat deel uitmaakt van winkelcentrum de Symfonie, staat direct aan de straat. Voor de kavels geldt dat de bebouwing een maximale bouwhoogte kan hebben van 21 meter, op de hoek Vennepeweg tot 23 meter, dit om een meer stedelijk profiel op deze locatie aan de Hoofdvaart mogelijk te maken. Voor de hoekkavel ten zuiden van de Vennepershof, dat deel uitmaakt van winkelcentrum de Vennepershof en ook binnen de kernzone valt, geldt een maximale bouwhoogte van 10 meter.

Het deel ten zuiden van de winkelcentrum de Vennepershof valt in de woonzone. De kavels hebben een woonfunctie en een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen met kap. De woningen hebben een voortuin van 10 meter diep. Maximale korrel is van het enkele woonhuis wat incidenteel geschakeld is.

Functioneel programma

Bebouwing in de kernzone betreft centrumfuncties. Op de verdiepingen mag worden gewoond. Bebouwing in de woonzone heeft een woonfunctie.

2.3.4c Bebouwing Vennepershof

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing van de Vennepershof valt in de kernzone. Bestaande bebouwing aan de noordzijde wordt gevormd door het winkelcentrum de Vennepershof en winkelcentrum de Symfonie. De maximale bouwhoogte voor het winkelcentrum de Vennepershof is 10 meter. De maximale bouwhoogte voor het winkelcentrum de Symfonie is 12 meter met een hoogteaccent van 21 meter op de hoek Hoofdweg westzijde.

Bestaande bebouwing aan de zuidzijde wordt gevormd door het winkelcentrum de Vennepershof. De maximale bouwhoogte is 10 meter. Gewenste ontwikkeling zou zijn om de bebouwing aan de zuidzijde een rechte rooilijn te geven en de bouwhoogte op te hogen zodat een evenwichtiger straatbeeld ontstaat. Bij eventuele ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met een natuurlijke aansluiting op het achtergebied.

Functioneel programma

De Vennepershof maakt deel uit van het winkelcentrum de Vennepershof en het winkelcentrum de Symfonie waarin centrumfuncties zijn ondergebracht. Op de verdiepingen mag worden gewoond.

2.3.4d Bebouwing Vennepersstraat westzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing aan de Vennepersstraat tussen Elemastraat en Eugénie Prévinaireweg valt in de woonzone. De kavels hebben een woonfunctie en een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen met kap. De woningen hebben een voortuin van 5 meter diep. Maximale korrel is van het enkele woonhuis wat incidenteel geschakeld is.

Functioneel programma

Bebouwing in de woonzone heeft een woonfunctie.

2.3.4e Bebouwing Vennepersstraat oostzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing aan de Vennepersstraat tussen Schoolstraat en Elemastraat valt in de kernzone. De bouwhoogte langs de winkelstraat varieert. De maximale bouwhoogte ter hoogte van het winkelcentrum de Symfonie is 21 meter, ter hoogte van de Doorgang 10 meter en ter hoogte van het winkelcentrum de Vennepershof 12 meter. De maximale bouwhoogte van het winkelcentrum de Vennepershof inliggend tussen Vennepershof en Elemastraat is 10 meter.

Bebouwing aan de Vennepstraat tussen Elemastraat en Eugénie Prévinaireweg valt in de woonzone. De kavels hebben een woonfunctie en een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen met kap. De woningen hebben een voortuin van 5 meter diep. Maximale korrel is van het enkele woonhuis wat incidenteel geschakeld is.

Functioneel programma

Bebouwing in de kernzone betreft centrumfuncties. Op de verdiepingen mag worden gewoond. Bebouwing in de woonzone heeft een woonfunctie. Een uitzondering vormt het kantoorgebouw hoek Eugénie Prévinaireweg.

2.3.4f Bebouwing Lichterstraat oostzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

De Lichterstraat valt in de woonzone. De kavels aan de Lichterstraat hebben een woonfunctie en een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen met kap. De woningen hebben een voortuin van 5 meter diep. Maximale korrel is van het enkele woonhuis wat geschakeld is.

Functioneel programma

Bebouwing in de woonzone heeft een woonfunctie.

2.3.4g Bebouwing Eugénie Prévinaireweg

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing aan de Eugénie Prévinaireweg valt in de woonzone. De kavels hebben een woonfunctie en een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen met kap. De woningen hebben een voortuin van 5 meter diep. Maximale korrel is van het enkele woonhuis wat incidenteel geschakeld is.

De geschakelde woningen tussen Vennepstraat en Hoofdweg westzijde hebben een maximale bouwhoogte van 10 meter.

Uitzondering op de bebouwing in de woonzone vormt de kavel hoek Jonkheer Van de Pollstraat westzijde met de functie maatschappelijke doeleinden. De maximale bouwhoogte is 11 meter. Een uitzondering vormt ook de kavel hoek Van de Pollstraat oostzijde met de functie maatschappelijke doeleinden. De maximale bouwhoogte is 9 meter. Een andere uitzondering vormt de kavel hoek Vennepstraat oostzijde dat een kantoorfunctie heeft. De maximale bouwhoogte is 9 meter.



BELEID EN REGELGEVING

3.1 Rijk

3.1.1 Nota Ruimte

Op 17 januari 2006 heeft de Eerste Kamer de Nota Ruimte aangenomen. De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen. Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Het nationaal ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie;
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
4. het borgen van de veiligheid.

Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland vraagt om maatregelen op een breed scala van beleidsterreinen, waardoor het aantrekkelijker wordt om in Nederland te ondernemen. Ruimtelijke knelpunten voor economische groei dienen te worden weggenomen. Deze knelpunten zijn vooral gelegen in de grote steden en de stedelijke gebieden van Nederland, waar hoogproductieve economische activiteiten plaatsvinden en agglomeratievoordelen kunnen worden benut. Aanbod van aantrekkelijke vestigingslocaties en een ruimtelijke bijdrage aan de aanpak van verkeerscongestie zijn hierin cruciaal.

Het bevorderen van krachtige steden die tevens veilig zijn vraagt om een breed scala aan voorzieningen en woonmilieus en meer variatie in het aanbod van woningen. Krachtige steden zijn tevens economisch vitaal. Nederland ontwikkelt zich in rap tempo tot een netwerksamenleving en netwerkeconomie. Deze zijn onder meer het resultaat van verdergaande internationalisering en specialisatie die optreedt in veel economische sectoren en van verdergaande schaalvergroting van de steden in aansluiting op de eerdere suburbanisatie. Waar de stedelijke problemen vooral op het niveau van de steden en de buurgemeenten spelen, zo zijn de kansen op langere termijn in belangrijke mate gelegen op een hoger schaalniveau: dat van de stedelijke netwerken.

Op verschillende plaatsen in Nederland is zichtbaar dat het landschap verrommelt en versnipperd door onder andere aanleg van infrastructuur, verstedelijking en intensivering van de landbouw. Hierdoor staat de kwaliteit van natuur, landschap en cultuurhistorie onder druk, waardoor zowel internationaal unieke als voor Nederland kenmerkende waarden zouden kunnen verdwijnen. De Nota Ruimte biedt de benodigde ruimtelijke randvoorwaarden voor borging en ontwikkeling van deze natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden.

Het inzicht in de ruimtelijke consequenties voor Nederland van de klimaatverandering die zich op mondiale schaal lijkt te voltrekken, is de afgelopen jaren gegroeid. De zeespiegelrijzing en de grotere extremen in neerslag- en droogteperioden die worden verwacht, in combinatie met bodemdaling vooral in het nu al laaggelegen westen van Nederland, maken ingrijpende aanpassingen in het watersysteem en de waterhuishouding noodzakelijk. De verbetering van de sociale veiligheid is een integraal onderdeel van het beleid gericht op krachtige steden.

Het ruimtelijk beleid heeft vooral een meerwaarde om integrale afwegingen te maken en ervoor te zorgen dat niet alleen de belangen van één functie of één sector tot hun recht komen. Een nieuw element in de sturingsfilosofie van het ruimtelijk beleid is de drie lagenbenadering van ondergrond, netwerken en occupatie. Elke laag stelt condities aan de andere lagen en daarmee is elke laag van invloed op de ruimtelijke afwegingen en keuzen. Tegelijkertijd ligt ook in de lagenbenadering besloten dat vooral een onderliggende laag condities stelt aan een bovenliggende.

De ondergrond bestaat uit het samenhangende en levende systeem van water, bodem en het zich daarin bevindende leven. De bodem herbergt een historisch archief en draagt de landschappelijke identiteit. Bij de bodemvorming speelt het water een cruciale rol.

De netwerken bestaan uit fysieke infrastructuur die verkeers- en vervoersstromen kanaliseert en uit onzichtbare verbindingen zoals die voor informatie en communicatie. Beide typen netwerken vormen dragers van stedelijke netwerken en vormen een belangrijke voorwaarde voor stedelijke en economische dynamiek. De economische ontwikkeling van Nederland en het verstedelijkingspatroon is in belangrijke mate gekoppeld aan de vervoersmogelijkheden.

Met de occupatielaag worden de ruimtegebruikspatronen aangegeven die voortkomen uit het menselijk gebruik van de ondergrond en de netwerken. De ruimtelijke inrichting is vooral ook het gevolg van de manier waarop het grondgebruik is georganiseerd.

Ruimte is een schaars goed en ruimteclaims beconcurreren elkaar. Aangezien er een spanningsveld kan bestaan tussen individuele en collectieve belangen en er verschillen zijn in (financiële) kracht tussen verschillende ruimtevragende functies, is er in het algemeen belang een aantal generieke regels nodig. De Nota Ruimte bevat generieke regels ter waarborging van de algemene basiskwaliteit, de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen, waaraan alle betrokken partijen zijn gebonden. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingsbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode en groen/blauwe functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap geldt de basiskwaliteit op punten als de watertoets, functiecombinaties met water, en het groen in en om de stad.

Nederland ontwikkelt zich tot een netwerksamenleving en een netwerkeconomie. Zo worden in de Nota Ruimte een zestal nationale stedelijke netwerken in Nederland genoemd, waaronder de Randstad Holland, waarbinnen het plangebied "Nieuw-Vennep Centrum 2010" is gelegen.

3.1.2 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).

In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijke beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven. In de Nota Mobiliteit worden de hoofdlijnen van het nationale verkeer- en vervoersbeleid genoemd. De doelstellingen van het beleid zijn:

- Het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
- Het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
- Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- Het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De Nota Mobiliteit bevat ook beleid (thema's) met betrekking tot verkeer, vervoer voor de gemeente:

- Van gemeenten wordt verwacht dat zij maatregelen gericht op de autobereikbaarheid en die deel uitmaken van gezamenlijke maatregelenpakketten overnemen in hun verkeers- en vervoersbeleid;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Verbeteren leefkwaliteit;
- Permanente verbetering van de externe veiligheid, opnemen in beheersplannen voor infrastructuur. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de planologische doorwerking van de risicozones. Zij nemen de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen mee in het ruimtelijk beleid en maken de afwegingen. Van de decentrale overheden wordt bovendien verwacht dat zij vanuit hun eigen verantwoordelijkheid gesignaleerde problemen eerst op lokaal dan wel regionaal niveau oplossen;
- Stimuleren van lopen en fietsen als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsingen van deur tot deur;
- Scheppen van goede voorwaarden voor het gebruik van het openbaar vervoer;
- Stimuleren van mobiliteitsmanagement middels maken van afspraken met bedrijven;

- Parkeren (afstemmen met de regio, goede parkeerregulering, tegengaan overlast, bijdrage leveren aan lokale bereikbaarheid, de economie en de leefomgeving).

3.2 Provincie

3.2.1 Structuurvisie

Sedert 1 juli 2008 zijn de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening van kracht. Provinciale Staten stellen voortaan voor het grondgebied van de provincie één of meer Structuurvisie(s) vast voor het grondgebied van de provincie. De planfiguur van de structuurvisie komt in de plaats van voorheen de planfiguur van het streekplan in de oude Wet op de ruimtelijke ordening.

In het door Provinciale Staten op 17 februari 2003 vastgestelde streekplan Noord-Holland Zuid, wordt het plangebied gerekend tot het gebied vallend binnen de rode contour, dus binnen de begrenzing van het stedelijk gebied.

In het streekplan wordt de noodzaak aangegeven om verschillende stadsgewestelijke openbaar vervoerverbindingen aan elkaar te koppelen tot een regionaal systeem van hoogwaardig openbaar vervoer (Regionet). Om Regionet te ontwikkelen tot een volwaardig systeem is de aanleg van meerdere lijnen noodzakelijk, waaronder de Zuidtangent (inclusief de Zuidtak van Hoofddorp naar Nieuw-Vennep Getsewoud). De tracé's van Zuidtangent en Zuidtak zijn op de streekplankaart aangegeven.

Eind 2007 is door Provinciale Staten de Partiële herziening actualisering streekplan Noord-Holland Zuid vastgesteld. Deze herziening spitst zich toe op een twaalfal onderwerpen. Van belang voor het plangebied zijn de aangepaste beleidslijnen voor het provinciaal locatiebeleid en de 20 Ke contour van Schiphol. Deze nieuwe provinciale beleidslijnen zijn nu in lijn met het Rijksbeleid van de Nota Ruimte.

3.2.2 Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland

Het Verkeers- en vervoersplan Noord-Holland uit 2003 is in 2007 geactualiseerd. Dit provinciale verkeer- en vervoersplan is voor tenminste vijf jaren geldig. Het verkeer- en vervoerplan heeft als speerpunten: anders betalen voor mobiliteit, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement, impuls fiets, hoogwaardig openbaar vervoer, verkeersmanagement, goederenvervoer en ruimtelijke ontwikkelingen. Uitgangspunt hierbij is gebiedsbenadering, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

Bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen wil de provincie dat duidelijk wordt gemaakt hoe de bereikbaarheid wordt vormgegeven. De bereikbaarheid van het gebied moet gegarandeerd zijn alvorens tot ontwikkeling kan worden overgegaan. De provincie zal voor het realiseren van dit beleidsdoel gebruik maken van alle juridische instrumenten die de nieuwe Wet ruimtelijke ordening biedt. Dit betekent een verplichting voor initiatiefnemers.

3.3 Gemeente Haarlemmermeer

3.3.1 Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015

De gemeenteraad heeft in december 1997 de "Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015" vastgesteld. De Toekomstvisie vormt een vervolg op het Structuurplan Haarlemmermeer 2005 en geeft een integrale ruimtelijke lange termijnvisie voor de komende twintig jaar op het woon- en leefmilieu, de economie en de mobiliteit in de gemeente. In de Toekomstvisie wordt ingezet op verdere economische groei, voldoende en gevarieerde woningen en voorzieningen, verbetering van het openbaar vervoer en behoud en versterking van natuurwaarden en recreatiewaarden. Dit alles binnen een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente.

De Toekomstvisie is uitgewerkt in negen zogeheten bouwstenen van beleid, die onderling nauw met elkaar samenhangen:

- Hoofddorp, stad van Haarlemmermeer;
- Toplocatie Haarlemmermeer bij station Hoofddorp;
- Park van de 21^e eeuw;
- Uitbreiding Nieuw-Vennep;
- Openbaar vervoer op een hoger plan;
- Behoud karakter en leefbaarheid van de kernen;
- Zuidelijke Ringvaart wordt recreatief gebied;
- Verbetering structuur agrarisch gebied;
- Nieuwe woningbouwlocatie in Hoofddorp West.

Belangrijke beleidsbouwstenen voor Nieuw-Vennep zijn een toekomstige suburbane woonontwikkeling in het westen in aansluiting op de VINEX woonlocatie Getsewoud, uitbreiding van bedrijven- en kantorenterreinen bij station Nieuw-Vennep en verbetering van de openbaar vervoersstructuur. Genoemd worden een tweetal toekomstige hoogwaardig openbaar vervoerverbindingen: de aftakking van de Zuidtangent van Hoofddorp naar Nieuw-Vennep Getsewoud en een verbinding van NS station Nieuw-Vennep via de dorpskern naar de Bollenstreek.

3.3.2 Structuurplan Nieuw-Vennep 1998

De gemeenteraad heeft in 1998 het "Structuurplan Nieuw-Vennep" vastgesteld. In dit plan is de keuze gemaakt om het huidige hoofdwinkelcentrum van Nieuw-Vennep te versterken en een nieuw winkelcentrum voor dagelijkse artikelen in de VINEX woonlocatie Getsewoud te realiseren. De verplaatsing van het hoofdwinkelcentrum naar Getsewoud werd vanuit economische en financiële overwegingen als een te groot risico beschouwd.

Het huidige winkelcentrum zal zich door herstructurering en uitbreiding moeten ontwikkelen tot een middelgroot winkelcentrum. De uitbreiding van het winkelvloeroppervlak is overwegend bestemd voor winkels met niet dagelijkse artikelen. De herstructurering en uitbreiding moet een verblijfsgebied met een goede ruimtelijke kwaliteit opleveren. Wonen in meerdere woonlagen boven winkels moet de leefbaarheid vergroten.

Bij voorkeur worden initiatieven ondersteund voor grootschalige en zo veel mogelijk aaneengesloten projectontwikkeling. Commerciële trekkers, welke bovendien veel autoverkeer aantrekken, zullen op korte afstand van parkeervoorzieningen en bevoorrading gesitueerd moeten zijn. Er zullen voldoende parkeervoorzieningen in het gebied moeten komen met een directe ontsluiting op de Vennepweg. Er zullen maatregelen worden genomen waardoor de Vennepweg niet meer aantrekkelijk is voor doorgaand autoverkeer dat geen bestemming heeft in het centrum.

Vanwege de keuze voor een beperkt groeiscenario voor de winkelontwikkeling is tevens er voor gekozen deze uitbreiding van het voorzieningenaanbod te realiseren in een ruimtelijk beperkt gebied, in en nabij het huidige winkelcentrum.

3.3.3 Ontwikkelingsvisie Dorpskern Nieuw-Vennep 2000

De bouw van de VINEX woonlocatie Getsewoud (1997-2008) betekende voor het dorp Nieuw-Vennep een verdubbeling van zowel het aantal inwoners als de woningvoorraad. De verdubbeling van het aantal inwoners heeft gevolgen voor de verdere ontwikkeling van het hoofdwinkelcentrum in de dorpskern van Nieuw-Vennep. In vergelijking met andere plaatsen met eenzelfde bevolkingsomvang in Nederland is er in de dorpskern sprake van een ondervertegenwoordiging van niet dagelijkse goederen.

Om richting te geven aan een verdere ontwikkeling van de dorpskern is de nota "Ontwikkelingsvisie Dorpskern Nieuw-Vennep" opgesteld. De gemeenteraad heeft deze nota in oktober 2000 vastgesteld. De nota geeft een ontwikkelingsvisie voor het gehele bestemmingsplangebied. De uitgangspunten van het "Structuurplan Nieuw-Vennep" zijn naar een concreter niveau gebracht. Reeds gerealiseerde

plannen zoals de bouw van een kantoor op de plek van de voormalige bibliotheek en de bouw van het winkelcentrum de Symfonie worden in deze visie als gegeven beschouwd.

De belangrijkste ambities geformuleerd in de Ontwikkelingsvisie zijn:

- Het herstellen van het krachtige beeld van de Hoofdvaart met zijn brede water, hoge bomenrijen, dubbele wegen en verspreide monumentale gebouwen;
- Het versterken van de aantrekkingskracht en de identiteit van de dorpskern en tevens het aantakken van de dorpskern aan de Venneperweg;
- Het scheppen van een heldere stedenbouwkundige structuur en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte;
- Het weren van het doorgaand verkeer uit de dorpskern van Nieuw-Vennep en het centrumgebied met inbegrip van de Venneperweg beter in te richten voor het bestemmingsverkeer;
- Uitbreiding van het winkelaanbod, in hoofdzaak voor niet dagelijkse goederen;
- Uitbreiding van kleinschalige ambachtelijke bedrijven en diensten;
- Voortzetting van het bestaande horecaconcentratiebeleid voor het Venneperplein en horecavestiging aan het Harmonieplein (Marktlein) in het nog te ontwikkelen centrum;
- Realisatie van een verscheidenheid aan woonmilieus en woningtypen voor diverse doelgroepen in de dorpskern.

3.3.4 Stedenbouwkundig plan Nieuwe Kom 2003

De gemeenteraad heeft op 23 april 2003 het “stedenbouwkundig plan Nieuwe Kom” vastgesteld. Dit plan formuleert stedenbouwkundige uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkeling van de dorpskern van Nieuw-Vennep, in het bijzonder voor het deel van het centrum waar veel bouwontwikkelingen zullen plaatsvinden. Dit betreft het nieuw in te richten gebied van het hoofdwinkelcentrum (Nieuwe Kom) met een ruime variëteit aan woningen. De drie winkelcentra de Symfonie, de Venneperhof en de Nieuwe Kom vormen straks het nieuwe hoofdwinkelcentrum.

Het deel van de dorpskern van Nieuw-Vennep, gelegen tussen Venneperstraat en Hoofdweg Oostzijde met de bestaande winkelcentra de Symfonie en de Venneperhof, is in het stedenbouwkundig plan buiten beschouwing gelaten.

Leidende doelstellingen voor stedenbouwkundige uitgangspunten zijn:

- Het ontwikkelen van een aantrekkelijk centrum (voor een inwonertal verdubbelde woonkern);
- Het ruimte bieden aan de dynamiek van het gebied en de toekomstige behoeften van de bevolking;
- Het ontwikkelen van een levend centrum om te winkelen, te wonen en uit te gaan;
- Het toevoegen van een nieuw woonmilieu waar wonen, winkelen en uitgaan samengaan.

Het “stedenbouwkundig plan Nieuwe Kom” kent een basis- en een eindmodel voor de ontwikkeling van het gebied van de Nieuwe Kom. Het eindmodel gaat uit van de realisatie van een ondergrondse parkeervoorziening aan de oostzijde van de Doorbraak en achter de woningen aan de Schoolstraat. In de hierna volgende beschrijving is uitgegaan van het basismodel dat uitgaat van een openbaar parkeerterrein aan de oostzijde van de Doorbraak.

De Nieuwe Kom is een uitbreiding van het centrumprogramma midden in het centrum van Nieuw Vennep. Aan het bestaande wegennetwerk is een stratenpatroon toegevoegd dat de nieuwe Markt verbindt met de Venneperweg. Het stratenpatroon volgt de oorspronkelijke richtingen van de verkaveling van de Haarlemmermeerpolder. Het karakter van de nieuwe straten valt binnen twee categorieën:

- Smalle, levendige winkelstraten, toegankelijk voor voetgangers;
- Rustige, groene woonstraten.

Centraal middelpunt van de Nieuwe Kom is het Harmonieplein (de Markt), bij uitstek de ontmoetingsplek voor de Nieuw Vennepers. Aan dit plein komen twee markante publieksaantrekkende gebouwen, een Marktgebouw en een Cultuurgebouw. Het Marktgebouw met grote winkel over eventueel twee lagen, speelt een belangrijke rol ter verlevendiging van het plein en als gangmaker van het winkelcircuit. Het Cultuurgebouw biedt onderdak aan de Stichting Pier K (voorheen het

Centrum voor Kunst en Cultuur) en omvat onder meer een theaterzaal en een grand café. Bij festivals zal de Stichting Pier K gebruik maken van het plein.

Het centrum van Nieuw Vennep wordt uitgebreid met een winkelgebied ten noorden van de Gelevinkstraat dat aansluit op de bestaande winkelcentra de Symfonie en de Vennepershof. Boven de winkels wordt gewoond. De bebouwing ten zuiden en ten westen van het Harmonieplein (de Markt) sluit meer aan bij de woonomgeving van de aangrenzende buurten. Het betreft hier merendeels losstaande en geschakelde grondgebonden woningen.

De belangrijkste pijler onder het "stedenbouwkundig plan Nieuwe Kom" is de openbare ruimte als generator van kwaliteit. Het netwerk van openbare ruimte en open ruimten (erven) bestaat uit vier structurelementen:

- Een netwerk van lommerrijke straten;
- Grotere en kleinere pleinen (openbare kamers), zoals het Harmonieplein (de Markt), het Verbindingsplein aan de Vennepersstraat en het Voorplein (Vennepersplein West);
- Semi private erven binnen clusters van bebouwing, zoals tuinen, gemeenschappelijke hoven en parkeerterreinen;
- Kleinschalige, informele verbindingen tussen de erven en de openbare ruimte.

3.3.5 Nieuwe Kom Tegen het Licht 2008

Het "Stedenbouwkundig plan Nieuwe Kom" is een aantal jaren geleden opgesteld. Omdat de uitvoering van bouwplannen is vertraagd is, zijn de destijds gemaakte ontwerpkeuzes nogmaals tegen het licht gehouden. Hiervan is verslag gedaan in het rapport "Nieuwe Kom tegen het licht" van maart 2008. Grote delen van het bestaande plan, de basis, behoeven geen verandering. Wel worden een aantal stedenbouwkundige aanpassingen voorgesteld.

De analyse en uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan leiden bijna nergens tot vragen. Op de zesde Noordvleugelconferentie in februari 2007 is voor de kantorenmarkt in de verschillende deelregio's van de Noordvleugel van de Randstad afstemming bereikt. Hierbij is onderscheid gemaakt naar verschillende typen kantoormilieus, ofwel segmenten. In het licht van de gemaakte afspraken is het ruime kantorenprogramma voor de Nieuwe Kom niet langer wenselijk. Het stedenbouwkundig plan is door de tijd ingehaald op het gebied van energienormen, en normen voor waterberging en wateropslag. In verband met de bereikbaarheid wordt de routing voor autoverkeer en langzaam verkeer aangepast. Het autoverkeer langs de zuidkant van het Harmonieplein (de Markt) moet zo veel mogelijk geweerd worden met uitzondering van bestemmingsverkeer. De oorspronkelijke ontwikkelingsstrategie en fasering ondergaan veranderingen.

Op 26 juni 2008 heeft de gemeenteraad ingestemd met het rapport "Nieuwe Kom tegen het Licht" en met de volgende stedenbouwkundige aanpassingen voor het projectgebied Nieuwe Kom:

- De rooilijn van de Gelevinkstraat ruim 2 meter te verplaatsen in de richting van het Harmonieplein (de Markt) om de verblijfsruimte aan de noordzijde van het plein intiemer te laten ervaren;
- De doorgang Gelevinkstraat naar de Jonkheer van der Pollstraat te versmallen en alleen te bestemmen voor langzaam verkeer;
- De herinrichting van de openbare buitenruimte van het winkelgebied Vennepershof en Plein 7 mee te nemen in het project Nieuwe Kom en met de herziening van de grondexploitatie deze ook in de grondexploitatie op te nemen;
- De hoogte van het marktgebouw op het Harmonieplein te wijzigen van minimaal 2 lagen naar maximaal 6 lagen;
- Indien het marktgebouw op het Harmonieplein naar 6 lagen wordt verhoogd, dit samen te laten gaan met een verkorting van het gebouw;
- Het bestaande karakter van de Vennepersweg te handhaven en de geplande bebouwing van 4 lagen op de hoek De Doorbraak en Vennepersweg te wijzigen naar 1 grondgebonden woning. Het naastgelegen Entreegebouw aan De Doorbraak wordt ingekort.

Op 26 juni 2008 heeft de gemeenteraad tevens ingestemd met de volgende additionele aanpassingen voor het projectgebied Nieuwe Kom:

- Het kantoorprogramma in het Entreegebouw te vervangen door woningen;

- De flintstonewoningen aan de Eugénie Previnaireweg mee te nemen in het project Nieuwe Kom en met de herziening van de grondexploitatie deze ook in de grondexploitatie op te nemen.

3.3.6 Nota Bereikbaarheid Haarlemmermeer

De huidige visie van de gemeente Haarlemmermeer op haar bereikbaarheid is op 22 januari 2002 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Inmiddels werkt de gemeente aan een nieuwe nota Mobiliteit Haarlemmermeer. Gewijzigde inzichten en ontwikkelingen, inmiddels in uitvoering zijnde projecten en gemaakte afspraken tussen partijen maken dat de huidige nota op een aantal punten achterhaald is. Toch is op onderdelen in de nota de basis gelegd voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van het gebied.

In de nota wordt de bereikbaarheid geanalyseerd en vertaald in een uitwerking over vervoerswijzen en maatregelen. Voor het plangebied zijn de volgende onderdelen uit de beleidsnota relevant:

- Het openbaar vervoer wordt als volwaardig alternatief beschouwd. Daarom moet een hoogwaardig netwerk worden ontwikkeld op kansrijke corridors met een goede interactie op andere vervoerssystemen. Er is veel aandacht voor ketenmobiliteit. Het station Hoofddorp speelt in deze visie een cruciale rol en wordt gezien als het belangrijkste knooppunt binnen de Haarlemmermeerpolder. Vanaf 2003 is het station een sneltreinstation en een potentieel intercitystation. Met de komst van het kerntraject van de Zuidtangent en de zuidtak Zuidtangent naar Getsewoud is er op dit punt al heel wat verbeterd;
- Parkeernormering wordt vooral locatiegebonden en hangt mede af van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie: "parkeren op maat";
- Hoofddoelstelling voor het fietsverkeer is het bevorderen en stimulering van het gebruik in het woon-werkverkeer en de verbetering van de verkeersveiligheid.

3.3.7 Categoriseringsplan Haarlemmermeer

Om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen is in 1997 landelijk het programma "Duurzaam veilig" geïntroduceerd. Met het "Categoriseringsplan Gemeente Haarlemmermeer" uit 2004 wordt gevolg gegeven aan het landelijke Startprogramma Duurzaam Veilig. Daarin is afgesproken dat alle wegbeheerders hun wegennet categoriseren. Daarmee worden wegen afgestemd en ingericht op het gewenste gebruik van de weg en ingepast in de omgeving. Voor Haarlemmermeer is een verdeling gemaakt van wegen in:

- Stroomfuncties: continue, ongestoorde verkeersafwikkeling met een relatief hoge snelheid door middel van gescheiden rijrichtingen, het ontbreken van overstekend en kruisend verkeer en gebruik voor een relatief homogene groep weggebruikers;
- Gebiedsontsluitingsfuncties: stromen vindt plaats op de wegvakken, uitwisselen gebeurt op de kruisingen;
- Erftoegangswegen: toegankelijk maken van erven en verblijfsgebieden met veilig gebruik voor alle groepen verkeersdeelnemers.

Op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom kunnen alleen maatregelen worden aangebracht bij kruisingen met een belangrijke langzaam verkeersroute. In verblijfsgebieden (erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom) worden op potentiële conflictpunten, zoals gelijkvloerse kruisingen, maar ook op wegvakken, snelheidsbeperkende maatregelen aangebracht.

In het plangebied geldt de Vennepweg als gebiedsontsluitingsweg, uitgezonderd het middengedeelte tussen de Dorpstraat en de Rustoordstraat. Voor het overige komen in het plangebied uitsluitend erftoegangswegen voor.

3.3.8 Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep

Op 28 februari 2002 heeft de gemeenteraad het Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep vastgesteld. In dit plan is een gewenste verkeersstructuur vastgelegd, die moet zorgen voor een goede bereikbaarheid van de verschillende woon-, werk- en winkelvoorzieningen voor alle verkeersdeelnemers en waarbij de leefbaarheid wordt gehandhaafd of verbeterd. De filosofie achter

de voorkeursvariant is om het verkeer dat geen herkomst of bestemming in het centrum van Nieuw-Vennep heeft, buiten het centrum te houden. Enerzijds wordt dit bevorderd door routes buiten het centrum om mogelijk te maken, zoals de Spoorlaan-Zuid en de verbinding tussen de Noorderdreef en Operaweg. Anderzijds wordt het doorgaand verkeer in het centrum ontmoedigd door de realisatie van een verblijfsgebied (30 km/uur) op en nabij de kruising van Hoofdvaart en Vennepweg.

De herstructurering en verdichting van het centrum vragen om een verkeersstructuur die enerzijds de bereikbaarheid van het centrumgebied zeker stelt en anderzijds voldoende aandacht heeft voor de leefbaarheid en verblijfskwaliteit van het centrumgebied. Met een autoluwe inrichting op en nabij de kruising van Hoofdvaart en Vennepweg wordt de bereikbaarheid van het centrum voor het verkeer dat er wil komen gewaarborgd, terwijl het verkeer dat er niets te zoeken heeft wordt ontmoedigd. Voordeel van deze structuur is dat er niet ingegrepen hoeft te worden in de circulatie binnen het centrum en dat het alle vrijheid laat aan de ontwikkelingen in de dorpskern. Overigens wordt in dit geval niet gedacht aan de traditionele 30 km/uur-inrichting, maar aan een inrichting die in overeenstemming met functie en omgeving zorgvuldig wordt gekozen. De inrichting moet de omgeving ondersteunen, hetgeen in zijn totaliteit moet leiden tot een aangepaste rijsnelheid in het centrumgebied. Het 30 km/uur-regime wordt voorgesteld in de Vennepweg, tussen de nieuwe ontsluitingweg van de dorpskern en de Rooms-katholieke kerk, en de Hoofdweg (Oost en West) tussen de Bosstraat en de Kerkstraat.

Het kruispunt Vennepweg en Hoofdweg (Oost en West) wordt in deze visie een gelijkwaardig kruispunt binnen een 30 km/uur gebied. Gelet op de gedachten van het 'duurzaam veilig'-concept wordt zo'n kruispunt bij voorkeur niet in de vorm van een rotonde aangelegd. De locatie leent zich eerder voor het vormgeven van een plein met een hoog verblijfsklimaat. Het verkeer kan daar geregeld worden door een vormgegeven kruispunt waar door middel van maatregelen de snelheid wordt gereduceerd. De uiteindelijke vormgeving zal, in samenhang met de ruimtelijke omgeving, door een ontwerpteam moeten worden bepaald.

3.3.9 Economisch beleid Haarlemmermeer

Detailhandelbeleid

Op 2 juli 2009 heeft de gemeenteraad de nota "Integraal detailhandelbeleid 2009" vastgesteld. Het detailhandelbeleid van de gemeente is gericht op het creëren van:

- Woongebieden die worden bediend door zowel nabijgelegen boodschappencentra met een compleet aanbod dagelijkse goederen als goed bereikbare, centraal gelegen recreatieve winkelcentra met een compleet en aantrekkelijk aanbod van niet-dagelijkse goederen;
- Een voorzieningenstructuur die perspectief biedt voor particuliere investeringen in een vitale detailhandelsector en verbetering/ uitbreiding van bestaande of nieuwe winkels/centra;
- Werklocaties die passende voorzieningen bieden aan de werknemers en ontwikkelingsperspectief bieden aan de dynamiek van het (gevestigde) bedrijfsleven.

Het aanbod van niet-dagelijkse goederen is geconcentreerd in de dorps/stadscentra van de gemeente. Dat geldt ook voor het hoofdwinkelcentrum van Nieuw-Vennep, dat een voorbeeld is van een recreatief winkelcentrum. De uitbreidingsruimte in het te ontwikkelen winkelcentrum Nieuwe Kom moet vooral worden aangewend voor het aanbod van niet-dagelijkse goederen.

Horecabeleid

Op 2 juli 2009 heeft de gemeenteraad de "Integrale beleidsnota horeca 2009" vastgesteld. Het huidige aanbod in Haarlemmermeer is beperkt en versnipperd en heeft weinig attractiviteit door de onduidelijke structuur. De gemeenteraad wil deze situatie verbeteren. Het beleid concentreert zich op:

- Ruimtelijk beleid: het verbeteren van de vestigingsmogelijkheden
- Verbetering van de exploitatiecondities
- Gebiedsgerichte beleidsvoorstellen.

Het bestemmingsplan wordt gezien als het belangrijkste sturingsinstrument voor de realisering van het horecabeleid. In te actualiseren bestemmingsplannen worden de volgende horecacategorieën gebruikt:

- Ondersteunende horeca
- Alcoholvrije horeca
- Horeca met een drank en horecavergunning
- Overige/bijzondere horeca (artikelen 2 en 3 Opiumwet / coffeeshops)

Voor de volgende onderscheiden gebieden wordt de gewenste horecaontwikkeling beschreven:

- Woongebieden
- Buurtsteunpunten en wijk- en kernverzorgende centra
- Horecaontwikkelgebieden/uitgaansgebieden
- Kantoor- en bedrijventerreinen
- Buitengebied
- Ringvaart

Tevens wordt de wijze van bestemmen in het bestemmingsplan per onderscheiden gebied aangegeven.

De centrumgebieden van Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Badhoevedorp en Zwanenburg worden als horecaontwikkelgebieden beschouwd. Voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep geldt tevens dat in het centrum uitgaansgebieden worden aangewezen. In het plangebied zijn in het centrum van Nieuw-Vennep drie horecaontwikkelgebieden aangewezen.

Voor het Venneperplein Oost (omgeving hotel De Rustende Jager) wordt een sterke horecafunctie nagestreefd, met kwaliteitsrestaurants en drankverstrekkers (bodega) in het hogere marktsegment. Het Venneperplein West (omgeving café De Bolle Olifant) is de beste vestigingsplek voor een brede combinatie van laagdrempelige horeca met een bescheiden dagfunctie en een meer uitgebreide avondfunctie

In het te actualiseren bestemmingsplan worden aan het Venneperplein Oost en het Venneperplein West ruime bestemmingen gegeven, bijvoorbeeld de bestemmingen Centrum of Gemengd, waarbij - naast de hoofdbestemming - horeca overal (maximaal 100 procent horeca) is toegestaan. De horecacategorieën (1) ondersteunende horeca, (2) alcoholvrije horeca en (3) horeca met drank en horecavergunning zijn toegestaan.

Het Harmonieplein leent zich goed voor ondersteunende horeca gelieerd aan culturele functies, alsmede in het algemeen voor daghoreca en ondersteunende horeca. Er worden ruime bestemmingen gegeven, bijvoorbeeld de bestemmingen Centrum of Gemengd, waarbij - naast de hoofdbestemming - horeca (maximaal 25 procent horeca) is toegestaan. De horecacategorieën (1) ondersteunende horeca en (2) alcoholvrije horeca zijn toegestaan.

3.3.10 Woonvisie 2008-2011

Op 4 december 2008 heeft de gemeenteraad de nota "Woonvisie 2008-2011" vastgesteld. Leidraad voor nog op te stellen woningbouwprogramma's is voortaan 40 procent sociale huur en goedkope koop en 60 procent (middel)dure segment. De woonruimteverdeling in de sociale sector in de Stadregio Amsterdam is nog altijd een kwestie van het verdelen van schaarste. Woningtoewijzing blijft maatwerk waarbij de gemeente extra aandacht geeft aan kwetsbare groepen.

De uitvoeringagenda omvat concrete woonproductie afspraken met wooncorporaties:

- Het voortvarend tot uitvoering brengen van de woningproductie;
- Programma's van stedelijke vernieuwing en transformatie: Het stimuleren van duurzaamheid, veiligheid en toegankelijkheid in (met name) de bestaande woningvoorraad;
- Samenhang aanbrengen tussen de fysieke en sociale aanpak van buurten die extra kwaliteitsimpulsen nodig hebben;
- Het leveren van een hogere bijdrage aan lokale doorstroming en de huisvesting van kwetsbare groepen, waaronder starters.

3.3.11 Milieubeleid Haarlemmermeer

Op 11 maart 2004 heeft de gemeenteraad de nota "Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030" vastgesteld. 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".

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

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

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

3.3.12 Klimaatbeleid Haarlemmermeer

Op 4 september 2008 heeft de gemeenteraad de nota "Kaders klimaatbeleid 2008-2020" vastgesteld. In deze nota zijn de kaders voor toekomstig klimaatbeleid vastgelegd. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is (1) een reductie van de CO₂ uitstoot in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990 en (2) de realisatie van 20 procent duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/energiebeleid wordt de trias energetica aangehouden als leidend principe:

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

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

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

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

IV

ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

4.1 Cultureel erfgoed

4.1.1 Wet- en regelgeving en beleid

De wettelijke bescherming van onroerende rijksmonumenten en door het rijk aangewezen stads- en dorpsgezichten is geregeld in de Monumentenwet 1988. De bescherming geldt voor gebouwde monumenten en objecten, historische buitenplaatsen, stads- en dorpsgezichten, en archeologische monumenten boven en onder water. Ook provincies en gemeenten kunnen beschermde monumenten aanwijzen.

Per 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg van kracht. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta uit 1992 in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De Monumentenwet 1988 en enige andere wetten zijn in verband met deze nieuwe wet gewijzigd.

In de Wet op de archeologische monumentenzorg is de zorgplicht van gemeenten voor het archeologisch erfgoed geregeld. De gemeenten zijn verplicht om het archeologisch bodemarchief te beschermen en passend beleid te formuleren. Dat betekent ook dat archeologische waarden worden mee gewogen in ruimtelijke planprocedures, in het bijzonder bestemmingsplannen, en bij bouwvergunningen.

De gemeente Haarlemmermeer kent een monumentenbeleid. Binnen het gemeentelijk monumentenbeleid is een belangrijke taak weggelegd voor de monumentencommissie. De taak van de monumentencommissie is omschreven in de gemeentelijke monumentenverordening. De gemeente is voornemens het monumentenbeleid te verbreden tot een beleid voor het cultureel erfgoed, dus met inbegrip van een archeologiebeleid.

4.1.2 Cultureel erfgoed onderzoek

Aardkundige monumenten en waarden

Aardkundige waarden zijn onderdeel van het landschap die iets vertellen over de natuurlijke ontstaanswijze van een gebied. De provincie Noord-Holland heeft een lijst van 80 aardkundig waardevolle gebieden, zogenaamde bodembeschermingsgebieden, vastgesteld. Van deze gebieden zijn 17 objecten of gebieden aangewezen als provinciaal aardkundig monument.

Aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden door de provincie aangewezen komen niet voor in Haarlemmermeer.

Cultuurhistorische monumenten en waarden

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland worden punten, lijnen en vlakken van waarde aangegeven voor historische geografie, archeologie en bouwkunde. Rijksmonumenten en provinciale monumenten zijn ook op deze waardenkaart aangegeven. Er worden voor het plangebied geen monumenten en waarden aangegeven.

Archeologische monumenten en waarden

In het plangebied bevinden zich geen door het Rijk beschermde archeologische monumenten. En evenmin door de provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten.

De Archeologische monumentenkaart van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed bevat een overzicht van belangrijke archeologische terreinen in Nederland. Deze terreinen zijn ingedeeld in terreinen met archeologische waarde, hoge archeologische waarde en zeer hoge archeologische waarde. Onder deze laatste categorie vallen ook de wettelijk beschermde monumenten.

Op de Archeologische monumentenkaart staat één terrein binnen de gemeente Haarlemmermeer. Dit is het Fort aan het Nieuwe Meer, dat valt in de categorie van archeologische waarde. Overigens is dit geen beschermd monument en valt dit terrein evenmin in het plangebied.

De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geeft voor heel Nederland de trefkans aan op de aanwezigheid van archeologische resten. In de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden worden droogmakerijen aangemerkt als gebieden met lage tot zeer lage waarden. Dit geldt dus ook voor de droogmakerij van de Haarlemmermeerpolder.

In de landelijke archeologische database ARCHIS, beheerd door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, zijn ook geen archeologische waarnemingen van binnen het plangebied bekend.

Stad- en dorpsgezichten en gebouwde monumenten

In het plangebied bevinden zich geen door het Rijk, provincie of gemeente beschermde stads- en dorpsgezichten. In het plangebied bevinden zich geen door het Rijk of provincie beschermde gebouwde monumenten.

De Nederlands Hervormde Kerk aan de Hoofdweg 1320 met aangebouwde pastorie aan de Vennepweg 477 is een beschermd gemeentelijk monument. De kerk is 2 november 1862 in gebruik genomen. De kerk is beeldbepalend voor het centrum van Nieuw-Vennep. Een bijzonder kenmerk is de op het Griekse Kruis geïnspireerde grondvorm.

4.1.3 Conclusies

In het plangebied bevindt zich één beschermd gebouwd monument. De bescherming van dit monument, de Nederlands Hervormde Kerk met aangebouwde pastorie op de hoek Hoofdweg Oostzijde en Vennepweg, is geregeld in de gemeentelijk monumentenverordening van de gemeente Haarlemmermeer en in de aanwijzing tot gemeentelijk monument (lijst beschermde monumenten). De archeologische verwachting in het plangebied is laag. Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek is geen vervolgonderzoek noodzakelijk.

4.2 Water

4.2.1 Wet- en regelgeving en beleid

Het Hoogheemraadschap van Rijnland te Leiden beheert het regionale boezemwater (onder andere de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder) en is verantwoordelijk voor de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het oppervlaktewater in polders en boezem. Rijnland zuivert het afvalwater in het gehele beheersgebied, waaronder de Haarlemmermeerpolder en toetst tevens de vuiluitworp uit het gemeentelijk rioolstelsel.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is tevens verantwoordelijk voor de waterhuishouding, het beheer en het onderhoud van de hoofdwatergangen (beveiliging tegen hoog water, peilbeheer, aanvoer en afvoer van water). De aangrenzende eigenaren onderhouden de overige watergangen.

De gemeente Haarlemmermeer is verantwoordelijk voor het bouwrijp maken, de aanleg en zorg voor de riolering en de bescherming van landschappelijke waarden van wateren en de ontwatering.

4.2.2 Waterparagraaf

Watersysteem boezem en polder

De Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder maakt onderdeel uit van de boezem van Rijnland. Het boezemstelsel van Rijnland bestaat uit een stelsel van kanalen en meren die met elkaar in open verbinding staan. Het peil van de boezem wordt gehandhaafd op circa NAP –0,60 meter. De boezem dient als aanvoer- en afvoersysteem van het water in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland (de polders en het boezemland) en van de regio Woerden in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Tevens dient het boezemstelsel voor de ontvangst en afvoer van effluent van de afvalwaterzuiveringsinstallaties.

De Haarlemmermeerpolder is waterhuishoudkundig verdeeld in meer dan 70 verschillende watersystemen. In deze watersystemen, ook wel peilvakken genoemd, worden verschillende waterpeilen gevoerd. Binnen de Haarlemmermeerpolder is één “hoofdvak” te onderscheiden; het zogenaamde Hoge gebied of de polderboezem. De polderboezem is een aaneengesloten watersysteem in de Haarlemmermeerpolder waarop bijna alle peilvakken het overtollige water lozen. In de polderboezem wordt naar een peil gestreefd van in de zomer NAP –5,85 meter en in de winter NAP –6,00 meter. Het overtollige water binnen de polderboezem wordt door de gemalen Lijnden, Koning Willem I en Leeghwater naar de Ringvaart gepompt. Bij het gemaal Leeghwater bevindt zich eveneens een inlaat, waar in tijden van watertekort water uit de Ringvaart ingelaten kan worden. Hierin en der in de Ringdijk van de Haarlemmermeerpolder zijn eveneens diverse kleine inlaten aanwezig.

Watersysteem en waterkwaliteit plangebied

Het plangebied maakt deel uit van de polderboezem, met een zomerpeil van NAP -5,85 meter en een winterpeil van NAP -6,00 meter.

In het Waterplan Haarlemmermeer worden knelpunten in het watersysteem beschreven. In het gehele stedelijk gebied van Haarlemmermeer, ook in Nieuw-Vennep, komt regelmatig zuurstoftekort in het water voor. Het gevolg hiervan is naar zuurstof happende vissen en dode vissen in het water. De oorzaken zijn het slechte onderhoud van watergangen, overstorten, te kleine duikers en daardoor te weinig doorstroming, te veel algen, te hoge temperatuur in ondiepe watergangen, een afsluitende krooslaag in het water.

In het Waterplan Haarlemmermeer worden te nemen maatregelen genoemd. Er zijn kansen voor helderder water en ecologie. De oevers zijn nu zeer natuuronvriendelijk. Aanleg van natuurvriendelijke oevers kan de kwaliteit van het water sterk verbeteren. Daarnaast zal de aanleg van watergangen langs de Noorderdreef, de Westerdreef en Zuiderdreef in het gebied ten westen van de Hoofdvaart, de waterstructuur verbeteren.

4.2.3 Conclusies

Met het Hoogheemraadschap van Rijnland is in het kader van de planontwikkeling van de herstructurering van de Nieuwe Kom overleg gevoerd over de gevolgen van de nieuwbouw voor de waterhuishouding in Nieuw Vennep. In dit overleg is voor de gemeente uitgangspunt geweest dat het gebied op grond van het vigerende bestemmingsplan al een centrumgebied is met een mogelijkheid tot een vrijwel volledige verharding. Door het Hoogheemraadschap is gewezen op de aanwezigheid van diepe onbebouwde particuliere tuinen in het gebied. Deze tuinen met overmaat dienen voor een deel als onverhard te worden aangemerkt.

Op basis van de vergelijking tussen het vigerende bestemmingsplan en dit bestemmingsplan is de toename van het verhard oppervlak vastgesteld en de daaruit voortvloeiende watercompensatie. Het Hoogheemraadschap van Rijnland stelt als eis dat bij nieuwe ontwikkelingen 15 procent van het nieuwe verharde oppervlak gecompenseerd wordt als open oppervlaktewater. Aangezien dit bestemmingsplan tot doel heeft het centrumgebied te intensiveren en de noodzakelijke centrumvoorzieningen te realiseren, is voor een dergelijke compensatie in het plangebied geen ruimte.

In opdracht van de provincie Noord-Holland werkt de gemeente Haarlemmermeer samen met de Dienst Landelijk Gebied aan de realisering van het project Haarlemmermeer Groen. Een van de deelprojecten is het park Vennepershout, een recreatiegebied ten zuiden van Nieuw-Vennep. Bij de vaststelling van het geactualiseerde definitieve ontwerp voor het park Vennepershout is door het college van burgemeester en wethouders de wens uitgesproken om ten behoeve van toekomstige stedenbouwkundige ontwikkelingen in Nieuw-Vennep watercompensatie in het park te realiseren.

Op 4 september 2007 hebben de Dienst Landelijk Gebied, Staatsbosbeheer en het Hoogheemraadschap van Rijnland overeenstemming bereikt over de realisering van 2.000 m² water in het park Vennepershout bedoeld als watercompensatie voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen in Nieuw-Vennep, waaronder mede het project Nieuwe Kom. Het water wordt middels te graven sloten verbonden met het water van de Linquendatocht. De peilvakgrens zal ter plekke worden verlegd, zodanig dat het watercompensatiegebied deel uit gaat maken van de polderboezem.

4.3 Waterketen

4.3.1 Wet- en regelgeving en beleid

In de Wet milieubeheer is geregeld dat de gemeente een zorgplicht voor de gemeentelijke riolering heeft. De zorgplicht houdt in dat iedere gemeente verplicht is zorg te dragen voor het doelmatig inzamelen en transporteren van afvalwater. Naast de zorgplicht is in de Wet milieubeheer een verplichting opgenomen tot het opstellen van een gemeentelijk rioleringsplan. Iedere gemeente is verplicht vanaf 1 januari 1994 over een goedgekeurd gemeentelijk rioleringsplan te beschikken.

Per 1 januari 2008 is de wet "Verankering en bekostiging gemeentelijke watertaken" van kracht geworden. Daarmee is de zorgplicht van de gemeente uitgebreid tot afvalwater, hemelwater en grondwater. Voorheen beperkte de wettelijke zorgplicht zich tot het inzamelen en transporteren van afvalwater. De zorgplicht van de gemeente omvat:

- Een zorgplicht voor de inzameling en transport van het stedelijk afvalwater;
- Een zorgplicht voor de doelmatige inzameling en verwerking van het afvloeiend hemelwater;
- Een zorgplicht voor het in openbaar gebied treffen van maatregelen, om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming te voorkomen.

Het verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2009-2013 in maart 2009 door de gemeenteraad vastgesteld geeft de hoofdlijn van het riolerings-, hemelwater- en grondwater beleid weer. Dit plan heeft een beleidsmatig en strategisch karakter. Streefbeelden, doelen en functionele eisen worden benoemd. Het Gemeentelijk Rioleringsplan geeft de kaders voor het beheer van de middelen die nodig zijn voor het uitvoeren van de taken die bij de wettelijke zorgplicht behoren. Het gemeentelijk rioleringsplan richt zich op het stedelijk waterbeheer in de Haarlemmermeer. Voor het buitengebied richt de zorg zich voornamelijk op het inzamelen van het afvalwater en minder op de zorg voor hemelwater en grondwater.

Het Waterplan Haarlemmermeer is in mei 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. De hierin gestelde doelen met betrekking tot de riolering, het oplossen van infrastructurele knelpunten en nemen van maatregelen, zijn ook opgenomen in het verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2009-2013.

In het Waterplan Haarlemmermeer zijn beleidsmatige en operationele afspraken gemaakt over het watersysteem en de waterketen, waar onder ook zijn begrepen de riolering en het stedelijke ontwateringstelsel. De belangrijkste afspraken uit het Waterplan Haarlemmermeer, zijn:

- Voor nieuwbouwgebieden wordt een verbeterd gescheiden rioolstelsel toegepast of een stelsel met een vuiluitworp minder of gelijk aan een verbeterd gescheiden stelsel. Er wordt gestreefd naar het afkoppelen van zo veel mogelijk schoon verhard oppervlak;
- Grondeigenaren zijn bij grondwateroverlast zelf verantwoordelijk voor de afvoer van grondwater van hun terrein;
- Een maatregelenpakket voor het aanpakken van knelpunten in de waterkwantiteit en waterkwaliteit;
- De hoeveelheid rioolvreemd water wordt teruggedrongen.

4.3.2 Waterketen onderzoek

In het plangebied bestaat nu nog een gemengd rioleringsstelsel. Voor het gebied van winkelcentrum de Symfonie, winkelcentrum de Vennepershof en het te ontwikkelen gebied van de Nieuwe Kom is inmiddels een verbeterd gescheiden rioolstelsel gerealiseerd. Het afvalwater en het vervuilde (deel van het) regenwater wordt via het rioolstelsel afgevoerd naar de afvalwaterzuivering. Het overige regenwater wordt via een apart systeem naar het dichtstbijzijnde open water, in dit geval de Hoofdvaart, geloosd. Het regenwater van de parkeerplaats Venneperveld Oost wordt via een randvoorziening, middels een filter dat bezinkbare stoffen afvangt, geloosd op de Hoofdvaart. Daarmee wordt voorkomen dat het relatief schone regenwater onnodig naar de rioolwaterzuivering gaat.

4.3.3 Conclusies

Voorzieningen ten behoeve van de waterketen zijn opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan.

4.4 Flora- en faunawet en Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen

4.4.1 Wet- en regelgeving en beleid

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, holen of andere voortplantings- of vaste rust of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, weg te nemen of te verstoren.

De in de Flora- en faunawet opgenomen dier- en plantensoorten zijn sinds 23 februari 2005 middels de Algemene Maatregel van Bestuur, Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten behorende bij de Flora en faunawet, onderverdeeld in drie categorieën, respectievelijk tabel 1-, tabel 2- en tabel 3-soorten. Voor de soorten uit tabel 1 van de AMvB hoeft geen ontheffing meer te worden aangevraagd bij ruimtelijke ingrepen of bestendig beheer. Wel blijft voor deze soorten de zorgplicht uit de Flora- en faunawet van kracht. Voor de soorten uit tabel 2 kan een vrijstelling tot ontheffingaanvraag gelden indien de initiatiefnemer van ruimtelijke ontwikkelingen en beheer over een goedgekeurde gedragscode beschikt. Dit geldt ook voor de soorten uit tabel 3, mits er alleen sprake is van bestendig beheer en onderhoud. Voor andere ontwikkelingen bij soorten uit tabel 3 blijft een ontheffingaanvraag verplicht.

4.4.2 Flora- en fauna onderzoek

In opdracht van de gemeente is in 2005 door ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van der Goes en Groot te Alkmaar een toetsing in het kader van de Flora- en faunawet verricht. Dit onderzoek naar de flora en fauna in het plangebied is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Het plangebied valt niet binnen een beschermd Natura 2000 gebied. De potentie van het plangebied voor beschermde planten is klein. Wel zijn op straat twee beschermde plantensoorten verwilderd

aangetroffen die van oorsprong in nabijgelegen tuinen zijn aangeplant. Het betreft de Gele helmbloem en het Prachtklokje.

In het gebied is geen oppervlaktewater van betekenis aanwezig. Beschermde vissen komen daarom niet voor. Hetzelfde geldt voor amfibieën die immers water nodig hebben om hun eieren in af te zetten. Ook is het gebied ongeschikt voor reptielen.

Het gebied wordt waarschijnlijk door een beperkt aantal algemene vogels als broedgebied gebruikt. Het gebied is nauwelijks geschikt voor (kleine) zoogdieren vanwege het sterk verstedelijkte karakter.

Vleermuizen zullen het gebied mogelijk gebruiken als onderdeel van een groter fourageergebied. Mogelijk vinden enkele exemplaren van algemene soorten als de Gewone dwergvleermuis en de Laatvlieger een slaapplek achter daklijsten en in spouwmuren.

Het is niet aannemelijk dat er, buiten de eerder genoemde soortgroepen, nog andere beschermde diersoorten zich bevinden in het onderzoeksgebied.

In opdracht van de gemeente heeft het ecologisch onderzoeksbureau Altenburg en Wymenga in 2008 het onderzoeksrapport "Vleermuizen in de gemeente Haarlemmermeer" uitgebracht. Het doel van dit onderzoek is inzicht te krijgen welke vleermuissoorten in Haarlemmermeer voorkomen en hoe zij het landschap gebruiken tijdens de actieve periode van begin april tot half oktober.

Uit dit onderzoek blijkt dat er vaste vliegroutes in Haarlemmermeer zijn, waaronder de route langs de Hoofdvaart, dus ook in het plangebied. Deze vliegroute wordt gebruikt door de Watervleermuis, de Dwergvleermuis en de Laatvlieger.

Met name het stedelijk gebied kan worden aangemerkt als fourageergebied van de Dwergvleermuis. Dat geldt ook voor het plangebied.

In het plangebied zijn drie vleermuissoorten aangetroffen: de Dwergvleermuis, de Laatvlieger en de Watervleermuis. Vaste verblijfplaatsen van vleermuizen zijn niet aangetroffen in Haarlemmermeer. Er zijn geen winterverblijven voor vleermuizen in Haarlemmermeer bekend of te verwachten, bij gebrek aan ruimten met de goede overwinteringsvoorwaarden, zoals hoge luchtvochtigheid, lage constante temperatuur en rust.

4.4.3 Conclusies

Bij ruimtelijke ingrepen, dient beoordeeld te worden in welke mate er sprake is van negatieve effecten van de voorgenomen werkzaamheden op aanwezige soorten. Dit hangt af van de fysieke uitvoering daarvan en de periode waarin dit wordt ondernomen. Zijn er negatieve effecten of soorten van het zware of minder zware beschermingsregime, dan dient een aanvraag ontheffing, ingevolge artikel 75 van de Flora- en faunawet te worden ingediend bij de Dienst Regelingen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Beschermde plantensoorten. Gele helmbloem en Prachtklokje, worden gerekend tot het lichtste beschermingsregime (overig), zij horen tot de tabel 1 soorten van de AMvB. Voor ruimtelijke ingrepen is geen ontheffing nodig. Wel is er een zorgplicht, dat wil zeggen dat deze soorten zo mogelijk vooraf verplant dienen te worden naar een voor hen gunstige standplaats, onder begeleiding van een deskundige.

Alle broedvogels horen tot de tabel 2 soorten van de AMvB. Tijdens het broedseizoen van half maart tot 1 augustus mag geen verstoring optreden. Indien de ruimtelijke ingrepen in deze periode een aanvang nemen dan dient een ontheffing te worden aangevraagd. Buiten het broedseizoen is geen ontheffing nodig bij ruimtelijke ingrepen, echter indien permanente nesten van broedvogels in het gebied aanwezig, zoals kolonies of nestholten van spechten in bomen, dan dient wel een ontheffing te worden aangevraagd.

Tabel 1: Aangetroffen en mogelijk aanwezige beschermde soorten (Van der Goes en Groot)

	A aanwezig M mogelijk aanwezig	Flora- en Faunawet beschermingsregime	Habitatrichtlijn bijlage
Planten			
Gele helmbloem	A	O	
Prachtklokje	A	O	
Broedvogels			
Alle mogelijk aanwezige soorten	M		
Zoogdieren			
Gewone dwergvleermuis	M	S	IV
Laatvlieger	M	S	IV

Flora- en Faunawet, beschermingsregimes:

S = streng beschermd, Habitatrichtlijn bijlage IV; O = overig

De vleermuissoorten Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger en Watervleermuis worden gerekend tot het zwaarste beschermingsregime (streng beschermd). Vaste verblijfplaatsen zijn niet bekend in Nieuw-Vennep. Wel is sprake van een vaste fourageerroute langs de Hoofdvaart, dus in het plangebied. De doorgaande water- en bomenpartijen langs de Hoofdvaart dienen in stand te worden gehouden. Een ontheffing is niet nodig, vanwege het niet voorkomen van vaste verblijfplaatsen.

4.5 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

4.5.1 Wet- en regelgeving en beleid

Het Luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol (LIB) en het Luchthavenverkeerbesluit zijn 20 februari 2003 in werking getreden. Het 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. In het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en milieu. Het gaat daarbij om hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

4.5.2 Onderzoek Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Hoogtebeperkingen

Voor het plangebied geldt conform het LIB een maximale bebouwingshoogte (gerelateerd aan de referentiehoogte van Schiphol -4,00m NAP), van 150 meter (horizontaal vlak) voor een zeer klein gedeelte van het plangebied, namelijk aan de oostzijde van de Hoofdvaart op de hoek van de Kerkstraat en de Korenaarstraat. Hoger bouwen is alleen mogelijk met een ontheffing, na afweging door de VROM-inspectie, de inspectie Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersleiding Nederland. In dit bestemmingsplan, zoals geregeld in regels en verbeelding, komen geen bouwhoogtes voor die strijdig zijn met het LIB.

Beperkingen omtrent bestemming en gebruik van de gronden

Binnen het beperkingengebied van het LIB liggen deelgebieden waar in verband met het externe-veiligheidsrisico en de geluidbelasting beperkingen worden gesteld ten aanzien van bestaande bebouwing en nieuwbouw. Het luchthavengebied van Schiphol maakt geen deel uit van het beperkingengebied.

De met paars en grijsblauw gemarkeerde gronden zijn respectievelijk veiligheidssloopzones en geluidsloopzones. Toegestaan zijn bewoonde woningen en bedrijven voor zover rechtmatig aanwezig, alsmede gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven.

Op de met rood gemarkeerde gronden, zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik voor zover rechtmatig aanwezig, alsmede gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven.

Op de met geel gemarkeerde gronden zijn geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Bedrijfsgebouwen zijn wel toegestaan. Van bestaand gebruik is sprake indien op de datum van de inwerkingtreding van het besluit op de desbetreffende plaats een gebouw rechtmatig aanwezig is en overeenkomstig de bestemming wordt gebruikt, of voor de datum van inwerkingtreding een bouwvergunning is verleend voor het gebouw op de betreffende plaats, mits binnen zes maanden na die datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt.

Het bestemmingsplangebied bevat geen gronden welke worden gerekend tot het beperkingengebied van het LIB.

Vogelbeperkingengebied

Voor de aangewezen gronden in het vogelbeperkingengebied zijn beperkingen gesteld aan gebruik of een bestemming dat vogels aantrekt. Op deze gronden is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

- a. industrie in de voedingsector met extramurale opslag of overslag;
 - b. viskwekerijen met extramurale bassins;
 - c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
 - d. natuurreservaten of vogelreservaten;
 - e. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare;
- tenzij en voor zover dit gebruik of deze bestemming rechtmatig is op 20 februari 2003;
tenzij en voor zover dit gebruik of deze bestemming in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.

Het bestemmingsplangebied valt geheel buiten het gebied dat beperkingen oplegt ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen.

4.5.3 Conclusies

Met de beperkingen van de bouwhoogten wordt in dit bestemmingsplan rekening gehouden. De hoogtebeperking is opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan en op de verbeelding. Andere beperkingen die voortkomen uit het LIB zijn niet van toepassing.

4.6 Bedrijven en milieuzoneringen

4.6.1 Wet- en regelgeving en beleid

Het bestemmingsplan is het juridisch-planologisch kader waarin ook de gevolgen voor het milieu dienen te worden meegewogen. Volgens vaste jurisprudentie dient de plantoelichting ten minste

aannemelijk te maken dat ten aanzien van het milieu (en dus ook milieuzonering) geen onoverkomelijke problemen zijn te verwachten.

Milieuzonering is niet wettelijk voorgeschreven met uitzondering van geluidzonering op grond van de Wet geluidhinder en het toepassen van afstandseisen op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen en het Vuurwerkbesluit. Leidraad voor milieuzonering is het algemene beginsel van een goede ruimtelijke ordening, een beginsel dat de Wet ruimtelijke ordening koppelt aan alle ruimtelijke plannen, waaronder het bestemmingsplan.

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen. Dit wordt milieuzonering genoemd.

Benadrukt moet worden dat milieuzonering zich uitsluitend richt op het sturen van nieuwe ontwikkelingen. Milieuzonering is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan.

Het waar nodig ruimtelijk scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige gebieden en functies bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

- Het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

4.6.2 Onderzoek bedrijven en milieuzoneringen

De VNG Handreiking Bedrijven en Milieuzonering hanteert voor bestemmingsplannen twee staten van bedrijfsactiviteiten:

1. Een Staat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen;
2. Een Staat van Bedrijfsactiviteiten voor gebieden met functiemenging.

De eerstgenoemde Staat wordt het meest gebruikt en werkt met richtafstanden per milieucategorie. De tweede Staat wordt voor functiemengingsgebieden gebruikt. In deze gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op kort afstand van elkaar zijn gesitueerd. Richtafstanden zijn dan niet toepasbaar. Bij functiemengingsgebieden gaat het onder meer om stadscentra, winkelgebieden en horecaconcentratiegebieden.

De VNG Handreiking geeft voor bedrijven op bedrijventerreinen minimale richtafstanden per milieucategorie aan. In de richtafstandenlijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

In het plangebied is een motorbrandstoffenverkooppunt gevestigd aan de Venneperweg 533. Dit is een benzineservicestation zonder LPG. Dit bedrijf heeft milieucategorie 2.

In het plangebied zijn twee autobedrijven gevestigd. Dit betreft handel in auto's en motorfietsen, met reparatie- en servicebedrijven. Deze autobedrijven hebben de milieucategorie 2.

4.6.3 Conclusies

Milieuzonering richt zich uitsluitend op het sturen van nieuwe ontwikkelingen. Bij de aanwezige bedrijven met milieubelastende activiteiten in het plangebied is sprake van bestaande situaties. Dit vormt geen belemmering voor het huidige gebruik op de locaties.

Het motorbrandstoffenverkooppunt zonder LPG en de twee autobedrijven zijn naast elkaar gelegen en niet in een functiemengingsgebied gesitueerd. Het betreft een bestaande situatie. Deze bedrijvigheid wordt niet langer passend gevonden voor het nieuwe centrumgebied van Nieuw-Vennep.

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Wet- en regelgeving en beleid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

- a. Het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- b. Het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen);
- c. Het gebruik van luchthavens.

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden. Het beleid voor externe veiligheid is een onderdeel van het integraal veiligheidsbeleid.

Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen van plaatsgebonden risico en groepsrisico. Verantwoording van het groepsrisico is een onderdeel van het externe veiligheidsbeleid.

Inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen in werking getreden. Het Besluit heeft als doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken is het verplicht afstand te houden tussen risicovolle bedrijven en gevoelige objecten (waarin zich veel personen ophouden). Ook wordt het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf beperkt. Het Besluit is van toepassing op vergunningsplichtige risicovolle inrichtingen en nabij gelegen (beperkt) kwetsbare objecten.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI II) zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd.

Op 25 september 2008 is de wijziging van het BEVI gepubliceerd in het Staatsblad. Deze wijziging is op 13 februari 2009 in werking getreden. Door de wijziging gelden er na inwerkingtreding ondergrenzen voor vervoersgebonden inrichtingen (vracht/opslagloodsen). Als een inrichting vergunning heeft voor hoeveelheden gevaarlijke stoffen die onder de BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen) grenzen liggen en/of voor minder dan 10 ton opslag van gevaarlijke stoffen volgens de definities van BEVI, dan is een vervoersgebonden inrichting geen BEVI inrichting.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Op grond van de "Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" van het ministerie van VROM uit 1996 en de "Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" uit 2004, dient het vervoer van gevaarlijke stoffen over een bepaalde route te voldoen aan externe veiligheidsnormen. Bij de vaststelling van de risico's wordt een onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Er gelden normen voor het plaatsgebonden risico, uitgedrukt in grenswaarden en richtwaarden. Over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of significante toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd.

De "Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" is van toepassing op het vervoer over de weg, het spoor en over het water. Op termijn wordt de circulaire vervangen door een Algemene

Maatregel van Bestuur voor vervoer van gevaarlijke stoffen (Besluit Transport EV). Een belangrijk punt in de concept Algemene Maatregel van Bestuur is dat het groepsrisico voor vervoer van gevaarlijke stoffen niet hoeft te worden verantwoord als:

- Het groepsrisico kleiner is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde;
- Het groepsrisico minder dan 10 procent toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Buisleidingen

Op het vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleidingen zijn van toepassing de "Circulaire zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" uit 1984 en de "Circulaire K1, K2, K3, brandbare vloeistoffen" uit 1991. Hierin zijn aan te houden veiligheidsafstanden opgenomen. Nieuwe regelgeving in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur omtrent aardgastransportleidingen en veiligheidsafstanden is momenteel in voorbereiding. Deze regelgeving is nog niet vrijgegeven.

Luchthaven Schiphol

Het luchtvaartverkeer van en naar de luchthaven Schiphol brengt veiligheidsrisico's met zich voor de omgeving. De randvoorwaarden die worden gesteld aan het luchtvaartverkeer van Schiphol zijn beschreven in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Beide besluiten vallen onder de Wet Luchtvaart.

In het Luchthavenindelingbesluit zijn grenswaarden en ruimtelijke- en hoogtebeperkingen opgenomen ten aanzien van het vliegverkeer. Zie hierboven paragraaf 4.5.

4.7.2 Onderzoek

Binnen en nabij het plangebied Nieuw-Vennep 2009 zijn geen risicovolle inrichtingen die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

In het plangebied geldt de Vennepweg als gebiedsontsluitingsweg, uitgezonderd het middengedeelte tussen de Dorpstraat en de Rustoordstraat. Voor het overige komen in het plangebied uitsluitend erftoegangswegen voor.

De Vennepweg en de Hoofdweg oostzijde zijn de twee gebiedsontsluitingswegen die naar het plangebied leiden. Als de vervoerders zich houden aan de vigerende wet- en regelgeving dan vindt over deze wegen geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Wegen, spoorwegen en vaarwegen, waarover wel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, bevinden zich op dusdanig grote afstand van het plangebied dat geen sprake is van groepsrisico dat reikt tot in het plangebied. In en nabij het plangebied bevinden zich geen hogedruk aardgastransportleidingen, CO2 leidingen of K1, K2 en K3 buisleidingen, en dus is er geen sprake van een inventarisatiegebied dat reikt tot in het plangebied.

4.7.3 Conclusies

Externe veiligheid, de inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen, vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.8 Explosieven

4.8.1 Wet- en regelgeving en beleid

De opslag van munitie en/of explosieven valt niet onder het toepassingsgebied van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. 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.

4.8.2 Onderzoek explosieven

In het plangebied zijn drie bedrijven gevestigd, met een milieuvergunning voor het opslaan en verkopen van consumentenvuurwerk. Het betreft de percelen:

Kerkstraat 12	1 bewaarplaats voor 2.000 kg en 1 bewaarplaats voor 8.000 kg
Venneperweg 505	1 bewaarplaats voor 2.000 kg

Bij een vuurwerkinrichting waarin in totaal niet meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk aanwezig mag zijn, dient krachtens het Vuurwerkbesluit, gemeten vanaf de bewaarplaats en de bufferbewaarplaats in voorwaartse richting, tot een kwetsbaar object en een geprojecteerd kwetsbaar object, een veiligheidsafstand van ten minste 8 meter in acht te worden genomen.

4.8.3 Conclusies

In het plangebied zijn twee vuurwerkinrichtingen. Voor deze inrichtingen geldt voor de opslag van vuurwerk een veiligheidsafstand van minimaal 8 meter. Deze veiligheidsafstand valt binnen het betreffende bestemmingsvlak van deze vuurwerkinrichtingen.

4.9 Wet Geluidhinder Wegverkeerslawaaï

4.9.1 Wet- en regelgeving en beleid

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder is bij de vaststelling van een bestemmingsplan het noodzakelijk dat een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd naar de geluidbelasting op gevels van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en andere geluidsgevoelige terreinen, die binnen de geluidzone van een weg vallen. Langs wegen bevindt zich een zone, waarvan de breedte is opgenomen in artikel 74 van de Wet geluidhinder. De zonebreedte is bij wegverkeer afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied ligt. Buitenstedelijk is het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend in de zone van een auto(snel)weg. Het overige gebied is binnenstedelijk.

Geen zone hebben wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 kilometer per uur of waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidniveaukaart vaststaat, dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de weg 50 dB of minder bedraagt.

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. Conform artikel 110g mag een correctie worden toegepast op het berekende geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer. Voor wegen waar 70 km/uur of harder gereden mag worden is de aftrek 2 dB en voor de overige wegen 5 dB. De wettelijk toegestane snelheid is hier van belang.

Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt geen aftrek aangezien deze wegen geen zone hebben en hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder vallen. Enkel bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" wordt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel toegepast.

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.

4.9.2 Akoestisch onderzoek

Voor dit bestemmingsplan is in 2009 een akoestisch onderzoek uitgevoerd om het wegverkeerslawaai inzichtelijk te maken. Het onderzoek is uitgevoerd door akoestisch adviesbureau Mosch te Edam. Dit onderzoek is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Wettelijk bestaat in het kader van de Wet geluidhinder enkel een onderzoeksverplichting indien er sprake is van nieuwbouw (of verbouw) van een woning, andere geluidsgevoelige gebouwen of terreinen of bij de aanleg of fysieke wijziging (reconstructie) van een weg. In het kader van het Bestemmingsplan Nieuw-Vennep Centrum 2010 is dit niet het geval.

Voor de Hoofdweg oostzijde en de Hoofdweg westzijde, beide 50 km/h wegen, geldt geen wettelijk onderzoeksverplichting. Er is geen sprake van nieuwbouw of aanpassing van de weg. Ook eventuele effecten ten gevolge van een reconstructie van een andere weg zijn niet aan de orde aangezien alle wegen in het plangebied (met uitzondering van Hoofdweg oostzijde en Hoofdweg westzijde) 30 km/h wegen betreffen. Deze vallen niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder waardoor er geen sprake is van een reconstructie.

Gelet op het voorgaande bestaat er voor het bestemmingsplan dan ook geen wettelijke onderzoeksverplichting. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van een "goede ruimtelijke ontwikkeling".

In de rapportage zijn zowel de 50 km/uur als de 30 km/uur wegen beschouwd. Gelet op het feit dat de verkeerscirculatie deels is gewijzigd en het onderzoek zoals vermeld wordt toegepast in het kader van een "goede ruimtelijke ontwikkeling" is er voor gekozen ook de 30 km/uur wegen te onderzoeken. Recente jurisprudentie heeft uitgewezen dat akoestisch onderzoek van 30 km/uur wegen in het ruimtelijk spoor noodzakelijk is.

In het onderhavige onderzoek wordt als toetsingsjaar 2020 toegepast. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (het rapport spreekt nog van voorkeursgrenswaarde) van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg.

Op het deel van de Hoofdweg oostzijde en Hoofdweg westzijde waar een snelheid van 50 km/uur is toegestaan is overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek toegepast van 5 dB. De berekende gemiddelde geluidsbelasting ter plaatse van de eerstelijns bebouwing is voor de Hoofdweg oostzijde 58 dB en voor de Hoofdweg westzijde 55 dB. Deze waarden zijn hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB. Echter lager dan de maximale hogere waarde van 63 dB. Voor bestaande situaties wordt aan de Wet geluidhinder voldaan. De akoestische leefkwaliteit ter plekke van beide zijden van de Hoofdweg kan worden beoordeeld als matig (53-58 dB) en zeer matig (58-63 dB).

Bij de onderzochte wegen waar een snelheid is toegestaan van 30 km/uur is ook een aftrek toegepast. De berekende gemiddelde geluidsbelasting ter plaatse van de eerstelijns bebouwing is voor de Vennepweg en haar parallelwegen Schoolstraat en Sint Anthoniusstraat respectievelijk 63 dB, 61

dB en 58 dB. Voor de overige onderzochte wegen varieert de gemiddelde geluidbelasting tussen 55 en 53 dB. Alle berekende waarden zijn hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB en gelijk of lager dan de maximale hogere waarde van 63 dB. De akoestische leefkwaliteit ter plekke van de Venneperweg en haar parallelwegen Schoolstraat en Sint Anthoniusstraat is zeer matig, en ter plekke van de overige onderzochte wegen matig.

4.9.3 Conclusies

Voor dit bestemmingsplan geldt geen wettelijke onderzoeksverplichting. Het akoestisch onderzoek is uitsluitend uitgevoerd in het kader van een "goede ruimtelijke ontwikkeling". Het akoestische leefkwaliteitsoordeel voor de woningen aan de Venneperweg en haar parallelwegen Schoolstraat en Sint Anthoniusstraat wordt als zeer matig gekwalificeerd. Bij eventuele nieuwbouw dient ook aan dit aspect aandacht te worden besteedt.

4.10 Wet Geluidhinder Industrielawaai

4.10.1. Wet- en regelgeving en beleid

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 2.4 van het Inrichtingen en vergunningenbesluit. 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.

4.10.2 Onderzoek industrielawaai

Het zonebesluit als bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder, op 27 augustus 1991 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland genomen, wijst het industrieterrein Kverneland (voorheen Vicon en IJmi Gieterij) en industrieterrein Spoorzicht als één aaneengesloten gezoneerd industrieterrein aan. Tevens zijn de 55 dB(A) en 50 dB(A) geluidbelastingcontouren alsook de zonegrens aangewezen. Enkel binnen de 55 dB(A) contour is geen nieuwe woningbouw mogelijk.

Het gezoneerd industrieterrein ligt op korte afstand ten noorden van het plangebied en aan de oostzijde van de Hoofdvaart. De 50 dB(A) en 55 dB(A) geluidbelastingcontouren alsook de zonegrens liggen in het plangebied. Dit betreft het gebied tussen Hoofdweg Oostzijde, Bosstraat, Rustoordstraat en Venneperweg alsook het oostelijk deel van het Venneperplein Oost.

4.10.3 Conclusies

Ingevolge het zonebesluit als bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder worden de 50 dB(A) geluidbelastingcontour en de zonegrens op de verbeelding aangegeven.

4.11 Luchtvaartverkeerslawaai

4.11.1. Wet- en regelgeving en beleid

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidbelastingkaart vast die betrekking heeft op een geluidbelasting L_{den} en een geluidbelasting L_{night} veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen.

4.11.2 Onderzoek en conclusies luchtvaartverkeerslawaaï

Het plangebied ligt geheel buiten de 58 dB L_{den} -contour van de luchthaven Schiphol. Dat betekent dat het luchtvaartverkeerslawaaï beperkt is en geen belemmering vormt voor het bestemmingsplangebied.

4.12 Luchtkwaliteit

4.12.1 Wet- en regelgeving en beleid

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit. De Wet luchtkwaliteit is de Nederlandse implementatie van de EU62 richtlijnen voor luchtkwaliteit. In de Wet luchtkwaliteit zijn normen in de vorm van grenswaarden voor concentraties van stoffen in de buitenlucht opgenomen. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) problemen op in relatie tot de wettelijke normen. Vanaf 2010 moet zowel aan de grenswaarde voor NO_2 als voor PM_{10} voldaan worden.

Bij aanpassingen in de ruimtelijke ordening, zoals het aanleggen van nieuwe wegen of wijziging van een bestemmingsplan, moeten plannen die "in betekenende mate" bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit getoetst te worden aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Dit zijn plannen die meer dan 3 procent bijdragen ten opzichte van de jaargemiddelde norm voor NO_2 en/of PM_{10} .

Plannen die "niet in betekenende mate", dat wil zeggen 3 of minder dan 3 procent bijdragen, zijn vrijgesteld van toetsing. Wanneer een plan binnen een concreet benoemde "niet in betekenende mate" omvang valt of wanneer aannemelijk gemaakt wordt dat het plan "niet in betekende mate" bijdraagt, kan het doorgang vinden.

Plannen die "in betekenende mate" bijdragen moeten individueel getoetst worden aan de luchtkwaliteit. Wanneer de normen uit de Wet luchtkwaliteit op een locatie overschreden worden en er sprake is van een in betekenende mate bijdrage, kan een plan doorgang vinden wanneer met de saldobenadering aangetoond wordt dat de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert. Mogelijk is daar een samenhangende maatregel voor vereist.

Vanaf het moment van inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009, kan er ook op programmaniveau getoetst worden. Bij een dergelijke toetsing wordt een plan binnen een programma getoetst. Op gebiedsniveau moet er dan voldaan worden aan de normen. Ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren en maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, worden met elkaar in samenhang gebracht en moeten per saldo leiden tot een luchtkwaliteit die gelijk blijft of verbetert. Daarbij kunnen op lokaal niveau maatregelen noodzakelijk zijn om overschrijdingen te saneren.

Een Algemene Maatregel van Bestuur is in voorbereiding met betrekking tot gevoelige bestemmingen. Met deze Algemene Maatregel van Bestuur wordt beoogd om te voorkomen dat er gevoelige bestemmingen in overschrijdingssituaties langs drukke wegen ontwikkeld worden. De minister van VROM stuurt erop aan dat in overschrijdingssituaties nieuwe scholen, kinderdagverblijven en verpleeghuizen op overschrijdingslocaties op minimaal 100 meter vanaf snelwegen en minimaal 50 meter vanaf provinciale wegen moeten worden gebouwd.

Eind november 2007 is er Europese overeenstemming bereikt over een nieuwe Richtlijn met betrekking tot luchtkwaliteit. De nieuwe richtlijn maakt het mogelijk om derogatie (uitstel) voor het voldoen aan de normen te verkrijgen. Verder zijn er normen voor $PM_{2,5}$ in opgenomen en zijn aangepaste richtlijnen voor toetsingslocaties weergegeven: niet voor publiek toegankelijk gebieden zijn vrijgesteld, NO_2 concentraties moeten op 10 meter van de wegrand worden vastgesteld. De Wet luchtkwaliteit wordt aangepast op basis van de nieuwe EU-richtlijn.

4.12.2 Onderzoek luchtkwaliteit

In 2006 is in het kader van een procedure artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied van de Nieuwe Kom. Er is getoetst aan de grenswaarden zoals die vermeld zijn in het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Toetsing heeft plaatsgevonden voor de huidige situatie (2005), 2010 en 2016.

Uit de berekeningen is gebleken dat de jaargemiddelde concentraties voor zowel stikstofdioxide (NO_2) als fijnstof (PM_{10}) en de 24-uursgemiddelde concentratie van PM_{10} in 2005, 2010 en 2016 beneden de grenswaarde liggen en daarmee de norm niet overschrijden. De planontwikkeling is niet in strijd met het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

In 2009 is door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs te 's-Hertogenbosch een actualisatie uitgevoerd van het uit 2006 daterend onderzoek luchtkwaliteit. Dit onderzoek is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd (hierin opgenomen is het eerder uitgevoerde onderzoek uit 2006).

Berekeningen naar de luchtkwaliteit en de bijdrage van de planontwikkeling daarin zijn uitgevoerd voor de referentie jaren 2010, 2011, 2015 en 2020. Conform de Ministeriële Regeling "Beoordeling Luchtkwaliteit 2007" is de luchtkwaliteit langs wegen volgens standaardrekenmethoden berekend. Voor het in beeld brengen van de luchtkwaliteit en de bijdragen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen door het verkeer is gebruik gemaakt van het TNO softwaremodel CAR II (versie 8.1).

4.12.3 Conclusies

Uit de berekeningen volgt dat langs de wegen geen overschrijding plaatsvindt van de in bijlage II van de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden voor de voor luchtkwaliteit maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}). De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.



PLANBESCHRIJVING

5.1 Programma

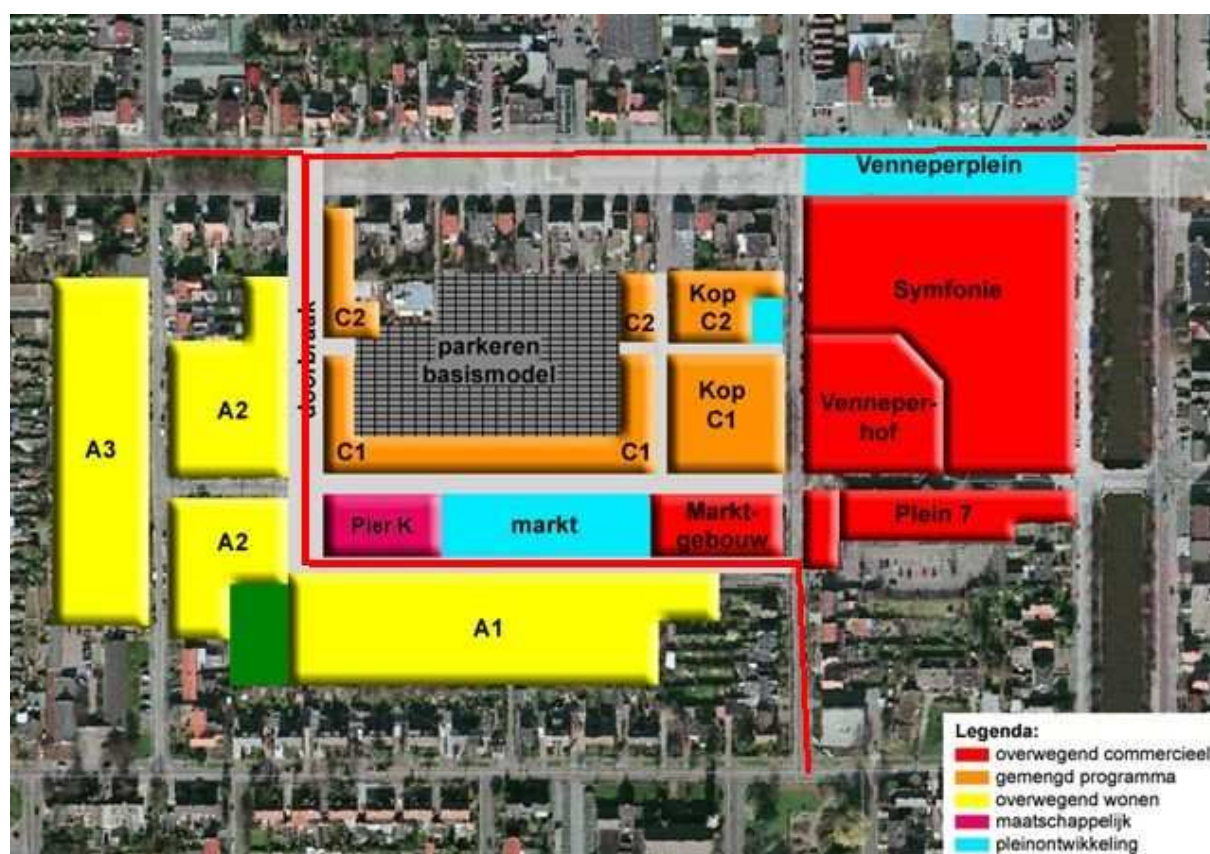
In 2002 is de nota "Ontwikkelingsvisie Dorpskern Nieuw-Vennep" vastgesteld. In 2003 is voor het te ontwikkelen gebied het "Stedenbouwkundig plan Nieuwe Kom" vastgesteld. En in 2008 is het rapport "Nieuwe Kom tegen het Licht" vastgesteld. Deze plannen vormen in combinatie met verdere inzichten de onderlegger voor het bestemmingsplan. Verdergaande inzichten zijn bijvoorbeeld het gepreciseerde maximale bouw- en parkeerprogramma, de financiële en economische haalbaarheid binnen tien jaar, nadere verkeerskundige eisen, nauwkeurigere gedachten over de ruimtelijke en architectonische samenhang.

Programma winkelcentrum

- De ambitie is om een gevarieerd winkelcentrum te realiseren. Dit houdt in dat bij nieuwe ontwikkelingen geconcentreerd zal worden op de niet dagelijkse boodschappen. Daarmee zal het nieuwe programma complementair zijn aan het bestaande aanbod;
- Om zorg te dragen voor een evenwichtig en kleinschalig winkelpakket worden de winkelruimtes gefaseerd ontwikkeld. Toekomstige winkelruimtes kunnen door hun bouwwijze voor korte of lange tijd als tijdelijke werkwoning of kantoor functioneren;
- Voor het Vennepervlein Oost wordt een sterke horecafunctie nagestreefd, met kwaliteitsrestaurants en drankverstrekkers (bodega) in het hogere marktsegment;
- Voor het Vennepervlein West wordt een horecafunctie nagestreefd, zijnde een brede combinatie van laagdrempelige horeca met een bescheiden dagfunctie en een meer uitgebreide avondfunctie;
- Voor het Harmonieplein (de Markt) wordt een horecafunctie nagestreefd, zijnde ondersteunende horeca gelieerd aan culturele functies, alsmede in het algemeen daghoreca en ondersteunende horeca;
- In het centrum zal, relatief weinig kantoorruimte gerealiseerd worden;
- Het cultuuraanbod concentreert zich in het Cultuurgebouw aan het Harmonieplein (de Markt);
- In het winkelgebied worden appartementen gerealiseerd. Aan de randen van het winkelgebied herenhuisen en/of appartementen met een levendige straatzijde en een rustig erf aan de achterzijde. Buiten het kernwinkelgebied wordt een rustig woonmilieu gerealiseerd.

Programma te ontwikkelen gebied Nieuwe Kom

	Deelgebieden Nieuwe Kom		
	A1	A2 A3	C gebied Marktgebouw
Detailhandel			6.750 m2
Diensten	1.000 m2		2.500 m2
Horeca			2.500 m2
Woningen	68 woningen	130 woningen	171 woningen



Centrumgebied Nieuw-Vennep met een indicatie van de deelgebieden Nieuwe Kom, Vennep-plein (West), Symfonie en Vennep-hof (Vennep-hof en Plein 7)

5.2 Ruimtelijke visie

5.2.1 Architectonische uitgangspunten

Om aan te sluiten bij het dorpse karakter van Nieuw-Vennep wordt het merendeel van de gebouwen in het in te richten gebied van de Nieuwe Kom voorzien van een kap. Gebouwen hebben een verticale geleding en zijn onderdeel van een verzameling. Het materiaalgebruik bevestigt het dorpse karakter en bestaat overwegend uit gebakken dakpan en baksteen. Het Marktgebouw mag zich als uitzondering manifesteren. De gebouwen aan het Harmonieplein (de Markt) hebben een allure die bijdraagt aan het feestelijk karakter van het plein.

In dit bestemmingsplan zijn voor de bovengenoemde deelgebieden de maximale bouwhoogten aangegeven. Uitgangspunt is echter dat het merendeel van de gebouwen een kap krijgt. Enkele platte

daken zijn als uitzondering toegestaan. De maximale bouwhoogte betreft dus meestal de maximale nokhoogte. De goothoogte ligt in het merendeel van de gevallen lager.

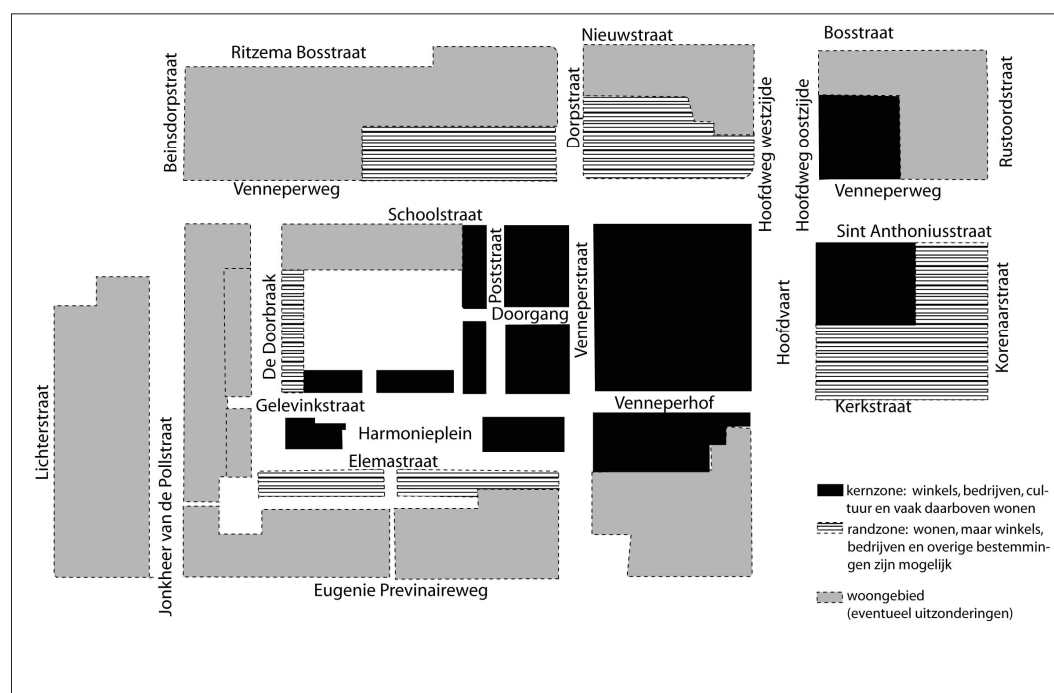
Voor alle gebouwen in het C gebied geldt een maximum voor de visuele breedte (korrel). Principe is dat de korrels nooit breder dan hoog zijn. De visuele breedte, hoogte en eventueel afstand tot de rooilijn (maximaal 30 centimeter) van de panden onderling varieert. Er ontstaat zo een verticaal gevelbeeld met individuele panden.

5.2.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Stedenbouwkundige uitgangspunten

- Centrumgebieden, randgebieden en woongebieden zijn begrensd en ruimtelijk van elkaar te onderscheiden. Er ontstaat een zonering;
- De openbare ruimte is de drager van het stedenbouwkundig plan. De onbebouwde ruimte wordt opgevat als een afwisselende reeks verblijfsgebieden, omsloten en ingekaderd door bebouwing. De randvoorwaarden voor de bebouwing komen voort uit de hoofdkarakteristieken van de onbebouwde ruimte;
- De gebouwen dienen de onbebouwde ruimte, ze maken de straat en pleinwanden. Ze vormen per onbebouwde ruimte een eigen verzameling met Nieuw-Vennepse hoofdkarakteristieken.

Zonering



Programmatie van de zones: kernzone, randzone en woonzone

In het centrum van Nieuw Vennep ontstaan drie programmatische zones. Concentratie van winkels is commercieel gezien prettig. Daarnaast maakt een concentratie van functies dat ook gebruikers zich in de openbare ruimte concentreren, waardoor op sommige plekken een levendig straatbeeld ontstaat en andere plekken rust uitstralen. Juist door het contrast tussen de verschillende zones scherp te houden ontstaat afwisseling en worden de verschillende karakteristieken door elkaars nabijheid versterkt.

(1) Kernzone

In het centrumgebied moet functiemenging plaatsvinden, met publiekstoegankelijke functie in de plint en wonen erboven. Maximale levendigheid wordt hier nagestreefd.

(2) Randzone

In de aanloopgebieden mag functiemenging plaatsvinden in de vorm van kleinschalige bedrijvigheid waarboven gewoond wordt, de nabijheid van het centrum wordt hier voelbaar.

(3) Woonzone

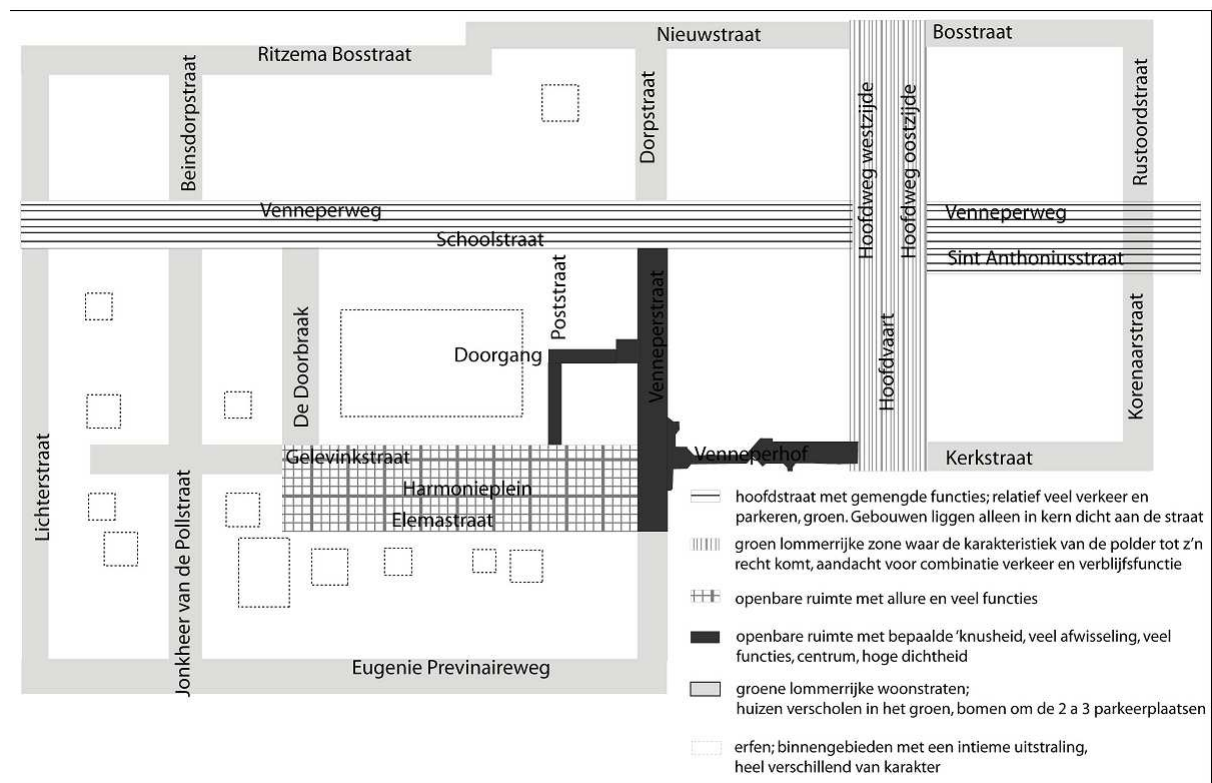
In de woongebieden is er geen functiemenging waardoor een rustig, groen en lommerrijk woonmilieu ontstaat.

Openbare ruimte

Belangrijke drager voor het centrum van Nieuw Vennep is de bestaande openbare ruimte. Hier worden onderscheiden:

- De Hoofdvaart en de Venneperweg als hoofdontsluitingswegen. Dit zijn de hoofdassen met inbegrip van het Venneperplein;
- Het hoofdwinkelcentrum dat is samengesteld uit de drie winkelcentra de Symfonie, de Vennepershof en de Nieuwe Kom;
- De omliggende woonstraten met al dan niet private erven met een groene, rustige en lommerrijke uitstraling.

De bestaande openbare ruimte wordt aangevuld met een nieuw netwerk van straten en een aantal grotere en kleinere pleinen. Het karakter van de bestaande straten wordt in ere gehouden en waar nodig versterkt. Daarnaast wordt een nieuw type openbare ruimte toegevoegd met een uitgesproken levendig centrumkarakter. Deze openbare ruimte in de kernzone van het plangebied, is primair bedoeld voor de voetganger, de auto is te gast.



Openbare ruimte

Bebouwing

De onbebouwde ruimte levert de randvoorwaarden voor de uitwerking van de gebouwen die deze ruimte omkaderen. De bestaande typologieën van lintbebouwing enerzijds en meer verenigingsbouwachtige ensembles anderzijds, worden waar nodig aangevuld, versterkt of afgestoofd.

In de kernzone wordt een nieuw type bebouwing toegevoegd langs de winkelstraten en het Harmonieplein (de Markt). Deze bebouwing heeft een hogere dichtheid en maakt aaneengesloten straat en pleinwanden. De wanden bestaan uit een verzameling gebouwen, nooit breder dan hoog, met een verticale indeling en een uitstraling die past bij de polderromantiek van de omgeving.

Winkelgebied

Waar mogelijk is het voetgangersgebied, met de mogelijkheid tot laden en lossen. Autoverkeer is te gast. Hier wordt de uitwerking op afgestemd. De straatinrichting is dan ook van de ene zijde tot de andere een geheel (geen aparte stoepen). De straten in het gebied hebben smalle profielen. Op de begane grond en incidenteel op de verdieping bevinden zich centrumfuncties. Vanaf laag 1 wordt er over het algemeen gewoond. Er is slechts incidenteel groen; in de Vennepershof, op het Symfonieplein en het Harmonieplein (de Markt). Het groen heeft een stedelijk karakter.

Verkeer en parkeren

De openbare ruimte heeft een verkeer- en verblijffunctie. In de wandelgebieden is laad- en losverkeer binnen venstertijden toegestaan.

De fietsparkeerbehoefte voor bewoners dient in zijn geheel in pandig te worden opgelost. De fietsparkeerbehoefte van het bezoekend winkel- en horecapubliek dient gespreid te worden opgelost middels al dan niet bewaakte fietsenstallingen. De fietsparkeerbehoefte kan op beperkte schaal in het openbaar gebied van de Nieuwe Kom plaatsvinden.

Straten in de woonzone

Het woongebied heeft groene, lommerrijke, rustige straten, met voortuinen van minimaal 5 meter diep. Het parkeren gebeurt grotendeels op achterterrein, eigen terrein en deels op openbaar terrein door middel van langspaarkeerplekken. Straten en hoven hebben een lage orde in het verkeersplan en krijgen naast een verkeersfunctie ook een verblijfsfunctie. Het fietsparkeren vindt plaats op eigen terrein. De straten zijn bedoeld en worden ingericht voor bestemmingsverkeer.

Erven

De openbare ruimte binnen Nieuwe Venneep is een combinatie van doorgaande straten en vaarten, en de "erven" die in de loop van de tijd zijn ontstaan. In de nieuw te ontwikkelen gebieden wordt op een aantal plekken deze karakteristiek doorgezet. Deze binnenterreinen, de "erven" zullen een ruimtelijke verbinding krijgen met de openbare ruimte, een intiem karakter en een gemeenschappelijke, semi-openbare of openbare functie. Het is de eerste stap in de richting van intensief ruimtegebruik. Voorbeelden van deze nieuwe erven in de Nieuwe Kom zijn de in te richten parkeerdekken en het parkeerplein ten noorden van de Gelevinkstraat en het semi-openbaar binnengebied met hoofdingangen van woningen ten zuiden van de Elemastraat.

5.2.3 Nieuwe Kom

Centrumgebied West is het deelgebied ten westen van de Hoofdvaart en ten zuiden van de Vennepeweg. Dit gebied omvat het hoofdwinkelcentrum van Nieuw-Venneep. Aan de randen is de woonfunctie nadrukkelijker aanwezig. De bestaande situatie is beschreven in paragraaf 2.3.4. Hierna volgt de beschrijving van het te ontwikkelen gebied Nieuwe Kom.

Het hoofdwinkelcentrumgebied van Nieuw-Vennep zal straks gevormd worden door de bestaande winkelcentra de Symfonie en de Vennepershof tussen Hoofdweg Westzijde en Vennepersstraat en het te ontwikkelen winkelcentrum de Nieuwe Kom tussen de Vennepersstraat en De Doorbraak.

5.2.3a Jonkheer Van de Pollstraat

Bebouwing Jonkheer Van de Pollstraat

Ruimtelijke uitgangspunten

De Jonkheer Van de Pollstraat valt in de woonzone. Er wordt gewoond met een laagstedelijke dichtheid. Kenmerkend is de grondgebonden woningbouw die aansluit bij de bestaande woningbouw rondom. Nieuwbouw heeft de vorm van voornamelijk grondgebonden woningen waarvan een groot deel geschakeld is.

De bebouwingshoogte is maximaal 2 bouwlagen met kap, incidenteel 3 bouwlagen met plat dak. Een eenmalige verbijzondering bijvoorbeeld in de vorm van een klein appartementengebouw in de verlengde as van de Gelevinkstraat is maximaal 4 bouwlagen hoog.

Bebouwing Jonkheer Van de Pollstraat westzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

De bebouwing aan de Jonkheer Van de Pollstraat westzijde bestaat in hoofdzaak uit grondgebonden woningen. Incidenteel is een appartementengebouwje mogelijk. Het is belangrijk in korrel, schaal en hoogte aan te sluiten op de kleinschalige bebouwing van de Lichterstraat en de Schoolstraat.

Bebouwing Jonkheer Van de Pollstraat oostzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

Het binnengebied achter de woningen aan de Jonkheer Van de Pollstraat oostzijde wordt door de verlengde as van de Gelevinkstraat opgedeeld in twee bouwenvelopen met harde bebouwingsgrenzen aan de buitenzijden en met aan de binnenzijden erven. De erven zijn onderdeel van de openbare ruimte.

De woningen aan de binnenhoven zijn vanaf de Jonkheer Van de Pollstraat bereikbaar. De hoven worden gevormd door geschakelde woningen die een gesloten gevel vormen. De voorgevels van de woningen zijn naar de binnenhoven toe gericht. Daar waar erfafscheidingen worden gerealiseerd dient dit te gebeuren in lijn met de architectuur van de woningen. Hoge kwaliteit van de erfafscheidingen is van belang om de erven een aangenaam karakter te kunnen geven.

Functioneel programma Jonkheer Van de Pollstraat

Bebouwing aan de Jonkheer Van de Pollstraat heeft een woonfunctie. Een uitzondering hierop vormt de kavel hoek Jonkheer Van de Pollstraat westzijde met de Eugénie Prévinaireweg en naastgelegen kavel aan de Jonkheer Van de Pollstraat met de functie maatschappelijke doeleinden. Ook de kavel hoek Van de Pollstraat oostzijde met de Eugénie Prévinaireweg heeft een functie maatschappelijke doeleinden.

5.2.3b Vennepersweg en Schoolstraat

De Vennepersweg met de parallelweg de Schoolstraat fungeert als groene brede as met lange zichtlijnen in het centrum. De ambitie is om de karakteristieke groene middenas te behouden en waar nodig te versterken door de plaatsing van hoogwaardig groen. In het middendeel tussen De Doorbraak en de Vennepersstraat wordt geparkeerd. De bebouwing heeft enige afstand tot de weg, in

de vorm van groene voortuinen. Zowel aan de Vennepeweg als aan de Schoolstraat is er een doorgaande fietsroute.

Bebouwing Schoolstraat

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing tussen de Jonkheer Van de Pollstraat en de Poststraat valt in de woonzone en behoudt een zekere afstand tot de straat, namelijk 5 meter tot de kavelgrens aan de voorzijde. De bebouwing is individueel per woonhuis. De bebouwing bestaat voornamelijk uit woningen van één en twee bouwlagen met kap en voortuin. Deze woningen zijn bepalend voor het dorpse karakter van Nieuw-Vennep. Eventuele nieuwbouw moet passen bij het karakter van de woningen.

Bebouwing tussen de Poststraat en de Vennepstraat valt in de kernzone en heeft een maximale hoogte van 12 meter.

Functioneel programma

De Schoolstraat tussen de Poststraat en de Jonkheer Van de Pollstraat heeft een woonfunctie. Schoolstraat 13 hoek Poststraat krijgt een functie als inrit naar een ondergrondse parkeergarage ten behoeve van de bewoners van nabij gelegen woningen.

De Schoolstraat tussen de Vennepstraat en de Poststraat maakt deel uit van het winkelcentrum de Nieuwe Kom waarin centrumfuncties zijn ondergebracht. Op de verdiepingen mag worden gewoond.

5.2.3c De Doorbraak

Het betreft hier een groene woonstraat rond een parkeerhof tussen bomen. Het brede profiel van De Doorbraak geeft de indruk van een statige allee richting het centrum. Het karakter van een doorgaande allee naar het Harmonieplein (de Markt) wordt versterkt door relatief hoge en stevige bebouwing toe te staan. Bebouwing aan de Doorbraak vormt zich in ensembles of samengestelde gebouwen. Het is hier bij belangrijk dat de gevels een verticale indruk blijven geven. Gevels aan De Doorbraak dienen gesloten volumes te zijn die in de rooilijn gebouwd worden. De woningen worden waar mogelijk ontsloten aan de voorzijde.

Aan de zuidkant van De Doorbraak is een openbare groene verblijfsplek gelegen die de overgang vormt naar de achtertuinen en bijbehorende woonbebouwing van de Eugénie Prévinaireweg. Deze verblijfsplek kan tevens dienst doen als speelterrein middels aan te leggen voorzieningen.

Verkeer en parkeren

De Doorbraak maakt onderdeel uit van de ontsluitingsroute die door het centrum van de Nieuwe Kom loopt.

Bebouwing De Doorbraak westzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

De Doorbraak westzijde valt in de woonzone. De maximale bebouwingshoogte aan De Doorbraak is 3 bouwlagen met kap, incidenteel 4 bouwlagen met plat dak.

Functioneel programma

Bebouwing in de woonzone heeft een woonfunctie waarbij de mogelijkheid aan huis te werken aanwezig is.

Bebouwing De Doorbraak oostzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

Bebouwing op de hoek Schoolstraat valt in de woonzone. De maximale bouwhoogte is 2 bouwlagen met kap. De overige bebouwing van de Doorbraak oostzijde valt in de kernzone. De bouwhoogte is maximaal 12 meter en op de hoek Gelevinkstraat maximaal 15 meter.

Functioneel programma

Bebouwing in de woonzone heeft een woonfunctie. De overige bebouwing maakt deel uit van het winkelcentrum de Nieuwe Kom waarin centrumfuncties zijn ondergebracht. Op de verdiepingen mag worden gewoond. De kavel hoek Schoolstraat en naastgelegen kavel aan De Doorbraak hebben een woonfunctie.

5.2.3d Bebouwing Poststraat

Ruimtelijke uitgangspunten

De Poststraat valt in de kernzone. De Poststraat heeft een breedte van 8 meter. Bebouwing staat direct aan de rooilijn en heeft een maximale hoogte van 12 meter. Dit geldt niet voor de koppen op de hoeken met de Gelevinkstraat. Hier is een maximale hoogte van 15 meter toegestaan. Buitenruimtes dienen gerealiseerd te worden binnen het volume, tenzij het een verbijzondering van het ontwerp betreft.

De kavel Schoolstraat 13 hoek Poststraat verdienen bij een nieuwe invulling extra aandacht: de zijgevels worden als voorkant vorm gegeven.

Functioneel programma

Het betreft hier een winkelstraat. In de plint bevinden zich winkels en entrees naar de woningen. Boven deze functies bevinden zich woningen rondom opgetilde binnenhoven.

5.2.3e Vennepersstraat

De Vennepersstraat tussen de Schoolstraat en de Elemastraat is gesitueerd in het hart van het hoofdwinkelcentrum. De gevelwand aan de westzijde wordt gevormd door het nieuw te ontwikkelen winkelcentrum de Nieuwe Kom. De gevelwand aan de oostzijde wordt gevormd door het winkelcentrum de Symfonie en aansluitend het winkelcentrum de Vennepershof.

Bebouwing aan de Vennepersstraat heeft een centrumfunctie die zal bestaan uit kleinschalige winkels, diensten en horeca op het maaiveld en woningen daarboven. Om een leefbare dorpskern te realiseren is differentiatie en menging van een groot aantal woningtypes uitgangspunt in alle deelgebieden. De woningen zijn gelegen boven het commerciële programma van de begane grond.

Bebouwing Vennepersstraat

Ruimtelijke uitgangspunten

De Vennepersstraat tussen de Schoolstraat en de Elemastraat valt in de kernzone. De rooilijnen zijn rondom hard. De straat is 15 meter breed. Belangrijk is de korrel. Om de winkelstraten het beeld van een stedelijke, intieme winkelstraat mee te geven, is het noodzakelijk dat de gevels een verticale geleiding kennen. Er is uitgegaan van een maximale korrel van 15 meter. Dit betekent dat bebouwing visueel geen grotere maat dan 15 meter breed kent. Het verticale beeld wordt versterkt door de noklijn, kozijnhoogtes en plint te laten verspringen per korrel. Het resultaat is een gevelwand die uit naast elkaar geplaatste verticale gevels bestaat.

Bebouwing Vennepersstraat westzijde

Ruimtelijke uitgangspunten

De bouwhoogte tussen Schoolstraat en Gelevinkstraat is maximaal 12 tot maximaal 15 meter. De verdiepingshoogte (bovenkant vloer tot bovenkant vloer) van de eerste bouwlaag is minimaal 4,2 meter. Het betreft hier een winkelstraat. In de plint bevinden zich winkels en entrees naar de woningen. Boven deze functies bevinden zich woningen rondom opgetilde binnenhoven.

Ter hoogte van de Doorgang tegenover het winkelcentrum de Symfonie komt het Symfonieplein, een klein plein ter introductie van het te ontwikkelen winkelcentrum de Nieuwe Kom ten westen van de Vennepersstraat. Het Symfonieplein vormt de schakel tussen het de kleinschalige centrumfuncties van de Nieuwe Kom en het grootschalig winkelcentrum de Symfonie ten oosten van de Vennepersstraat.

De bouwhoogte van het losstaande Marktgebouw tussen Gelevinkstraat en Elemastraat is maximaal 15 meter, met een ontheffing tot 17 meter voor het netjes wegwerken van technische installaties. Het gebouw krijgt een hoogteaccent van 27 meter.

Functioneel programma

Dit gebied maakt deel uit van het winkelcentrum de Nieuwe Kom waarin centrumfuncties zijn ondergebracht. Op de verdiepingen mag worden gewoond.

5.2.3f Bebouwing Doorgang

Ruimtelijke uitgangspunten

De Doorgang valt in de kernzone. De Doorgang vormt de verbinding tussen de Poststraat en het Symfonieplein hoek Vennepersstraat. De straat heeft een breedte van 8 meter. Bebouwing staat direct aan de rooijlijn en heeft een maximale bouwhoogte van 12 meter. Nabij het Symfonieplein is een maximale hoogte van 15 meter toegestaan. Buitenruimtes dienen gerealiseerd te worden binnen het volume, tenzij het een verbijzondering van het ontwerp betreft.

Het betreft hier een winkelstraat. In de plint bevinden zich winkels en entrees naar de woningen. Boven deze functies bevinden zich woningen rondom opgetilde binnenhoven.

Functioneel programma

Dit gebied maakt deel uit van het winkelcentrum de Nieuwe Kom waarin centrumfuncties zijn ondergebracht. Op de verdiepingen mag worden gewoond.

5.2.3g Gelevinkstraat

De Gelevinkstraat vormt de verbinding tussen De Doorbraak en de Vennepersstraat. Kenmerkend voor de bebouwing aan de noordzijde is een hoge gevelwand. Aan de zuidzijde bevindt zich het Harmonieplein (de Markt) met het Cultuurgebouw en het Marktgebouw.

Verkeer en parkeren

Het binnengebied tussen de Schoolstraat en de Gelevinkstraat wordt ingericht als parkeerterrein. De wens bestaat in de toekomst hier een ondergrondse parkeergarage te realiseren.

Bebouwing Gelevinkstraat

Ruimtelijke uitgangspunten

De Gelevinkstraat valt in de kernzone. Boven de centrumfuncties op maaiveld wordt gewoond. Voor het deel aan het Harmonieplein (de Markt) is een hoge bebouwing gewenst. De maximale bouwhoogte is 15 meter, waarbij de verdiepingshoogte (bovenkant vloer tot bovenkant vloer) van de eerste bouwlaag minimaal 4,2 meter is. Korrelmaat is hier maximaal 15 meter breed.

Functioneel programma

De Gelevinkstraat maakt deel uit van het winkelcentrum de Nieuwe Kom waarin centrumfuncties zijn ondergebracht. Op de verdiepingen mag worden gewoond.

5.2.3h Harmonieplein

Het Harmonieplein (de Markt) is een robuuste openbare ruimte. De pleinwanden aan de noordzijde (Gelevinkstraat) en de zuidzijde (Elemastraat) zijn breed en strekken zich ook verder uit dan het plein. De smalle pleinwanden aan de westzijde en oostzijde bestaan uit twee bijzondere gebouwen: het Cultuurgebouw en het Marktgebouw. Zij wijken af van de brede pleinwanden in vorm en materiaal. De ruimte van het Harmonieplein vormt één geheel. Het stedelijk tapijt loopt van gevel tot gevel slechts onderbroken door het eenrichtingsverkeer aan de Elemastraat. De inrichting van het plein is robuust, functioneel en karaktervol. Er is ruimte gereserveerd voor een muziekkapel.

Bebouwing Harmonieplein

Ruimtelijke uitgangspunten

Het Harmonieplein valt in de kernzone. Voor het Cultuurgebouw geldt een maximale bouwhoogte van 13 meter. Voor het Marktgebouw geldt een maximale bouwhoogte van 15 meter, met een ontheffing tot 17 meter voor het netjes wegwerken van technische installaties. Tevens kent het Marktgebouw een hoogteaccent op de hoek Gelevinkstraat en Harmonieplein met een maximale bouwhoogte van 27 meter. Beide gebouwen zijn alzijdig maar richten zich met name op het Harmonieplein en het winkelgebied aan de noordzijde.

Functioneel programma

Het Cultuurgebouw aan de westzijde van het Harmonieplein biedt onderdak aan de Stichting Pier K (voorheen het Centrum voor Kunst en Cultuur) en bevat onder meer een theaterzaal en grand café. Het Marktgebouw aan de oostzijde van het Harmonieplein biedt onderdak aan horeca, detailhandel en wonen. Nader onderzoek moet uitwijzen of de bibliotheek en het servicecentrum van de gemeente ook een plaats krijgen in het Marktgebouw.

Op het Harmonieplein worden wekelijks markten gehouden en is ook ruimte voor evenementen.

5.2.3i Elemastraat

Kenmerkend voor de bebouwing aan de zuidzijde van de Elemastraat is een hoge gevelwand. Aan de noordzijde bevindt zich het Harmonieplein (de Markt) met het Cultuurgebouw en het Marktgebouw.

Verkeer en parkeren

In het stedenbouwkundig plan is aan dit deelgebied een belangrijke functie voor parkeren toegedacht. Bij de ontwikkeling van het bouwplan voor dit deelgebied is gekozen voor het realiseren van een ondergrondse parkeerkelder onder andere ten behoeve van de bewoners van de woningen aan de Elemastraat en de woonblokken aan de achterzijde van de Elemastraat.

De parkeerbehoefte van de bezoekers wordt voor een klein gedeelte opgelost middels parkeren langs de Elemastraat. Het overige parkeren vindt plaats op het noordelijk gelegen binnengebied tussen de Gelevinkstraat en de Schoolstraat.

Er wordt een openbare en altijd toegankelijke fietsroute gerealiseerd die het Harmonieplein verbindt met het pad tussen de woningen Eugénie Prévinaireweg 35 en 37. Deze route is uitsluitend bedoeld voor fietsers en voetgangers.

Om een leefbaar openbaar gebied te kunnen garanderen dient het parkeren van fietsen zoveel mogelijk inpandig en gespreid te worden opgelost middels al dan niet bewaakte fietsenstallingen in het cultuurgebouw en het marktgebouw. De overige parkeerbehoefte kan op beperkte schaal in het openbaar gebied plaats vinden.

Bebouwing Elemastraat

Ruimtelijke uitgangspunten

De Elemastraat valt in de randzone. Kenmerkend voor de bebouwing aan de zuidzijde van de Elemastraat zijn vier gevelwanden. De multifunctionele ruimtes aan de Elemastraat zijn georiënteerd op deze straat en hebben daar ook hun entrees. Aan de Elemastraat wordt gebouwd in de rooilijn, minimaal 2 en maximaal 4 bouwlagen.

De woonblokken aan het semi-openbaar binnengebied achter de gevelwanden van de Elemastraat zijn gegroepeerd rond een erf of een gemeenschappelijke daktuin met daaronder parkeren. De woningen aan de Elemastraat hebben hun entrees aan het erf.

Functioneel programma

De plint aan de zuidzijde van de Elemastraat wordt ingevuld met bedrijfsruimten, werkwoningen, woningen en het Ontmoetingscentrum. Voor het Ontmoetingscentrum is uitgegaan van 600 m2 vloeroppervlak. Uitgangspunt is dat de woningen en de overige voorzieningen een bijdrage leveren aan de levendigheid van het centrum.

Commercieel programma

Het commercieel programma van deelgebied A1 wordt gerealiseerd aan de Elemastraat. Maximaal 1.000 m2 bruto vloer oppervlak is voorzien voor diensten en/of detailhandel, wel of niet gekoppeld aan een (atelier)woning. De bedrijfsunits zijn geschikt voor kleinschalige bedrijvigheid met sterke presentatiemogelijkheden en/of een wervende uitstraling voor commerciële functies zoals bijvoorbeeld kunsttillen, galerie, textielveredeling, mode ontwerp, woningdecoratie, parket, antiek, verlichting, reclamebureau, architecten, binnenhuisarchitecten, ambachtelijke bedrijven, en dergelijke.

5.3 Verkeer

5.3.1 Openbaar vervoer

De belangrijkste openbaar vervoerssystemen worden gevormd door het nationaal spoorwegnet, RegioNet en de overige buslijnen van het streekvervoer. Het NS station Nieuw-Vennep ligt op ruim 1.100 meter afstand van het plangebied (winkelcentrum de Symfonie). De halte van de Zuidtak van de Zuidtangent, onderdeel van RegioNet, ligt op ruim 1.000 meter afstand van het plangebied (winkelcentrum de Symfonie).

De overheden in het noordelijk deel van de Randstad hebben samen het initiatief genomen tot de ontwikkeling van een samenhangend openbaar vervoer netwerk: RegioNet. Dit net, dat aansluit op het nationaal spoorwegnet en daarop een aanvulling vormt, verbindt op regionale schaal grote woon- en werkgebieden met elkaar. Het net bestaat uit snelle, betrouwbare en frequente openbaar vervoerverbindingen, die onderling goed op elkaar aansluiten. Onderdelen van het RegioNet zijn onder andere de Ringlijn Amsterdam, de toekomstige Noord-Zuidlijn in Amsterdam en de Zuidtangent.

De Zuidtangent (lijn 300) vormt een snelle busverbinding tussen NS station Haarlem, Spaarneziekenhuis, NS station Hoofddorp, de luchthaven Schiphol, Amstelveen en NS station Amsterdam Bijlmer Arena. De Zuidtak van de Zuidtangent (lijn 310) vormt een snelle busverbinding tussen Nieuw-Vennep Getsewoud Zuid, NS station Hoofddorp, de luchthaven Schiphol, Vrije Universiteit Medisch Centrum en NS station Amsterdam Zuid World Trade Centre.

Buslijnen die Nieuw-Vennep aandoen gaan veelal om het plangebied heen. De buslijn van NS station Nieuw-Vennep richting Hillegom, Lisse en Noordwijk aan Zee is de enige buslijn die het plangebied aandoet.

	Type	Verbinding	Route in plangebied	Haltes in plangebied
A	Regionale buslijn	Nieuw Vennep NS – Hillegom – en verder	Venneperweg – Hoofdweg oostzijde	Venneperweg 471
B	Regionale nachtbuslijn	Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp – Nieuw Vennep	Hoofdweg oostzijde	geen

Met ingang van 9 december 2007 is de concessie voor het aanbieden van streekvervoer binnen het concessiegebied Amstelland-Meerlanden voor 8 jaar gegund aan Connexxion. In die periode rijden in elk geval de hierboven weergegeven buslijnen door het plangebied:

Als gevolg van optimalisering van het lijnennet kan de lijnvoering wijzigen. Ook bestaat de mogelijkheid tot het introduceren van een aanvullende buslijn over de Venneperweg door de dorpskern in het plangebied.

5.3.2 Autoverkeer

5.3.2a Externe verkeersontsluitingstructuur plangebied

Nieuw-Vennep is via de N207 aangesloten op de A4. De N207 maakt naast de Noordelijk Randweg, de Spoorlaan en de N205 deel uit van de "ring" om Nieuw-Vennep. Deze ring is bedoeld om het doorgaand autoverkeer om Nieuw-Vennep heen te leiden. Daarnaast is er de "interne ring" die wordt gevormd door de Dreven. Deze "interne ring" dient voor de bereikbaarheid van de aanliggende woonwijken en het centrum.

5.3.2b Interne verkeersstructuur en laden en lossen plangebied

De hoofdontsluiting van het hoofdwinkelcentrumgebied van Nieuw-Vennep met inbegrip van het te ontwikkelen winkelcentrum de Nieuwe Kom vindt plaats over de Venneperweg en de Hoofdweg oostzijde. Ter voorkoming van doorgaand verkeer is de Venneperweg, vanaf de Doorbraak tot aan de Onze Lieve Vrouw Onbevlekt Ontvangen Kerk, als 30 km/uur gebied ingericht. Door de herinrichting van de Venneperweg zijn de rijrichtingen gescheiden en is een betere toegang ontstaan tot de parkeergarage van het bestaande winkelcentrum de Symfonie. Ook zal de bewegwijzering worden aangepast, zodat doorgaand verkeer over de Dreven en de "ring" zal worden geleid en het centrum daardoor niet wordt belast.

Voor het laden en lossen is het bedoeling dat het vrachtverkeer vanaf de Hoofdweg oostzijde het plangebied benadert. Het laden en lossen in het voetgangersgebied van het hoofdwinkelcentrum wordt middels een verkeersbesluit geregeld. Hierin worden laad- en loszones aangewezen, en worden zogenaamde venstertijden vastgesteld. Buiten de venstertijden mag er niet worden geladen en gelost.

5.3.2c Autoverkeercirculatie plangebied

Het autoverkeer in het plangebied is in termen van rijrichtingen en knippen (geen doorgaand autoverkeer) is als volgt geregeld:

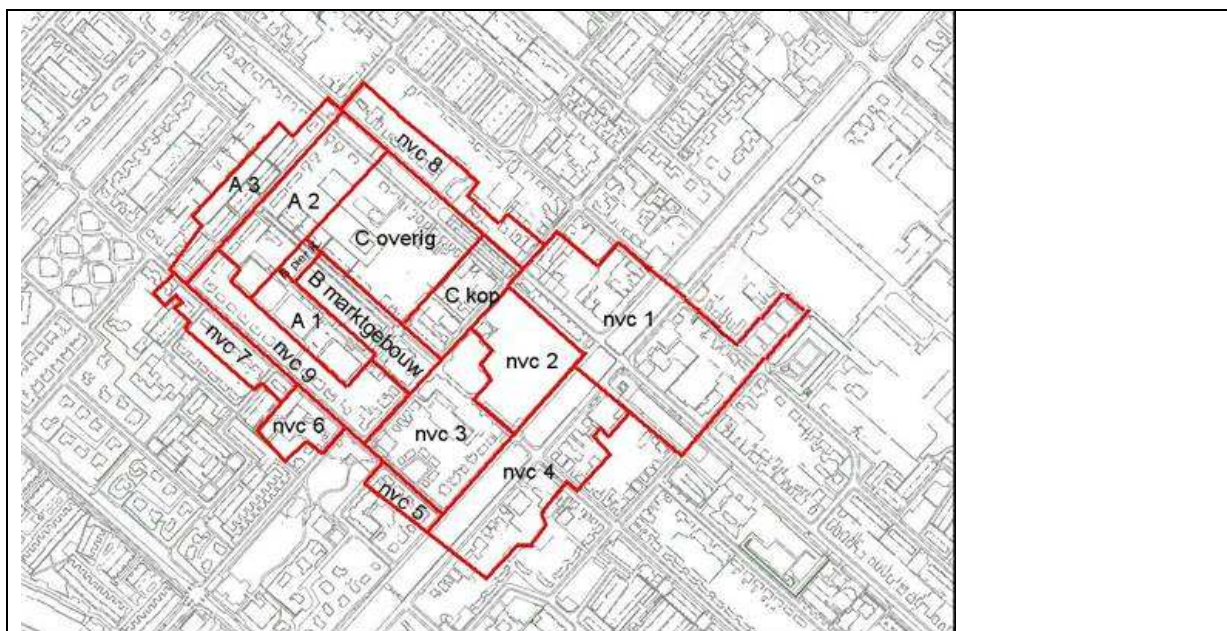
- Venneperweg / Schoolstraat en Sint Anthoniusstraat, van De Doorbraak tot Onze Lieve Vrouw Onbevlekt Ontvangen Kerk, gescheiden rijstroken in twee richtingen;
- Venneperweg en Schoolstraat, doorsteken ter hoogte van De Doorbraak en Dorpstraat, in twee richtingen;
- Venneperweg en Schoolstraat, doorsteek ter hoogte van ondergrondse parkeergarage winkelcentrum de Symfonie, éénrichtingsverkeer richting parkeergarage;
- Eénrichtingsverkeer Hoofdweg westzijde, van Venneperweg in noordelijke richting tot Noorderdreef;

- Eénrichtingsverkeer Hoofdweg westzijde, van Vennepweg in zuidelijke richting tot Zuiderdreef;
- Eénrichtingsverkeer Korenaarstraat van Sint Anthoniusstraat tot Kerkstraat;
- De Doorbraak, vanaf Vennepweg tot Elemastraat, gescheiden rijstroken in twee richtingen;
- Eénrichtingsverkeer Elemastraat van De Doorbraak tot de Vennepstraat;
- Eénrichtingsverkeer Eugénie Prévinaireweg van Dokter Van Haeringenplantsoen tot Hoofdweg westzijde;
- Eénrichtingsverkeer Jonkheer Van de Pollstraat van Eugénie Prévinaireweg tot Schoolstraat;
- Autoverkeervrij: Gelevinkstraat, Poststraat, Doorgang, Vennepershof en Vennepstraat van Schoolstraat tot Elemastraat. Middels een verkeersbesluit wordt in dit gebied een laad- en loszone ingesteld;
- Alle overige wegen autoverkeer in twee richtingen mogelijk.

5.3.2d Autoparkeren plangebied

Het rapport "Parkeerbalans Nieuw-Vennep Centrum" van 12 augustus 2009 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Figuur 1: rapport Parkeerbalans Nieuw-Vennep Centrum: deelgebieden



Het rapport hanteert parkeernormen voor de bestaande situatie en voor nieuwbouwprojecten (zoals bijvoorbeeld de Nieuwe Kom).

Tabel 2: Parkeernormen bestaande situatie (parkeernormen 2003)

Functie	Eenheid	Parkeerplaatsen
Wonen	Woning	1,25
Werken	100 m2 BVO	1,5
Wijk- of buurtcentra (tot 25.000 bvo)	100 m2 BVO	3,36
Horeca	100 m2 BVO	3,83
Museum / bibliotheek	100 m2 BVO	2
Leisure	100 m2 BVO	2
Groepspraktijk	100 m2 BVO	2
Kinderdagverblijf	100 m2 BVO	0,5

Tabel 3: Parkeernormen nieuwbouwprojecten

Functie	Eenheid	Parkeerplaatsen
Wonen duur	Woning	1,5
Wonen middensegment	Woning	1,4
Wonen goedkoop	Woning	1,2
Wonen < 50 m2	Woning	1
Kantoor met baliefunctie	100 m2 BVO	2
Kantoor / dienstverlening / industrie	100 m2 BVO	1,5
Detailhandel	100 m2 BVO	3,5
Horeca	100 m2 BVO	6
Bibliotheek	100 m2 BVO	0,5
Bioscoop / theater	Zitplaats	0,2
Cultureel centrum	100 m2 BVO	3

De parkeernormen voor het centrumgebied zijn vermenigvuldigd met de aanwezige m2 bruto vloeroppervlak in het plangebied. Op deze wijze kan een goede indicatie worden verkregen van de parkeerbehoefte. Door de parkeerbehoefte te relateren aan de aanwezige en te realiseren parkeerplaatsen ontstaat een parkeerbalans. Deze exercitie is uitgevoerd voor het hele centrumgebied.

De parkeerbehoefte is niet gelijkmatig over de dag en de week verdeeld. Zo doen zich pieksituaties voor op die momenten waarop er een grote parkeerbehoefte bestaat. Dat is op middagen van werkdagen, op de koopavond en op zaterdagmiddag. Met behulp van landelijk gebruikte aanwezigheidspercentages voor pieksituaties is de parkeervraag berekend.

Tabel 4: Aanbod en vraag parkeerplaatsen pieksituaties

Parkeerplaatsen In centrumgebied	Parkeerplaatsen Geen rekening houdend met dubbelgebruik parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen Rekening houdend met dubbelgebruik parkeerplaatsen
Aanbod	2.443	2.443
Vraag	2.683	
Vraag werkdag middag		1.345
Vraag koopavond		2.024
Vraag zaterdag middag		2.138

Uit het overzicht tabel 4 valt op te maken dat de grootste druk/vraag op de koopavond en de zaterdagmiddag te verwachten is. Ook blijkt dat er dan genoeg parkeerplaatsen aanwezig zijn om in deze vraag te voorzien. Dat is het geval wanneer rekening gehouden wordt met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Er komen in het gebied aparte invalidenparkeerplaatsen. De exacte situering is afhankelijk van de aard en voorziening van de gebouwen. Er geldt in een gedeelte van het centrumgebied een betaald-parkeerregime.

5.3.3 Langzaam verkeer

Het langzaam verkeer moet in principe overal gemakkelijk kunnen komen. Over het Vennepervlein loopt een doorgaande fietsroute (vanaf Beinsdorp naar station Nieuw-Vennep en verder). Hier krijgt de fietser een stukje eigen infrastructuur, waardoor het fietsverkeer optimaal kan worden afgewikkeld. De voetpaden dienen overal voldoende breed te zijn, liefst meer dan 2 meter.

VI

UITVOERBAARHEID

6.1 Inleiding

In artikel 3.1.6, lid 1 aanhef en onder f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat onderzocht moet worden of een bestemmingsplan uitvoerbaar is. Allereerst wordt in § 6.2 ingegaan op de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Vervolgens wordt in § 6.3 ingegaan op de resultaten van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro. In § 6.4 hebben wij aangegeven welke wijzigingen wij na intern overleg hebben aangebracht.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

6.2.1 Grondexploitatie

Voor de uitvoering van het plan zijn de kosten en opbrengsten geraamd in de gemeentelijke grondexploitatie. De grondexploitatie is opgesteld op basis van het "Stedenbouwkundig plan Nieuwe Kom" en het daarin opgenomen programma. In april 2003 is het stedenbouwkundig plan met de daarbij behorende grondexploitatie vastgesteld door de raad. De grondexploitatie is in 2005 herzien en op 15 december 2005 vastgesteld door de raad.

In het eindmodel van het stedenbouwkundig plan is de realisatie van een ondergrondse parkeervoorziening achter de woningen aan de Schoolstraat voorzien met daarboven een aanvullend programma voor centrumvoorzieningen. De exploitatie van deze parkeervoorziening is vooralsnog niet sluitend en daardoor dus niet in het bestemmingsplan overgenomen. Daarom heeft de gemeenteraad voorlopig alleen nog een krediet ter beschikking gesteld voor de uitvoering van het basismodel. Alleen het basismodel is opgenomen in dit bestemmingsplan.

Eventuele tekorten op de grondexploitatie van het basismodel worden ten laste gebracht van de algemene reserve van het Grondbedrijf.

6.2.2 Exploitatieplan

Is het kostenverhaal anderszins verzekerd en is het bepalen van een tijdvak waarbinnen de exploitatie van de gronden zal plaatsvinden niet noodzakelijk - *het bepalen van een fasering van de uitvoering van werken, werkzaamheden, maatregelen en bouwplannen en het stellen van eisen en regels met betrekking tot de werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte* - dan kan de gemeente afzien van het publiekrechtelijke spoor van de Grondexploitatiewet conform artikel 6.12 lid 2 onder a Wet ruimtelijke ordening.

De gemeenteraad moet hiervoor overigens bij het besluit tot de vaststelling van het ruimtelijk plan wel expliciet een extra besluit nemen geen exploitatieplan vast te zullen stellen. Dit raadsbesluit houdt in, dat het kostenverhaal over de in het ruimtelijk plan begrepen gronden anderszins verzekerd is en dat het stellen van nadere eisen en regels met betrekking tot de eerder genoemde aspecten niet noodzakelijk is.

Het bestemmingsplan voorziet in een aantal nog te realiseren ontwikkelingen. Voor de uitvoering van een groot deel het plan zijn de kosten en opbrengsten geraamd in de gemeentelijke grondexploitatie.

De grondexploitatie "Nieuwe kom en Venneperplein" omvat de volgende deelprojecten:

Horecacomplex Venneperplein

Dit is een particuliere ontwikkeling. Er is een exploitatiebijdrage vastgesteld in een anterieure overeenkomst. Deze bijdrage moet nog worden voldaan.

Infrastructuur Venneperplein

De aanleg van de infrastructuur is conform vrijstelling procedure artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening gerealiseerd.

A1, A2, A3, Eugenie Previnaireweg

Voor de projecten A1, A2, A3 en de Eugenie Previnaireweg wordt de grond deels verkocht door de gemeente aan een ontwikkelaar en zijn / worden bij de uitgifte van de gronden de kosten verhaald door de grondopbrengsten op basis van het grondprijsbeleid en aanvullende afspraken. Voor deze ontwikkelingen zijn reeds anterieure overeenkomsten aangegaan.

C-rand

Voor dit project wordt de grond verkocht door de gemeente aan een nog nader te bepalen ontwikkelaar en zijn/worden bij de uitgifte van de gronden de kosten verhaald door de grondopbrengsten op basis van het grondprijsbeleid.

Venneperstraat / Poststraat

Voor de projecten Kop C1, Kop C2, de C1 en C2 gedeeltelijk en het marktgebouw wordt door de gemeente grond verkocht aan de ontwikkelaar. Bij de uitgifte van de gronden worden de kosten verhaald door de grondopbrengsten op basis van het grondprijsbeleid. Voor deze ontwikkelingen zijn reeds contractuele afspraken gemaakt.

6.2.3 Conclusie

Conform de nieuwe Wet ruimtelijke ordening heeft de gemeente voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden waarop een bouwplan is voorgenomen anderszins verzekerd, is het stellen van een tijdsvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c dan wel het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c en d niet noodzakelijk, waardoor dus geen exploitatieplan behoeft te worden vastgesteld.

6.3 Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

Op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening dient de gemeente bij de voorbereiding van het bestemmingsplan overleg te plegen met betrokken waterschappen en diensten van het Rijk en de provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van de belangen van die in het plan in het geding zijn.

In het kader van dit wettelijk overleg zijn reacties op het voorontwerp-bestemmingsplan ontvangen van de volgende instanties:

1. Provincie Noord-Holland
2. Hoogheemraadschap van Rijnland
3. VROM-Inspectie, Regio afdeling Noord-West
4. Stichting Meer-Historie
5. Stichting Dorpraad Nieuw-Vennep

Onderstaand zijn de vooroverlegreactie weergegeven en indien nodig is eveneens de gemeentelijke reactie op het standpunt van de vooroverlegpartners weergegeven.

1. De provincie Noord-Holland

Bij brief van 6 november 2009 heeft de provincie aangegeven dat het voorontwerp-bestemmingsplan passend vindt bij de recente verdubbeling van het aantal inwoners van Nieuw-Vennep, als gevolg van de VINEX plannen. Het voorontwerp geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

2. Hoogheemraadschap van Rijland

Er zijn geen bedenkingen tegen het voorgenomen ontwerp-bestemmingsplan. Bij brief van 28 oktober 2009 (09.34202) heeft het Hoogheemraadschap een positief wateradvies gegeven.

3. VROM-inspectie, Regio afdeling Noord-West

Bij brief van 26 mei 2009 heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Beleid (RNRN, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeente altijd vooroverleg moeten voeren.

Gelet op de nationale belangen zoals verwoord in de RNRB, geeft het voorontwerp-bestemmingsplan aanleiding tot het maken van de opmerkingen.

Geluid

Uit § 4.9.2 van de toelichting blijkt dat de berekende geluidsbelasting op de eerstelijns bebouwing langs de Hoofdweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In § 4.9.3 concludeert de gemeente dat om die reden voor nieuwe situaties een hogere waarde moet worden aangevraagd tot aan de maximaal toelaatbare waarde van 63 dB. De gemeente gaat daarbij echter niet in op mogelijke geluidsreducerende maatregelen aan de bron of in de overdracht. Er wordt verzicht gemotiveerd aan te geven of geluidwerende maatregelen al of niet zullen worden toegepast.

Luchtkwaliteit

In § 4.12.2 van de toelichting is vermeld dat voor het bestemmingsplan een geactualiseerd luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd, dat wil zeggen een onderzoek op basis van de vigerende wet- en regelgeving. In de tekst is vermeld dat de resultaten van het onderzoek nog niet beschikbaar zijn, waardoor geen informatie is opgenomen in de toelichting. De conclusie ontbreekt nog geheel. De Inspectie verzoekt de toelichting op dit punt aan te vullen met de noodzakelijke gegevens, zodat beoordeeld kan worden of het plan voldoet aan de eisen voor luchtkwaliteit.

Overwegingen gemeente

Geluid

Na vaststelling van het voorontwerp-bestemmingsplan hebben wij op een aanvullend akoestisch rapport ontvangen. De uitkomsten van dit rapport zijn verwerkt in § 4.9 van de Toelichting.

Wij hebben aangegeven dat voor nieuwe situatie geldt, dat slechts aan een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting toepassing gegeven kan worden indien toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (artikel 110a, lid 5 Wet geluidhinder). We hebben geconcludeerd dat het bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk maakt, waarbij de wettelijk plicht bestaat een akoestisch onderzoek te verrichten. Het bij dit bestemmingsplan behorende akoestisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Luchtkwaliteit

In 2006 is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Dit rapport is op 16 november 2009 geactualiseerd. Uit het rapport blijkt dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de ontwikkeling die op basis van het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. De informatie uit het onderzoek is verwerkt in § 4.12 van de Toelichting.

4. Stichting Meer-Historie

Bestemming monument

De Stichting Meer-Historie merkt op dat in de regels en op de verbeelding niet tot uitdrukking komt dat de Nederlandse Hervormde kerk en de Pastorie een monumentale status hebben. De kerk en het bijbehorende erf hebben een standaard bestemming gekregen met reguliere bebouwingsmogelijkheden op het erf. De Stichting Meer-Historie stelt het op prijs als dit wordt gecorrigeerd.

Bestemming Waarde-Cultuur

De Stichting vraagt tevens of de Hoofdvaart kan worden aangeduid als "Waarde- Cultuur" identiek aan de Ringvaart in het bestemmingsplan "Vijfhuizen 2010".

Overwegingen gemeente

Bestemming monument

De Stichting Meer-Historie merkt terecht op dat in de regels en op de verbeelding niet tot uitdrukking komt dat de Hervormde Kerk en de Pastorie zijn aangemerkt als een monument. Het bestemmingsplan "Nieuw-Vennep Centrum 2010" is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2008). In het SVBP is er van Rijksweg voor gekozen de monumenten niet langer als zodanig te bestemmen. De reden hiervoor is dat de bescherming van monumenten plaatsvindt via de Monumentenwet 1998 en de gemeentelijke Monumentenverordening. Wij delen dit standpunt en hebben om die reden besloten ook geen specifieke bouwaanduiding op te nemen.

De monumentenregelgeving regelt ook aspecten die niet in de regels van het bestemmingsplan kunnen worden opgenomen. Hierdoor zou in het bestemmingsplan slechts een gedeelte van de geldende bepalingen en beperkingen worden opgenomen, wat tot verwarring kan leiden. Ook is voorstelbaar dat een bestemmingsplan een schijnbeeld weergeeft, bijvoorbeeld als een object de monument-status verliest of wanneer juist de monument-status wordt toegekend na de totstandkoming van het bestemmingsplan. Gezien het bovenstaande vinden wij het belangrijk te voorkomen dat de schijn wordt gewekt dat het bestemmingsplan alle benodigde informatie voor wat betreft de monumenten bevat.

Bij het toetsen van ingekomen verzoeken (bouwaanvragen, ontheffing voor gebruik) wordt naast de toets aan het bestemmingsplan ook getoetst aan de Woningwet en hieruit voortvloeiend ook aan de Monumentenwet en de monumentenverordening. Nieuwe bebouwing op het perceel waarop een monument voorkomt, kan bijvoorbeeld nooit bouwvergunningvrij zijn, op grond van de regeling in artikel 4 van het Besluit bouwvergunningvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken; zij is minstens licht-bouwvergunningplichtig.

Wij vermelden monumenten wel in de toelichting die bij een bestemmingsplan hoort. De voornaamste reden voor vermelding in de toelichting is dat het wettelijk is voorgeschreven in de toelichting verantwoording af te leggen over gemaakte beleidskeuzen. Wij vinden het uit informatief oogpunt ook zinvol een beschrijving te geven van de monumenten in het plangebied.

In het algemeen hebben wij in het kader van een goede ruimtelijke ordening, die als grondslag dient voor elk bestemmingsplan, te maken met diverse invalshoeken. De monumentwaarde recht doen is daar een van. Het respecteren van bestaande rechten, die gebaseerd zijn op de geldende planologische regeling, is evenzeer belangrijk. Met inachtneming hiervan hebben uw verzoek beoordeeld en zijn tot de volgende bevindingen gekomen.

Ter plaatste van de Hervormde kerk en de pastorie geldt de bestemming "Maatschappelijk". Gebouwen mogen alleen binnen een bouwvlak worden gebouwd. De kerk met pastorie zijn vrij strak omgrensd met een bouwvlak. Gelet hierop is uitbreiding niet mogelijk. Buiten het bouwvlak mogen gebouwen worden gebouwd met een totale oppervlakte van 20m² met een goothoogte van maximaal 3 meter en een bouwhoogte van maximaal 4 meter. Een bouwvergunning kan slechts worden afgegeven eerst nadat is getoetst of een vergunning ingevolge de Monumentenwet 1988 of een provinciale of gemeentelijke monumentenverordening is vereist en verkregen.

Bestemming Waarde-Cultuur

Wij erkennen de Hoofdvaart als beeldbepalend element. In het bestemmingsplan heeft de Hoofdvaart de bestemming "Water-1" gekregen. Deze bestemming biedt voldoende waarborg voor het behoud van de waarde. In het bestemmingsplan "Vijfhuizen 2010" heeft niet de Ringvaart de dubbel bestemming "Waarde-Cultuurhistorie" gekregen, maar de Stelling van Amsterdam. In dat deel van de polder maakt de Ringvaart onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam.

5. Stichting Dorpsraad Nieuw-Vennep

De opmerkingen van de Stichting Dorpsraad Nieuw-Vennep hebben betrekking op de toelichting en de keuze van de bestemmingen. Naast een aantal tekstuele opmerkingen heeft de Dorpsraad voor de volgende suggesties/opmerkingen.

Toelichting

In Hoofdstuk II zou een passage moeten worden gewijd aan de Jonkheer van de Pollstraat. Hoofdstuk IV mist de Hoofdvaart als beeldbepalend element. In de planbeschrijving in het vijfde hoofdstuk zou moeten worden opgenomen dat de bebouwing aan de westzijde van de Jonkheer van de Pollstraat lager moet zijn van de aan de oostzijde in verband met de overgang naar de bestaande bebouwing. In verband met de sociale controle en veiligheid is bouwen in binnenhoven minder gewenst. Gelet op de breedte van de geprojecteerde straat "Doorgang" acht de Dorpsraad een bouwhoogte van maximaal 15 meter onwenselijk. De in het vijfde hoofdstuk opgenomen verkeersstructuur (§ 5.3) is niet conform hetgeen in eerder overleg is vastgesteld als de meest wenselijke verkeersstructuur. In haar vooroverlegreactie geeft de Dorpsraad de wel gekozen oplossing aan.

De invulling van de fietsroutes in het centrum zou moeten worden toegevoegd. Om overlast voor voetgangers te voorkomen zouden de fietsroutes duidelijk herkenbaar moeten zijn. Er is onvoldoende aandacht voor locaties voor fietsenstallingen. Een overdekte stalling is gewenst.

Bestemmingen

De Dorpsraad geeft aan begrepen te hebben dat de openbare ruimte in het plangebied is aangeduid met de bestemming "Verkeer" of "Groen". Zij heeft de voorkeur binnen de bestemming "Verkeer" ook de sub-functies groen en fietsen aan te geven. Binnen de bestemming "Groen" is ook parkeren mogelijk. Zij concludeert dat uitwisseling tussen groen en verkeersfuncties zonder meer mogelijk is, hetgeen zij niet wenselijk vindt.

De bestemming "Verkeer-Garagebox" zou vervangen moeten worden door "Garage". De Dorpsraad mist de parkeergarage onder het A-1-complex en de voorgenomen garages binnen C1/C2. De bestemming van het parkeerterrein achter de Vennperhof is niet in overeenstemming met het gebruik. Welke beroepsmogelijkheden zijn er nadat b&w een besluit tot ontheffing heeft genomen (artikel 30 van de bestemmingsplanregels)?

Overwegingen gemeente

Toelichting

De Dorpsraad wijst terecht op een aantal tekstuele onvolkomenheden. De toelichting op het bestemmingsplan hebben we op dit punt aangepast. In hoofdstuk II hebben wij geen passage over de Jonkheer van de Pollstraat opgenomen, omdat in de komende bestemmingsplanperiode deze straat nagenoeg geheel een transformatie ondergaat. In hoofdstuk IV hebben wij aangegeven welke toestingskaders er zijn bij het maken van het bestemmingsplan. We hebben de wet- en regelgeving op zich beschreven en we hebben aangegeven of dit consequenties heeft voor het bestemmingsplan Nieuw-Vennep Centrum 2010. Het schetsen van de Hoofdvaart als beeldbepalend element past niet binnen de structuur van dit hoofdstuk. Bij de beschrijving van de bestaande situatie is dit wel op zijn plek en daar hebben wij aangegeven dat de Hoofdvaart een belangrijke as in de structuur van de polder is.

Het invullen van fietsroutes en de inrichting ervan wordt niet bepaald door het bestemmingsplan. De bestemming 'Verkeer' maakt de weginrichting met een fietsstrook mogelijk. Binnen deze flexibele bestemming kan de route naar wens worden ingevuld. In een aantal gevallen is voorafgaand een verkeersbesluit noodzakelijk. Over de wenselijkheid van een overdekte fietsenstalling, kunnen wij in het licht van dit bestemmingsplan geen uitspraak doen.

Bij de stedenbouwkundige opzet van het bestemmingsplan is rekening gehouden met de bestaande bebouwing. Voor de toekomstige bebouwing nabij en aan de Jonkheer van de Pollstraat is een uit te

werken bestemming opgenomen. Het ruimtelijke uitgangspunt is dat aan de zijde van de Jonkheer van de Pollstraat grondgebonden woningen worden gerealiseerd. De hoogte van de geprojecteerde bebouwing aan de Doorgang is afgestemd op de bestaande bouwhoogte van de Symfonie (15 meter) en de geprojecteerde bebouwing van de C1 en C2 (11 meter). Een vernauwd straatbeeld past in de stedelijk omgeving aldaar.

De Dorpsraad wijst er terecht op dat hetgeen verwoord in § 5.3 niet overeenkomstig de gemaakte afspraken is. Wij hebben de verkeersparagraaf op dit punt aangepast.

Bestemmingen

Het klopt dat binnen de bestemming "Groen" parkeren is toegestaan, mits het parkeren ondergeschikt is aan het groen. Gezien de ligging en de grootte van het perceel met deze bestemming hebben wij er voor gekozen het toestaan van parkeren in dit bestemmingsplan uit de regels te verwijderen. Mede naar aanleiding van deze opmerking van de Dorpsraad hebben wij er wel voor gekozen artikel 11.1, lid d uit breiden naar sport- en speelvoorzieningen.

Het bestemmingsplan "Nieuw-Vennep Centrum 2010" is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2008). In het SVBP is er voor garageboxen de bestemming "Verkeer-Garagebox" opgenomen. Het SVBP kent de bestemming "Garage" niet. Parkeergarages zijn in het bestemmingsplan opgenomen met een functieaanduiding 'parkeergarage'. Deze aanduiding is ook opgenomen voor de (ondergrondse) parkeergarages onder de A-1, C1 en C2 voor zover de parkeergarage zich mede bevindt onder de gronden waarop de bestemming "Verkeer" en "Tuin" rust. In de regels van de bestemmingen "Centrum" en "Wonen" is opgenomen dat (ondergronds) parkeren is toegestaan. Voor zover de parkeergarage bestemd is voor het centrum en het wonen, behoeft geen aanduiding op de kaart te worden opgenomen.

De bestemming van het parkeerterrein achter de Vennepershof hebben wij gewijzigd naar "Verkeer-Parkeerterrein".

Artikel 30 van de bestemmingsplanregels beschrijft welke procedure bij hanteren bij het verlenen van een binnenplanse ontheffing. Na het verlenen van de ontheffing geldt de wettelijke bepaling van Afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht. In de praktijk betekent dit dat bij de rechtbank beroep kan worden aangetekend tegen het besluit tot ontheffing.

6.4 Overige aanpassingen

Na het vooroverleg zijn de regels en de verbeelding verder aangepast aan de SVBP en zijn er na intern overleg wijzigingen opgenomen. Deze wijzigingen betreffen de bouwhoogte van de Kop C1, Kop C2, C1 en C2. De bouwhoogte is aangepast aan de uitgangspunten van het 'randvoorwaardenboekje' dat voor de ontwikkelingen in het centrum van Nieuw-Vennep is opgesteld en door b&w zal worden vastgesteld. In het 'randvoorwaardenboekje' is een bouwhoogte van 12 meter in plaats van 11 meter opgenomen.

In de bestemmingsomschrijving van de bestemming "Groen" hebben we opgenomen dat naast speelvoorzieningen ook sportvoorzieningen zijn toegestaan. Op deze manier maken we de aanleg van bijvoorbeeld een basketbalveldje mogelijk.

VII

JURIDISCHE ASPECTEN

7.1 Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan Nieuw-Vennep Centrum is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor de komende tien jaar voor het gebied van het centrum van Nieuw-Vennep. De opzet van het bestemmingsplan is zo overzichtelijk mogelijk gehouden. Er is gestreefd naar een evenwicht tussen flexibiliteit, globaliteit en gedetailleerdheid om het bestaande gebruik en de bestaande waarden te kunnen behouden en toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken. Nieuwe ontwikkelingen die gedurende de planprocedure ontstaan, worden voor zover mogelijk in het bestemmingsplan meegenomen.

7.2 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. Op de verbeelding wordt onderscheid gemaakt in bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP). 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 wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:"

- De "Inleidende bepalingen", 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, te wijzigen bestemmingen en dubbelbestemmingen;
- De "Algemene regels", die in principe betrekking hebben op alle bestemmingen, inclusief te wijzigen bestemming;
- 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 Bestemmingsregels

7.3.1 Bestemmingen

Bedrijf

Voor de in het plangebied gelegen bedrijven wordt de bestemming "Bedrijf" opgenomen. Binnen deze bestemmingen worden ondernemingen opgenomen, die tot doel hebben het vervaardigen, bewerken, installeren, inzamelen en/of verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel alleen plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstellende goederen dan wel goederen die in rechtstreeks

verband staan met de uitgeoefende handelingen. De garagebedrijven aan de Vennepweg zijn bestemd als "Bedrijf – Garagebedrijf". Voor het naastliggende tankstation is de aanduiding "verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg" opgenomen. De aanwezige nutsvoorzieningen zijn opgenomen in de bestemming "Bedrijf - Nutsvoorziening".

In principe geldt voor alle percelen ten aanzien van bebouwing het volgende:

- De hoofdbebouwing moet gesitueerd worden binnen het bouwvlak;
- De geldende bouw- en goothoogten en de maximale bebouwingspercentage zijn aangegeven op verbeelding.

Centrum

Deze bestemming betreft voorzieningen gericht op detailhandel, dienstverlening, maatschappelijke en daarnaast horeca tot en met categorie 3 van de Staat van Horeca-activiteiten en tot de tweede verdieping. Mede voor de sociale levendigheid en veiligheid is boven de centrumvoorzieningen wonen toegestaan. Voor de bestaande winkelcentra de Symfonie en de Vennephof is gekozen voor "Centrum". De bestemming "Centrum-1" omvat nagenoeg het gehele project Nieuwe Kom. In de bouwregels van deze bestemming is een maximale omvang van horeca, dienstverlening en detailhandel opgenomen.

De hoofdbebouwing is gesitueerd binnen het bouwvlak. Er is een beperkte mogelijkheid voor gebouwen buiten het bouwvlak. De geldende bouw- en goothoogten zijn aangegeven op verbeelding.

Cultuur en ontspanning

In het algemeen betreft dit voorzieningen gericht op cultuur, vermaak en ontspanning: atelier, attractiepark, bioscoop, bowlingbaan, casino, congrescentrum, creativiteitscentrum, dansschool, dierentuin, feestzalenverhuur, museum, muziekschool, muziektheater, theater. Daarnaast is ondersteunende horeca mogelijk. In het plangebied is één locatie aanwezig die bestemd is als "Cultuur en ontspanning". Het gaat om het Cultuurgebouw Pier K.

De hoofdbebouwing is gesitueerd binnen het bouwvlak. Er is een beperkte mogelijkheid voor gebouwen buiten het bouwvlak. De geldende bouw- en goothoogten zijn aangegeven op verbeelding.

Detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die de goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. In het plangebied zijn twee locaties aangewezen als Detailhandelsvestiging.

Op deze locaties mogen geen grootschalige detailhandelsvestigingen komen. De hoofdbebouwing moet gesitueerd worden binnen het bouwvlak. De geldende bouwhoogte en het bebouwingspercentage is, zoals aangegeven op verbeelding.

Dienstverlening

Het bedrijfsmatig verlenen van economische en/of maatschappelijke diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord wordt gestaan en geholpen, met uitzondering van non-profit diensten, horecabedrijven, detailhandelsbedrijven, garagebedrijven en seksinrichtingen. Voorbeelden van dienstverlening zijn in het algemeen: belwinkel, internetcafé, kapper, stomerij, uitzendbureau. In het plangebied is één locatie aan de Korenaarstraat 27 aanwezig die bestemd is als "Dienstverlening".

Gemengd

Voor zover het niet ondervangen is in de bestemming "Centrum" en "Centrum-1", is bij een combinatie van twee of meer gelijkwaardige functies van de hoofdbestemmingen gebruik gemaakt van de bestemming "Gemengd". In dit plangebied komen de gelijkwaardige functies horeca en kantoren (Gemengd – 2), wonen en horeca (Gemengd- 3) en de bestemmingen met meerdere gelijkwaardige functies (Gemengd -1) voor. In zoverre horeca voorkomt in de bestemming "Gemengd" wordt hier bedoeld horeca tot en met de categorie 3 van de Staat van Horeca-activiteiten, tenzij op de verbeelding is aangeduid dat horeca is uitgesloten.

Groen

In dit plangebied is één locatie aan de Elemastraat als structureel groen bestemd. Wandel- en fietspaden, speelvoorzieningen, een (ondergrondse) bergbezinkbassin alsmede waterpartijen zijn binnen deze bestemming ook toegestaan. Ondergeschikt aan deze bestemming is parkeren en beeldende kunst in het groen toegestaan.

Horeca

In deze bestemming worden bedrijfsfuncties, gericht op het verstrekken van logies en/of ter plaatse te nuttigen voedsel en dranken en/of het exploiteren van zaalaccommodatie opgenomen. Als bijlage is de onderverdeling van de verschillende soorten van horeca weergegeven in de Staat van Horeca-activiteiten. Op de verbeelding wordt aangegeven tot en met welke horecacategorie volgens de Staat van Horeca-activiteiten is toegestaan. De problematiek van (milieu)hinder door horecabedrijven onderscheidt zich immers als zodanig nauwelijks van de problematiek van (milieu)hinder veroorzaakt door gewone, niet-agrarische, bedrijven. Bij het opstellen van de in de regels opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de invoering van nieuwe horecategoriegrenzen zoals is vastgesteld in de 'integrale beleidsnota 2009'.

De percelen kennen een onderscheid in een bouwvlak dat volledig volgebouwd mag worden ten behoeve van de horecagelegenheid. Op het gedeelte buiten het bouwvlak mag 20 m² gebouwd worden in de vorm van bijgebouwen. Het aanleggen van terrassen is binnen de bestemming toegestaan en daarbuiten alleen indien expliciet op de verbeelding als zodanig is aangeduid.

Kantoor

Het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder vergaderaccommodatie.

Binnen het plangebied voor Nieuw-Vennep is op dit moment een kantoor aanwezig aan de Eugénie Prévinairweg.

Maatschappelijk

De bestemming "Maatschappelijk" wordt opgenomen voor maatschappelijke voorzieningen in de vorm van educatieve, sociale, culturele, medische en/ of levensbeschouwelijke voorzieningen en/of voorzieningen ten behoeve van de openbare dienstverlening.

Binnen het plangebied voor Nieuw-Vennep zijn op dit moment een drietal maatschappelijke instellingen aanwezig, te weten: het politiebureau en de Adams Inloophuis aan de Eugénie Prévinairweg en daarnaast de Witte Kerk, met pastorie, vergaderruimte, rouwcentrum en verenigingsgebouw aan de Hoofdweg.

Binnen het bouwvlak van deze bestemming wordt (deels) gebruik gemaakt van een bebouwingspercentage, dat geldt als maximaal te bebouwen deel van het bouwvlak. Bij de bepaling van het bestemmingsvlak is rekening gehouden met het nog kunnen parkeren op eigen terrein.

Tuin

In het plangebied wordt aan de voortuin de bestemming "Tuin" gegeven en aan de achtertuin (erf) de bestemming "Wonen". Voor tuinen aan de straatzijde geldt dat geen woninguitbreiding is toegestaan. Omdat de achterzijde van woningen over het algemeen minder beeldbepalend is dan de zijde aan de straat, is voor de meeste woningen binnen de bestemming "Wonen" een uitbouw mogelijk.

Voor zijtuinen is de situatie divers. Zijtuinen gelegen aan de entree tot de wijk of de buurt zijn als "Tuin" bestemd. Zijtuinen die direct grenzen aan parkeerplaatsen, zijn als "Wonen" bestemd, zodat de bewoners hun zijtuin voldoende kunnen afschermen om de overlast van auto's te beperken. Zijtuinen waarop een bouwvergunning rust voor een bouwwerk, zijn eveneens als "Wonen" bestemd.

Voor de voor- en zijtuinen aan de straat geldt over het algemeen dat erf- of terreinafscheidingen, zoals schuttingen niet hoger mogen zijn dan 1 meter. De bestemming "Wonen" geeft de mogelijkheid een erf- of terreinafscheiding te plaatsen met een hoogte tot 2 meter. In het geval plaatsing van een erfafscheiding zoals een schutting of een tuinmuur van meer dan één meter hoog niet is toegestaan, kan aanplanting van vergunningsvrij groen uitkomst bieden. Wanneer een erfafscheiding of een bijgebouw vergunningplichtig is, wordt er ook getoetst aan redelijke eisen van welstand.

Verkeer

De verkeersinfrastructuur is ondergebracht in de bestemming "Verkeer". Deze bestemming is van toepassing op alle wegen in het gebied. Onder deze bestemming vallen naast de wegen ook de openbare ruimte in de vorm van woonstraten, pleinen, voet- en fietspaden, alsmede speelvoorzieningen, groen en water. Verbijzonderingen van de gewone verkeersbestemming zijn de volgende:

- Garageboxen: de in het plangebied opgenomen garageboxen zijn bestemd als "Verkeer – Garagebox". De goot- en bouwhoogten zijn daarbij zoals aangegeven op de verbeelding;
- Verkeer - Parkeerterrein: ten behoeve van een openbaar parkeerterrein in blok C van de Nieuwe Kom is deze bestemming opgenomen.

Als een van de bijzondere aanduidingen binnen de verkeersbestemming geldt de aanduiding "brug" voor de bruggen over de Hoofdvaart en de aanduiding "cultuur en ontspanning" om zo planologisch een muziekkoepeel of iets van vergelijkbare aard te realiseren op het Harmonieplein.

Water - 1

Binnen deze bestemming wordt de Hoofdvaart bestemd. In andere bestemmingen zoals "Groen" is water ook toegestaan, maar niet als zodanig expliciet bestemd.

Wonen

Een groot deel van het plangebied is bestemd voor woondoeleinden. Bij het toewijzen van een passende bestemming is onderscheid gemaakt in laag- en hoogbouw. De laagbouw in Nieuw-Vennep valt onder de bestemming "Wonen". De hoogbouw heeft de bestemming "Wonen - Gestapeld" gekregen. De in het gebied voorkomende garageboxen zijn opgenomen in de bestemming "Verkeer". Goot- en bouwhoogten van de woningen staan aangegeven op de verbeelding.

Deze bestemmingen bieden niet alleen ruimte aan de bestaande woonbebouwing, maar ook tuinen, erven en aan- en bijgebouwen. Om het woongenot te vergroten biedt het bestemmingsplan ruimte voor uitbreidingswensen. Uitbreidingen en aanpassingen van woningen zijn binnen bepaalde grenzen mogelijk. Veelal wordt ruimte voor dergelijke uitbreidingen gevonden binnen de bestemming "Wonen", rekening houdend met het welstandsbeleid. Een uitbreiding van een woning mag niet leiden tot verlies van een autostallingsplaats op eigen terrein.

Naast de gedetailleerde bestemmingen wordt tenslotte nog een onderscheid gemaakt met de bestemming "Wonen – Uit te werken" voor de deelgebieden A2 en A3 van het project Nieuwe Kom. Op het moment van vaststellen van dit bestemmingsplan zijn deze deelgebieden nog niet voldoende uitgewerkt om reeds gedetailleerd in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

Binnen de woondoeleinden is het toegestaan om een beroep te doen op welk gebruik ook aan huis in of aan de woning te hebben. Dit gebruik dient wel ondergeschikt te zijn aan de primaire functie wonen in het hoofdgebouw. Een dergelijke ruimte mag dan ook geen duidelijk zelfstandig element vormen en moet toegankelijk zijn via het hoofdgebouw. Ook mag het gebruik niet leiden tot een voor de woonomgeving onaanvaardbare situatie wat betreft geluid, verkeersveiligheid en parkeerdruk. Ook mag de uiterlijke verschijningsvorm van de woning niet worden veranderd en mogen er geen reclame-uitingen worden aangebracht.

7.4 Overgangs- en slotregels

7.4.1 Overgangsrecht

Het overgangsrecht heeft tot doel rechtszekerheid te bieden ten aanzien van bouwwerken die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan 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 opstallen dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan 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.

7.4.2 Slotregel

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

7.5 Handhaafbaarheid

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

Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren, gebruikers en andere rechthebbenden 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 ontheffingen.