

Plantoelichting

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Haarlemmermeer heeft de taak gekregen om in de periode van 1995 tot 2005 circa 17.400 woningen te realiseren. Extra woningen betekent een extra druk op de bestaande wegen in de Haarlemmermeer. Dit heeft geleid tot een heroverweging van de wegenstructuur. De daaruit voortgekomen Hoofdinfrastructuur omvat een pakket van nieuw aan te leggen wegen en te reconstrueren bestaande wegen. De belangrijkste ontsluitingswegen vormen volgens het Categoriseringsplan 2004 samen de Vinex Hoofdinfrastructuur (VHI). De basis voor de VHI is het carré, waarbij een driedeling is gemaakt in clusters, te weten de clusters Noord, Midden en Zuid. De Vinex Hoofdinfrastructuur van cluster Midden wordt gevormd door de Bennebroekerweg, de Spoorlaan, de Rijnlanderweg (ten noorden van de Bennebroekerweg) en de Noordelijke Randweg.

1.2 Aard en doel

Met de aanleg van het laatste deel van de Spoorlaan (tussen Venneperweg en Eurolaan) wordt beoogd de verkeersstructuur van Nieuw-Vennep te completeren. Deze wegverbinding vloeit voort uit het Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep, vastgesteld op 28 februari 2002. Tevens houdt dit bestemmingsplan een actualisatie in van verbeelding en regels op basis van opvattingen van een goede ruimtelijke ordening.

1.3 Leeswijzer

In dit bestemmingsplan wordt een beschrijving gegeven van de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied Spoorlaan Zuid-Zuid.

Het bestemmingsplan Nieuw-Vennep Spoorlaan Zuid-Zuid bestaat uit:

- de toelichting waarin het onderzoek is beschreven naar de bestaande situatie, naar de mogelijke en wenselijke ontwikkeling van de gemeente, alsmede een beschrijving van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het plan. Dit onderzoek is wettelijk voorgeschreven in artikel 9 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (hierna te noemen: BRO).
- de verbeelding, waarop de bestemmingen worden aangewezen als beschreven in de toelichting,
- de regels en,
- een aantal bijlagen

In de volgende hoofdstukken worden onder meer aandacht besteed aan het geldend ruimtelijk beleid, de bestaande situatie, de inrichting van het plangebied, de toelichting op de planregels en een beschouwing over de maatschappelijke en financiële haalbaarheid van dit plan.

HOOFDSTUK 2 Bestaande situatie

2.1 Begrenzing plangebied

De Spoorlaan Zuid omvat het weggedeelte dat loopt vanaf de rotonde waar de Spoorlaan Midden en de Noordelijke Randweg bijeen komen in zuidelijke richting langs de Schiphol spoorlijn. Ter hoogte van het bedrijventerrein Spoorzicht, vlak na de bebouwde komgrens, sluit de Spoorlaan Zuid aan op de te verlengen Noorderdreef.

Het tracé loopt parallel langs de Schipholspoorlijn en de Hoge Snelheidslijn (HSL). Voor de HSL is een afzonderlijk bestemmingsplan gemaakt.

2.2 Vigerend bestemmingsplan

In het plangebied gelden thans de navolgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingplan Nieuw-Vennep Kagertocht, vastgesteld door de raad op 6 november 1969, nr. 391 en goedgekeurd door GS op 15 december 1970, nr. 164.
- Bestemmingsplan Bedrijvenpark Nieuw-Vennep Zuid, vastgesteld door de raad op 19 oktober 2000, nr. 400 en goedgekeurd door GS op 29 mei 2001, nr. 2000-44221.

2.3 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied bevindt zich in het terrein tussen de spoorlijn en de Oosterdreef vanaf de grens van het bedrijvenpark Nieuw-Vennep Zuid tot aan de Venneperweg. In het terrein zijn de volgende onderdelen herkenbaar:

- De Leimuidertocht, een doorgaande watergang met gemaal, met groene bermen, aan de noordoever voorzien van een wandelpad.
- De tennisvereniging 'De Kikkers' met 10 banen, een tennishal met 4 banen, een clubhuis, beplanting en openbaar toegankelijke parkeerruimte.
- Honkbalvereniging 'de Vennep Flyers' met 1 honkbalveld, 1 softbalveld, een clubhuis.
- De Vespohal, nu in gebruik ten behoeve van turntrainingen met openbaar toegankelijke parkeerruimte.
- Verlaten accommodaties voor hockey, voetbal en zwemmen.
- Beplantingen en hekwerken rondom de sportcomplexen.
- Groenstrook langs de Oosterdreef met grasvelden, boomgroepen en parkeerruimte.

De gronden in het plangebied worden deels gebruikt voor en zijn deels vigerend bestemd als openbare weg, sport en speelterrein, water, openbaar groen en zweminrichting.

HOOFDSTUK 3 Beleid- en regelgeving

3.1 Rijksbeleid

De Nota Ruimte

Op 17 januari 2006 heeft de Eerste Kamer de Nota Ruimte aangenomen. De nota ruimte bevat het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de langere termijn. De Nota Ruimte (PKB deel 4) is op 27 februari 2006 formeel van kracht geworden. 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.

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 "Spoorlaan Zuid-Zuid 2010" is gelegen.

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. Met betrekking tot dit plangebied zijn de volgende relevant:

- 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 Provinciaal en regionaal beleid

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.

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

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 verkeers- 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 Gemeentelijk beleid

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.

3.3.2 Nota mobiliteit Haarlemmermeer

Bereikbaarheid vergroten, economische ontwikkeling stimuleren én de kwaliteit van het stedelijk gebied en de dorpen vergroten. Dat is de manier waarop de gemeente voor de periode tot 2020 de groei van de mobiliteit in goede banen willen leiden. Op deze manier kunnen de in Haarlemmermeer groeiende verkeersstromen als gevolg van woningbouw en de aanleg van bedrijventerreinen verwerkt worden. Milieu, mobiliteit en economie moeten daarbij integraal bekeken worden.

Een belangrijke vereiste daarbij is dat het mobiliteitsgedrag verandert. Inwoners en mensen die in de polder werken, moeten daarom worden gestimuleerd vaker te kiezen voor openbaar vervoer of de fiets. Een dergelijke verschuiving wordt 'modal shift' genoemd.

De auto is absoluut niet weg te denken uit de polder. De verwachting is dat het relatief toch al grote Haarlemmermeerse autobezit verder zal groeien. De voorzieningen op het gebied van openbaar vervoer en de fiets zullen daarom zodanig uitgebreid en verbeteren moeten worden dat de verleiding groot wordt om voor alternatieven voor de auto te kiezen, zeker op ritten met een korte afstand. Als daarbij het economisch noodzakelijke autoverkeer schoner wordt, heeft het mobiliteitsbeleid grote kans van slagen. Voor de groei van het economisch noodzakelijke autoverkeer is een robuust netwerk nodig van hoofdwegen en gebiedsontsluitingswegen. Door verkeer te ontmengen, kan de hinder van gemotoriseerd verkeer in woonwijken worden teruggedrongen.

Ook voor de fiets moet een kwaliteitsslag worden gemaakt. Van belang is tevens dat er goede uitwisselingsmogelijkheden zijn tussen fiets, auto en openbaar vervoer, oftewel de ketenmobiliteit. Verder is Haarlemmeer in gesprek met Stadsregio Amsterdam en de gemeente Aalsmeer over een zogenaamde "topfietsroute".

De nota is door de gemeenteraad in december 2009 vastgesteld. De Nota wordt nu uitgewerkt voor fietsbeleid, ov-beleid en parkeerbeleid.

Hoofddorp en Nieuw-Vennep worden elk ontsloten door een ringstructuur. De ruit rond Nieuw-Vennep wordt gevormd door de Spoorlaan, N207 (Leimuiderweg), N205 (Drie Merenweg) en de Noordelijke Randweg. De gedachte achter deze ruiten is dat deze het verkeer van de ene kant van Hoofddorp (of Nieuw-Vennep) naar de andere kant kan reizen. Ook verzamelt het verkeer tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en naar het snelwegennet zich eerst op de lokale ruiten, om vervolgens via de N201, de Drie Merenweg (N205), de Spoorlaan of de Leimuiderweg (N207) zijn weg te vervolgen.

3.3.3 Categoriseringsplan Haarlemmeer

Om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen is in 1997 landelijk het programma "Duurzaam veilig" geïntroduceerd. Met het "Categoriseringsplan Gemeente Haarlemmeer" 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 Haarlemmeer 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 Spoorlaan als een gebiedsontsluitingsweg.

3.3.4 Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep

In het Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep, vastgesteld op 28 februari 2002, is de gewenste verkeersstructuur voor de kern Nieuw-Vennep vastgelegd. Ter vervolmaking van de verkeersstructuur wordt daarin voorgesteld het ontbrekende deel van de Spoorlaan aan te leggen, evenals een verbindingsweg tussen de Zuiderdreef en de Spoorlaan.

Het deel van de Spoorlaan tussen Luzernestraat en de Vennepweg is eind 2004 in gebruik genomen. Na de realisatie van het ontbrekende deel van de Spoorlaan tussen de Vennepweg en het bedrijvenpark Nieuw-Vennep-zuid is de ringstructuur compleet. Daarmee kan het doorgaande verkeer uit het centrum van Nieuw-Vennep worden beperkt. De verkeersdruk op het centrumkruis neemt af, waardoor – zeker in combinatie met de ontwikkeling van het Vennepervlein – het verblijfsklimaat in het centrum verbetert. Tevens draagt de aanleg van het laatste deel van de Spoorlaan bij aan de verbetering van de ontsluiting van bedrijvenpark Nieuw-Vennep-zuid uit noordelijke richting.

HOOFDSTUK 4 Nieuwe situatie

4.1 Nieuwe ontwikkelingen plangebied

In het plangebied zal de finale verlenging van de spoorlaan naar het bedrijvenpark Nieuw-Vennep Zuid plaatsvinden. Het tracé loopt grotendeels door onbebouwd gebied (voormalig zwembadterrein, sportvelden en voormalig tennisvereniging) en vervolgens via de Schipholspoorlijn langs de nieuwe tennisvereniging 'de Kikkers' en honkbalvereniging 'de Vennep Flyers' naar het bedrijventerrein Nieuw-Vennep Zuid. De genoemde sportverenigingen vallen buiten het plangebied.

4.2 Ruimtelijke en functionele structuur

In de ruimtelijke studie is de verlenging van de Spoorlaan tussen de Vennepeweg en de Eurolaan onderzocht. Het onderzoek betreft zowel de kosten als de gewenste toekomstige inrichting van de weg en de omgeving. Dit bestemmingsplan beperkt zich tot de verlenging van de Spoorlaan.

4.2.1 Verkeer

De verlenging van de Spoorlaan tussen Eurolaan-Lireweg en rotonde Spoorlaan-Vennepeweg:

- Is de laatste schakel in de verbindingsweg Hoofddorp - Nieuw Vennep.
- Is een weg van het gebiedsontsluitingstype II, dat wil zeggen: enkelbaans met 2x1 rijstrook.
- Wordt vormgegeven als de huidige Spoorlaan ten noorden van de Vennepeweg, met hetzelfde profiel en bochten, mogelijk met een iets ruimer / duurzamer profiel.
- Ligt binnen de bebouwde kom en wordt ontworpen op een verkeersnelheid van maximaal 50 km/uur.
- Rekening houden met een zo direct moeilijke aansluiting van de Zuiderdreef op de verlengde Spoorlaan Zuid-Zuid.
- Heeft in de toekomst maximaal één aansluiting op het plangebied.

4.2.2 Ruimtelijke en stedenbouwkundige aspecten

- Een goede ruimtelijke relatie leggen tussen het woongebied van Nieuw Vennep enerzijds en sportcomplex / het NS-station anderzijds.
- Groenzone langs Oosterdreef, die deel uitmaakt van de hoofdstructuur van Nieuw Vennep, respecteren en zo mogelijk verbeteren.
- Ruimte reserveren binnen het plangebied voor een stationsplein.
- Zoveel mogelijk de bestaande uitgegroeide begroeiing / boombeplanting van het sportcomplex respecteren en rekening houden met prettig uitzicht vanaf Oosterdreef en spoor op het sportcomplex.

HOOFDSTUK 5 Onderzoek en beperkingen

5.1 Bodem

5.1.1 Beleid- en regelgeving

Bij het toekennen van bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het bijzonder wanneer een nieuw ruimtelijk plan voorziet in nieuwe ontwikkelingen, is het van belang om bij de planvoorbereiding onderzoek naar de bodemkwaliteit te laten uitvoeren. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is voor een nieuwe of aangepaste bestemming. Daarbij is wettelijk bepaald dat een bouwvergunningplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers en het milieu.

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

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

Voor alle typen grond speelt de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit1 (BsB) en de Vrijstellingsregeling grondverzet een rol. Indien gesaneerd moet worden, bestaan er specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde en de milieuhygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden (BGW's). Bodemgebruikswaarden zijn een product van het functiegericht saneringsbeleid "Van Trechter naar Zeef".

Sinds 1 januari 2008 voor het "natte deel" (lees: waterbodems en uiterwaarden) en vanaf 1 juli 2008 voor het "droge deel" (lees: landbodems) is het Besluit bodemkwaliteit van kracht dat voor het onderdeel grond en bagger het BsB vervangt. Het Besluit bodemkwaliteit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens gaat het besluit meer mogelijkheden bieden voor grondverzet.

5.1.2 Onderzoek

In de directe nabijheid van de het plangebied zijn verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd (Verkennend bodemonderzoek 'Oosterdreef nabij 30 (Tennisvereniging) te Nieuw-Vennep, Terrascan B.V., februari 2010; kenmerk T.10.5819-A en Verkennend bodemonderzoek 'Oosterdreef nabij 30 (honkbalvereniging) te Nieuw-Vennep, Terrascan B.V., februari 2010; kenmerk T.10,5819-B). Het onderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740 (NNI, januari 2009) onderzoeksstrategie voor een onverdachte locatie. De onderzoeksresultaten zijn getoetst aan de Circulaire Bodemsanering 2009 en de gewijzigde Regeling bodemkwaliteit (beide Staatscourant nr 67 d.d. 7 april 2009

Op basis van de bodemkwaliteitskaart valt de locatie onder zone B4 (nieuwe stedelijke gebieden). De kwaliteit van de bodem in deze gebieden is in het algemeen schoon.

5.1.3 Conclusies

De resultaten van de bodemonderzoeken zijn voldoende voor het vastleggen van de bodemkwaliteit ten behoeve van de gronduitgifte. De bodemkwaliteit levert naar verwachting geen belemmeringen op voor de aanleg van de weg.

5.2 Cultuurhistorie en archeologie

5.2.1 Beleid- en regelgeving

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

Op 1 september 2007 is de wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'.

In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke ordeningsplannen.

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van dit erfgoed in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden.

Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven.

Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke ordeningsplannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk. De keuze voor een andere bouwlocatie voorkomt de verstoring van belangrijke bodemvondsten. Als dit geen optie is, bestaat de mogelijkheid om binnen de bouwlocatie zelf naar een archeologievriendelijke aanpak te streven. In het uiterste geval wordt een archeologische opgraving uitgevoerd.

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.

5.3 Water

5.3.1 Beleid- en regelgeving

In de plantoelichting dient een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater.

Kaderrichtlijn Water

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. De thema's 'water in de stad' en 'water als ordenend principe' zijn als speerpunten aangegeven in het landelijk beleid dat is beschreven in de Vierde Nota Waterhuishouding (ministerie van V&W), de

Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw (WB21), de Handreiking Watertoets (ministerie van VROM) en het Nationaal bestuursakkoord Water (NBW).

Op Europees niveau wordt gewerkt aan de Kaderrichtlijn Water (KRW). De KRW streeft naar duurzame en robuuste watersystemen. Basisprincipes van het nationaal (WB21) en Europees (KRW) beleid zijn: meer ruimte voor water, voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd en geen verdere achteruitgang van de waterhuishouding. Dit is samengevat in de drietrapsstrategieën voor waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren) en waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

Provinciaal waterplan Noord-Holland "Bewust omgaan met water"

Het Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006-2010 is van toepassing op grond- én oppervlaktewater. De wateropgave dient in samenhang te worden gerealiseerd met andere doelstellingen op het gebied van onder andere milieu, natuur, recreatie, cultuurhistorie en ruimtelijke ontwikkeling. Daarbij worden de mogelijkheden die in een gebied aanwezig zijn centraal gesteld, in plaats van regels en procedures. De provincie wil hierbij de ruimtelijke kwaliteit behouden en waar mogelijk versterken. Uiterlijk in 2015 is het watersysteem op orde, zodat het in staat is om extreme pieken en dalen in neerslaghoeveelheden op te vangen.

Waterbeheersplan 2010-2015 Hoogheemraadschap Rijnland

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

Meer en gedetailleerde informatie over het waterbeleid van het Hoogheemraadschap Rijnland staat op www.rijnland.net.

Keur- en Beleidsregels

Per 22 december 2009 is een nieuwe keur in werking getreden, alsmede nieuwe beleidsregels. Een nieuwe keur is nodig vanwege de totstandkoming van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan deze Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem.

De "Keur en Beleidsregels" maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te

mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Keurvergunning. De keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Beleidsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

Waterhuishouding

In overleg met het Hoogheemraadschap worden de volgende afspraken en streefpeilen gehanteerd in het gebied waar de Nieuw-Vennep Spoorlaan Zuid-Zuid is geprojecteerd:

- duiker nabij rotonde Venneperweg: rond 1000 mm. i.p.v. rond 800 mm.
- bestaande duikers in watergang evenwijdig aan Oosterdreef: minimaal rond 800 mm. (vervangen indien kleinere diameter aanwezig)
- in watergang tussen Schiphollijn tot 10 meter voorbij nieuwe brug Spoorlaan (peil 6,05 -/-, 6,25 -/-) zware beschoeiing aanbrengen aan alle zijden.
- duiker tussen peilvak 6,05-/-, 6,25-/- en peilvak 5,85-/-, 6,00-/- rond 1000 mm.
- regelbare stuw aanbrengen:
 - onderdrempel: minimaal 6,15-/- NAP
 - 1. bovendrempel: minimaal 5,70 -/- NAP
 - 2. overstortbreedte: 1.500 mm
 - 3. voorbereiden op AUMA- aandrijving.

5.4 Flora en fauna

5.4.1 Beleid- en regelgeving

Het vaststellen van een ruimtelijk plan gevolgen hebben voor flora en fauna waarvoor op grond van nationale en/of internationale regelgeving een speciaal beschermingsregime geldt. Het kan daarbij gaan om zowel gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) als soortenbescherming (Flora- en faunawet).

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

De Flora- en faunawet is een raamwet en werkt volgens het "nee-tenzij" principe. Alle flora en fauna is in beginsel beschermd. Bij algemene maatregel van bestuur worden beschermde planten- en diersoorten aangewezen. De wet geeft aan dat het verboden is beschermde inheemse planten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op een andere manier van hun groeiplaats te verwijderen. Tevens is het verboden om de beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, opzettelijk te verontrusten, nesten, 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 (AMvB), Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten behorende bij de Flora en faunawet, onderverdeeld in drie categorieën, resp. tabel 1-, 2- en 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.

5.4.2 Onderzoek

Naar aanleiding van de quickscan (Flora en fauna langs de spoorlijn Nieuw-Vennep op de plek toekomstige Spoordreef, polderecoloog gemeente Haarlemmermeer, september 2009. Aanvullende notitie polderecoloog d.d. januari 2010) is ten aanzien van zoogdieren een groot aantal molshopen waargenomen. Deze soort valt onder tabel 1 van de AMvB, algemene soorten. Daar is bij vernietiging van het leefgebied geen ontheffing nodig, maar wel is er een zorgplicht: de dieren moeten door goede planning van de werkzaamheden gedwongen worden voortijdig naar elders te verhuizen.

Verder is ten aanzien van beschermde planten een tweetal brede wespenorchissen waargenomen. Deze soort valt mede onder tabel 1 van de AMvB, algemene soorten. Daar is bij vernietiging van het leefgebied geen ontheffing nodig, maar wel is er zorgplicht: de planten moeten onder begeleiding van een deskundige naar een vergelijkbare levensvatbare plek worden verplaatst.

In het broedseizoen komen hier grote aantallen zangvogels terecht om te broeden, zo mogelijk moet voor dit verlies aan biotoop elders compensatie worden gevonden, maar daar is in de plannen voldoende in voorzien.

5.4.3 Conclusies

Gezien de voorgenoemde activiteiten en het ontbreken van beschermde soorten waarvoor een ontheffing moet worden aangevraagd zijn er geen redenen om de activiteiten te weigeren.

5.5 Luchthavenindelingbesluit

5.5.1 Beleid- en regelgeving

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

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

5.5.2 Conclusie

Geluidbelasting door de luchtvaart

Het plangebied ligt binnen de geluidscontouren (30 Ke) van de luchthaven Schiphol. Voor de aanleg van de weg en waterpartijen vormt dit geen belemmering.

Hoogtebeperkingen door de luchtvaart

Het plangebied ligt binnen de hoogtebeperkingen van het Luchthavenindelingsbesluit. Voor de aanleg van de weg en waterpartijen vormt dit geen belemmering.

5.6 Bedrijven en milieuzoneringen

5.6.1 Beleid- en regelgeving

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen). De VNG-notitie Bedrijven en Milieuzonering (2007) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de geval van een woning die volgens het ruimtelijk plan mogelijk is.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Beleid- en regelgeving

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

Daarbij kunnen de volgende bronnen worden onderscheiden:

- Inrichtingen: risico's van onder andere tankstations met LPG, PGS-15-opslagplaatsen, ammoniakkoelinstallaties en aardgasreducerstations;
- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg;
- Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding;
- Transport van gevaarlijke stoffen per spoor;
- Transport van gevaarlijke stoffen over het water.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon op een bepaalde plaats dodelijk getroffen wordt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico mag nergens groter zijn dan één op één miljoen per jaar. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden.

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Het groepsrisico is afhankelijk van de omvang van het ongeval. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord (VGR). Naast de 67 berekende waarden voor het GR moeten hierbij de zelfredzaamheid van burgers en de beheersbaarheid (door hulpverleningsorganisaties) van ongelukken worden beschouwd en onderbouwd. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten en beleidsnotities en -nota's.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (REVI II) zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

Voor buisleidingen staan de veiligheidsafstanden in twee VROM-circulaires: Circulaire Regels inzake de zonering langs hogedrukaardgastransportleidingen (1984) en de Circulaire Bekendmaking van voorschriften ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van

de K1, K2 en K3 categorie (1991). Nieuwe regelgeving omtrent aardgastransportleidingen en veiligheidsafstanden is momenteel in voorbereiding. Deze regelgeving is nog niet vrijgegeven, dus het is nog niet bekend wat de exacte eisen dan zullen zijn.

5.7.2 Onderzoek

De voorziene ontwikkelingen leiden tot een toename van de personendichtheid. In de omgeving van het plangebied is sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A4. Over het spoor worden momenteel geen gevaarlijke stoffen vervoerd.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In de directe omgeving van het plangebied bevindt zich een rijksweg waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De Circulaire 'risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' vermeldt dat er op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

De afstand tussen de rijksweg A4 en het plangebied is ruim 2 km. Er hoeven daarom geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik als gevolg van deze transportas. Het vervoer van gevaarlijke stoffen vormt geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Verantwoording groepsrisico

Hoewel de realisatie van de weg leidt tot een toename van de personendichtheid ter plaatse is verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk. De ontwikkelingslocatie ligt niet binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting of vervoersas, waardoor geen sprake is van een toename van het groepsrisico.

5.7.3 Conclusies

Dit plan wordt niet beperkt door het aspect externe veiligheid.

5.8 Explosieven

5.8.1 Beleid- en regelgeving

Tijdens 2^e wereldoorlog is het gebied in en rondom Schiphol diverse malen gebombardeerd door zowel Duitse als Geallieerde vliegtuigen. Alle (mogelijke) inslagen zijn geregistreerd in het digitale systeem waarin ook de bodemgegevens vastliggen. Bij alle aangemelde projecten wordt dit systeem geraadpleegd op eventueel aanwezige niet gesprongen explosieven (NGE). Indien daarvan sprake is, zal daarnaar onderzoek worden uitgevoerd en zullen indien noodzakelijk NGE's worden verwijderd. De beoogde activiteiten zullen pas worden gestart als de locatie is vrijgegeven.

5.8.2 Conclusies

Op de kraterkaart staan geen inslagen geregistreerd, dus dit plan wordt niet beperkt door het aspect explosieven.

5.9 Geluid

5.9.1 Beleid- en regelgeving

Het wettelijke kader voor geluid komt voort uit de Wet geluidhinder. Hierin is vastgelegd aan welke grenswaarden de geluidbelastingen op geluidsgevoelige bestemmingen moeten voldoen. De Wet geluidhinder schrijft voor waar en wanneer akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd.

Op grond van de Wet geluidhinder heeft iedere weg een geluidszone. 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 geluidsniveaukaart vaststaat, dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de weg 50 dB(A) of minder bedraagt.

Bij de bepaling van de geluidbelasting wordt uitgegaan van het op de gevel van de geluidgevoelige bebouwing invallende geluid. Bij de toetsing van de geluidbelasting aan de te hanteren grenswaarde mag, volgens artikel 103 van de Wet Geluidhinder, een aftrek worden toegepast. Volgens de "regeling aftrek bij berekening en meting geluidbelasting vanwege een weg" bedraagt deze aftrek 3 dB(A) voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 kilometer per uur of meer bedraagt en 5 dB(A) voor de overige wegen. Deze correctie geldt niet voor de binnenniveaus. Tevens behoeft er bij de toetsing aan de grenswaarden geen rekening te worden gehouden met de kruispuntcorrectie.

Het Bouwbesluit stelt eisen aan het geluidniveau binnen gebouwen voor specifieke functie alsmede voor beperking voor het lawaai als gevolg van het luchtverkeer.

In het gemeentelijke milieubeleidsplan is vastgesteld dat bij het bouwen van geluidgevoelige bebouwing maximaal 50 dB(A) toelaatbaar is. Er wordt zo min mogelijk gebruik gemaakt van de wettelijke mogelijkheden om een hogere geluidgrenswaarde te verkrijgen. Tevens heeft de gemeente zich ten doel gesteld dat de groei van de gemeente dient te geschieden op een zo'n compact mogelijke wijze. Binnen deze bandbreedte zal afhankelijk van de omstandigheden waar mogelijk een hogere geluidbelasting dan 50 dB(A) worden geaccepteerd. Hierin zullen de belangen van milieu, stedenbouw, volkshuisvesting en financiën tot hun recht moeten komen.

De maximale toelaatbare geluidbelastingen zijn voor:

- woningen niet aan ontsluitingswegen gelegen ≤ 50 dB(A);
- woningen langs buurt- en wijkontsluitingswegen, waarmee ze een fysieke en functionele relatie hebben ≤ 53 dB(A).

5.9.2 Onderzoek

In opdracht van de gemeente Haarlemmermeer is een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen nabij de nieuw aan te leggen weg: Spoorlaan Zuid Zuid in Nieuw Vennep.

Het betreft de aanleg van een verbindingsweg tussen de bestaande Spoorlaan en de Eurolaan. Het traject zal over een bestaand sportterrein lopen dat hiervoor wordt aangepast. Een aantal woningen (aan de Bosstraat, Oosterdreef en Vennepeweg) valt binnen de 200 meter geluidzone van deze nieuwe weg. Dientengevolge dient akoestisch onderzoek uit te wijzen of de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting uit de Wet geluidhinder op de gevels van deze woningen al dan niet wordt overschreden.

Het onderzoek richt zich op het toetsen van de geluidbelasting aan de Wet geluidhinder. Vervolgens wordt beoordeeld of verdere actie in het kader van akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

De geluidbelasting op de gevels is berekend met het programma Geomilieu versie 1.30 van leverancier *dgm* en bepaald conform Standaard-rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder (bijlage III) van 2006. De gegevens omtrent de wegligging en de verkeersintensiteiten zijn aangeleverd door de opdrachtgever. Ten behoeve van het akoestisch rekenmodel is geografische informatie ingekocht bij bureau iDelft.

5.9.3 Conclusies

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de gevels van de bestaande woningen ruim onder de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB ligt. De belasting is maximaal 45 dB. Er is dan ook geen verdere actie vereist.

Op aansluitende wegen wordt voor woningen langs deze wegen geen toename verwacht als gevolg van het voornemen.

5.10 Luchtkwaliteit

5.10.1 Beleid- en regelgeving

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

Bij de besluitvorming in de Wro-procedure dienen de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met het bestemmingsplan in acht genomen te worden. Concreet betekent dit dat het plan thans getoetst moet worden aan de bepalingen uit de Wet luchtkwaliteit en onderliggende wet- en regelgeving. Daarnaast dienen de gevolgen voor luchtkwaliteit binnen en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied betrokken te worden bij de integrale belangenafweging in het kader van de goede ruimtelijke ordening.

Luchtkwaliteitsnormen

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

Toetsingskader

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

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

De AMvB '*Niet In Betekenende Mate bijdragen*' legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3 %-grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀). Dit komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

5.10.2 Onderzoek

In opdracht van de gemeente Haarlemmermeer is voor dit plangebied een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage dit bestemmingsplan gevoegd.

In het plan wordt de aanleg van een verbindingsweg tussen de Spoorlaan en de Eurolaan te Nieuw-Vennep planologisch mogelijk gemaakt. De realisatie van de weg zal leiden tot een wijziging in de verkeersbewegingen over het omringende wegennet.

In het onderzoek zijn de concentraties van de voor luchtkwaliteit maatgevende stoffen NO₂ en PM₁₀ berekend langs de te realiseren weg en het omringende wegennet voor 2012 en 2020.

De luchtkwaliteit is in beeld gebracht middels het rekenprogramma STACKS+ zoals dat onderdeel uitmaakt van de rekenmodule GeoMilieu, versie 1.30.

Uit het onderzoek blijkt dat langs de beschouwde wegen geen sprake is van overschrijdingen van in bijlage II van de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀, het aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor de vierentwintiguursgemiddelde concentratie PM₁₀, de jaargemiddelde concentratie NO₂, en het aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂.

5.10.3 Conclusies

Geconcludeerd wordt dat titel 5.2 van de Wet milieubeheer geen belemmering vormt realisatie en ingebruikneming van de verbindingsweg.

5.11 Kabels, leidingen en telecommunicatie

5.11.1 Beleid- en regelgeving

In een ruimtelijk plan dienen planologisch relevante leidingen te worden opgenomen. Deze kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik in de omgeving. Planologisch relevant zijn hoofdnuitsvoorzieningen, zoals leidingen voor het transport van giftige, brandbare en/of ontplofbare stoffen, aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen, afvalwaterleidingen, e.d. Indien dergelijke leidingen in het plangebied voorkomen zullen deze als zodanig bestemd moeten worden.

Het wettelijk kader ten aanzien van plaatsing van antennes (en zendmasten) ten behoeve van mobiele telecommunicatie wordt in de kern gevormd door de Woningwet, de Wet ruimtelijke ordening en de Monumentenwet. Welke regels precies van toepassing zijn is afhankelijk van het soort antenne en de locatie van de antenne. Antenne-installaties tot vijf meter hoogte zijn bouwvergunningvrij, behalve wanneer ze op een monument worden geplaatst. In dat geval is een lichte bouwvergunning en een monumentenvergunning vereist. Voor het plaatsen van antenne-installaties van vijf tot veertig meter hoog moet een lichte bouwvergunning worden aangevraagd. Voor antennes die hoger zijn dan veertig meter is een reguliere bouwvergunning nodig. Uitzondering hierop zijn de antennes voor C2000 (het communicatienetwerk voor hulpverleningsdiensten). Deze zijn bouwvergunningvrij, ongeacht hun hoogte.

5.11.2 Conclusies

De verbeelding geeft een overzicht van de belangrijkste kabels en leidingen. Binnen het plangebied wordt rekening gehouden met bestaande kabels en leidingen.

5.12 Milieu effect rapportage beoordeling

5.12.1 Beleid- en regelgeving

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient beoordeeld te worden of het plan een ontwikkeling omvat die conform het Besluit m.e.r. een m.e.r. beoordelingsplicht kennen.

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r.. De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. Belangrijke wetteksten in de Wet milieubeheer over de m.e.r. zijn naast hoofdstuk 7, hoofdstuk 2.2 (gaat over de Commissie voor de m.e.r.), hoofdstuk 14.2 (over de coördinatie bij het maken van een milieueffectrapport) en hoofdstuk 20 (beroep). In het Besluit m.e.r. staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D-lijst.

In de plantoelichting vermeldt de gemeente een conclusie of er wel of géén noodzaak is tot het opstellen van een MER rapport. De belangrijkste overwegingen worden hierbij samengevat.

5.12.2 Onderzoek

Om te beoordelen of de Spoorlaan Zuid milieu-effectrapportage(mer)plichtig dan wel mer-beoordelingsplichtig is, wordt de gehele Spoorlaan (Noord, Midden en Zuid) met een totale lengte van ca. 5 km in ogenschouw genomen.

De Spoorlaan is een weg die is ingericht volgens de Richtlijnen Voor Niet-Autosnelwegen (RONA). De weg heeft een regionale functie en valt onder Hoofdcategorie C (niet-hoofdwegennet) en wegcategorie V. De Spoorlaan heeft de navolgende kenmerken:

- er geldt een geslotenverklaring voor langzaam verkeer.
- de maximumsnelheid is 80 km/u
- dwarsprofiel: enkelbaans
- kruispuntvorm/kruisingsvorm: gelijkvloers
- het is een hoofdontsluitingsweg

5.12.3 Conclusies

Bovengenoemde kenmerken komen overeen met de kenmerken van wegcategorie V. Dat betekent dat deze weg derhalve niet is aan te merken als een autoweg in de zin van het Besluit milieu-effectrapportage. Concreet betekent het dat er geen mer-plicht dan wel mer-beoordelingsplicht nodig is voor de Spoorlaan Zuid-Zuid.

HOOFDSTUK 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Algemeen

Als gevolg van artikel 3.1.6, lid 1, sub e en f, van het Besluit ruimtelijke ordening (2008), dient er in het kader van het bestemmingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Allereerst wordt in dit hoofdstuk in § 6.2 ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Vervolgens wordt in § 6.3 ingegaan op de resultaten van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

De raad heeft besloten (raadsvoorstel 2009.0008579) om een uitvoeringskrediet van € 5,5 miljoen (excl. BTW) beschikbaar te stellen voor de verlenging van de Spoorlaan Zuid-Zuid tussen de Vennepweg en de Lireweg en voor herinrichting en verplaatsing van de sportcomplexen van de honk- en softbalvereniging Vennep-Flyers en tennisvereniging De Kikkers. Het krediet wordt op de volgende wijze gedekt:

- Via de 20^e bestuurlijke voortgangsrapportage VINEX (24 mei 2005) is een reservering vastgesteld van € 4 miljoen in de VINEX exploitatie voor de financiering van de realisatie van het ontbrekende deel van de Spoorlaan. Deze reservering is ook opgenomen in het vastgestelde Meerjarenprogramma Grondexploitatie 1-1-2009 (MPG) van 9 april 2009.
- Door het dagelijks bestuur van de Stadsregio is de Projectaanvraag erkend en gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase van het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP). Er is een voorlopige programma reservering, voor een financiële bijdrage uit Brede Doeluitkering verleend van ca. € 1 miljoen.
- De resterende € 0,5 miljoen uit de reserve grondzaken.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dienen, ingevolge artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), burgemeester en wethouders waar nodig vooroverleg te plegen met besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg voorgelegd de volgende instanties:

1. VROM-inspectie, Regio Noord West
2. Provincie Noord-Holland
3. Hoogheemraadschap Rijnland

Ook de lokale bewonersplatforms Stichting Dorpsraad Nieuw Vennep en de Stichting Meer-Historie hebben wij de gelegenheid geboden tot het geven van een reactie.

Wij bespreken hierna de reacties en hoe wij ermee zijn omgegaan.

In het kader van het vooroverleg zijn reacties ontvangen van de volgende instanties:

1. Het hoogheemraadschap van Rijnland
2. Stichting Dorpsraad Nieuw Vennepe

De Dorpsraad heeft geen bedenkingen tegen het voorgenomen ontwerpbestemmingsplan.

Bij brief van 21 april 2010 (10.20053) geeft het Hoogheemraadschap een positief wateradvies. Verder verwijst het Hoogheemraadschap in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan onder paragraaf 5.3 "Water" naar het Waterbeheersplan 2006-2009 van het hoogheemraadschap. Vigerend is echter het Waterbeheerplan 2010-2015. Tevens wordt verzocht een verwijzing naar de keur- en beleidsregels op te nemen.

Naar aanleiding van dit verzoek is de toelichting aangepast.

6.4 Procedure Wet ruimtelijke ordening

Voordat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, dienen procedures te worden doorlopen, zoals neergelegd in het Besluit ruimtelijke ordening 2008 en de gemeentelijk inspraakverordening. De fasen zijn:

- De voornemen tot het voorbereiden van dit bestemmingsplan is op 5 november 2009 bekendgemaakt.
- Vooroverleg heeft tot en met 25 mei 2010 plaatsgevonden met verschillende betrokken instanties, waaronder VROM-Inspectie, de Provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland;
- Terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan met bekendmaking van de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad.
- Vaststelling van het bestemmingsplan (inclusief de reacties op de ingediende zienswijzen) door de gemeenteraad.
- Terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan, met de bekendmaking van de mogelijkheid in beroep te gaan bij de Raad van State.

HOOFDSTUK 7 Juridische aspecten

7.1 Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan "Spoorlaan Zuid-Zuid 2010" is het bieden van een juridisch kader voor de verlenging van de Spoorlaan. De opzet van dit bestemmingsplan is met een beperkt aantal bestemmingen zo overzichtelijk mogelijk gehouden. Het bestemmingsplan is in gedetailleerde vorm opgezet, waarbij (de uitwerking van) het bestemmingsplan helder en doelmatig is.

7.2 Opzet regels en planverbeelding

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

Artikel 3 Verkeer

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn ruim bestemd, waar binnen de volgende functies mogelijk zijn: wegen, straten en paden, parkeren, groen en water. Gewoonlijk worden de berm van een weg in de bestemming Verkeer ondergebracht, zo ook in dit bestemmingsplan. Met een aanduiding is rekening gehouden met de realisatie van bushaltekomen.

Artikel 4 Water

De gronden met de bestemming 'Water' zijn bestemd voor water, waarbinnen bruggen mogelijk zijn.

7.4 Algemene regels

In het derde hoofdstuk is een aantal algemene bepalingen opgenomen omtrent onder andere ontheffing van regels en de luchtvaartverkeerzone-LIB.

7.5 Overgangs- en slotregels

7.5.1 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.

7.5.2 Slotregel

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

7.6 Handhaafbaarheid

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

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

Met deze oogmerken is in dit bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een groot mogelijke eenvoud van de 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 dat het met de regels wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen die regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid van inzien.

Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan, maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan - na afweging van belangen, waaronder de effectiviteit van het optreden - correctie, bestaande uit sancties

en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en het vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele ontheffingen.