



Bestemmingsplan

Lijnden A9 busafrit

toelichting  
oktober 2013



gemeente  
**Haarlemmermeer**



# INHOUDSOPGAVE

<b>HOOFDSTUK 1: INLEIDING</b> .....	<b>1</b>
1.1. Aanleiding en naamgeving .....	1
1.2. Ligging en begrenzing plangebied.....	1
1.3. Doel en planvorm.....	2
1.4. Geldende bestemmingsplannen.....	3
1.5. Planproces .....	3
1.6. Leeswijzer .....	3
<b>HOOFDSTUK 2: BESTAANDE SITUATIE</b> .....	<b>4</b>
2.1. Ruimtelijke structuur .....	4
2.2. Functionele structuur .....	4
<b>HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING</b> .....	<b>5</b>
3.1. Rijksbeleid en Europese richtlijnen.....	5
3.2. Provinciaal en regionaal beleid.....	6
3.3. Regionaal beleid .....	9
3.4. Gemeentelijk beleid .....	10
<b>HOOFDSTUK 4: VISIE OP HET PLANGEBIED</b> .....	<b>13</b>
4.1. Hoogwaardige openbaar vervoersverbinding.....	13
4.2. Ruimtelijke structuur .....	13
4.3. Functionele structuur .....	13
<b>HOOFDSTUK 5: ONDERZOEK EN BEPERKINGEN</b> .....	<b>15</b>
5.1. Water .....	15
5.2. Bodem .....	20
5.3. Flora en fauna.....	21
5.4. Cultuurhistorie en archeologie.....	23
5.5. Geluid .....	25
5.6. Luchtkwaliteit .....	28
5.7. Externe veiligheid .....	30
5.8. Geurhinder .....	31
5.9. Lichthinder .....	32
5.10. Bedrijven en milieuzonering.....	32
5.11. Luchthavenverkeer .....	33
5.12. Kabels, leidingen en telecommunicatie .....	34
5.13. M.e.r.-procedure.....	35
5.14. Explosieven.....	36
<b>HOOFDSTUK 6: Uitvoerbaarheid</b> .....	<b>38</b>
6.1. Financiële uitvoerbaarheid .....	38
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....	38

<b>HOOFDSTUK 7: Juridische aspecten .....</b>	<b>40</b>
7.1. Algemeen.....	41
7.2. Opzet regels en planverbeelding.....	41
7.3. Inleidende regels .....	41
7.4. Bestemmingsregels .....	42
7.5. Algemene regels.....	42
7.6. Overgangs- en slotregels .....	42
7.7. Handhaafbaarheid .....	43

## HOOFDSTUK 1: INLEIDING

### 1.1. Aanleiding en naamgeving

De gemeente Haarlemmermeer vormt samen met andere gemeenten<sup>1</sup> de Stadsregio Amsterdam. Dit samenwerkingsverband werkt aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied van de aangesloten gemeenten.

Een van de door de Stadsregio Amsterdam gewenste verbeteringen betreft de realisatie van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (HOV) tussen Haarlem en Amsterdam Zuid/Amstelveen via Badhoevedorp en Schiphol. Een busafrit van de A9 naar de Schipholweg (N232) is daarvoor essentieel en noodzakelijk:

- om een busverbinding tussen de openbaar vervoersverbindingen op de A9 en het knooppunt Schiphol Noord te kunnen realiseren;
- om Badhoevedorp op een hoogwaardige manier te ontsluiten;
- om de (bus)onderdoorgang in de Schipholweg (N232) te kunnen gebruiken;
- om uiteindelijk de gewenste hoogwaardige openbaar vervoersverbinding te kunnen realiseren.

De (bus)onderdoorgang in de Schipholweg (N232) richting Sloteweg is direct na de aan te leggen busafrit geprojecteerd. Deze onderdoorgang wordt onder meer mogelijk gemaakt in het eind 2012 onherroepelijk geworden Tracébesluit ten behoeve van de omlegging van de A9 (hierna verder te noemen: het 'TB'). Omdat de busafrit niet in het ontwerp van het TB was opgenomen, kon de busafrit niet meer in het vast te stellen TB worden opgenomen. De busafrit maakt dan ook geen deel uit van het TB.

Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland en de Stadsregio hebben echter wel besloten deze busafrit gelijktijdig met de omlegging van de A9 tussen knooppunt Raasdorp en knooppunt Badhoevedorp te realiseren.

Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van de busafrit van de A9 op de Schipholweg (N232) vanaf de brug over de Hoofdvaart planologisch mogelijk.

De naam van dit bestemmingsplan is **Lijnden A9 busafrit**. Op *ruimtelijkeplannen.nl* zal het bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar zijn.

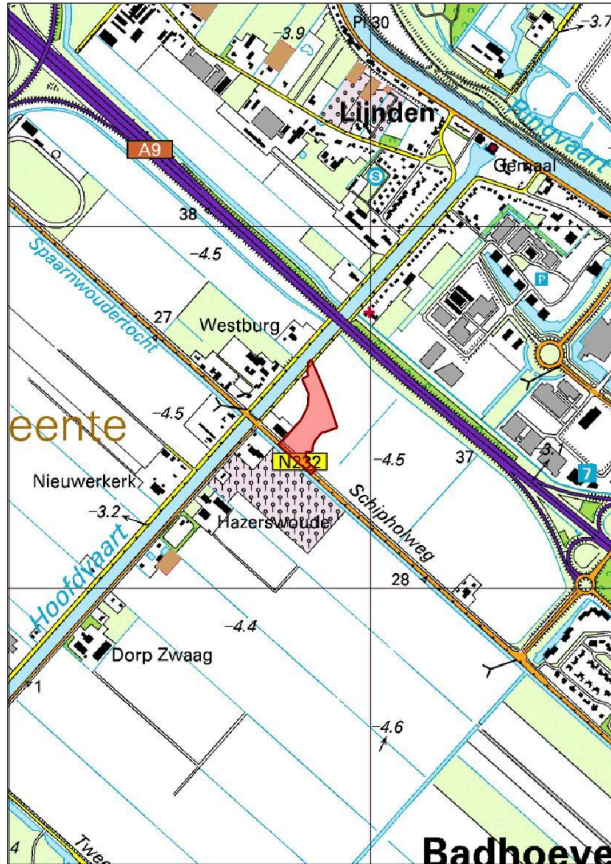
### 1.2. Ligging en begrenzing plangebied

De te realiseren busafrit naar de (bus)onderdoorgang in de Schipholweg (N232) is geprojecteerd op gronden nabij het kruispunt Hoofdweg (N520)/Schipholweg (N232) ten zuidwesten van de kern Lijnden.

---

<sup>1</sup> Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad en Zeevang

Het plangebied ligt ten oosten van de Hoofdvaart ingeklemd tussen de A9 aan de noordoostzijde en de Schipholweg (N232) aan de zuidwestzijde.



Figuur 1.1: Ligging en begrenzing plangebied

### 1.3. Doel en planvorm

De doelstelling van het bestemmingsplan 'Lijnden A9 busafrit' is het bieden van een juridisch-planologisch kader voor de realisatie van een busafrit in het plangebied zoals beschreven in de paragrafen 1.1 en 1.2 hiervoor. De busafrit van de A9 naar de Schipholweg (N232) is nog niet gerealiseerd en betreft dus een nieuwe, ruimtelijke ontwikkeling.

Het bestemmingsplan bestaat uit juridisch bindende regels en een verbeelding en een niet-juridisch bindende toelichting. Op de verbeelding worden de gronden binnen het plangebied voorzien van een bestemming waarvan in de regels wordt aangegeven welke bouw- en gebruiksmogelijkheden daar gelden. In de toelichting wordt onderbouwd waarom de gronden voorzien zijn van die specifieke bestemmingen, bouw- en gebruiksmogelijkheden.

#### 1.4. Geldende bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan 'Lijnden A9 busafrit' vervangt gedeeltelijk de volgende bestemmingsplannen.

Plannaam	Vastgesteld
Beheersverordening Haarlemmermeer BADTOBERO	20-06-2013

Binnen het plangebied zijn, naast de op basis van de bestemmingsplannen ingevulde bouw- en gebruiksmogelijkheden, de afgelopen jaren geen ontwikkelingen gerealiseerd door middel van vrijstellingen en ontheffingen.

#### 1.5. Planproces

##### *Voorontwerp*

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. Het voorontwerp bestemmingsplan wordt ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan rijk, provincie en waterschap. Door de gemeente Haarlemmermeer wordt in dit stadium van planvorming ook de betreffende dorps- of wijkraad in de gelegenheid gesteld op het voorontwerp bestemmingsplan te reageren. Binnengekomen reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

##### *Ontwerp*

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan kan een ieder schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken. De afweging van de ingediende zienswijzen wordt verwerkt in het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan.

##### *Vaststelling*

Het vastgestelde bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Dit kan uitsluitend door belanghebbenden die ook een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan hebben ingediend, of door een ieder voor zover het onderdelen betreft die door de gemeenteraad gewijzigd zijn vastgesteld.

#### 1.6. Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk van deze toelichting geeft een beeld van de bestaande situatie in het plangebied. Er wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke en functionele structuur van het gebied. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op het bestemmingsplan. Het vierde hoofdstuk geeft een planbeschrijving, waarin te verwachten ontwikkelingen en het gewenste, ruimtelijke beeld onder woorden worden gebracht. Het vijfde hoofdstuk gaat in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. In het hoofdstuk zes komt de uitvoerbaarheid aan bod en in het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan.

## HOOFDSTUK 2: BESTAANDE SITUATIE

### 2.1. Ruimtelijke structuur

Het plangebied bestaat grotendeels uit agrarisch gebied en heeft een agrarische verkavelingsstructuur. De groenstructuur in het plangebied wordt gekenmerkt door agrarische percelen en populieren aan weerszijden van de Schipholweg (N232).

Het plangebied ligt nabij de kruising Hoofdweg (N520)/Schipholweg (N232). Een deel van de Schipholweg (N232) is in het plangebied gelegen. De Schipholweg (N232) is een belangrijke ontsluitingsweg in Haarlemmermeer.

Het plangebied bevat geen structuurbepalende watergangen, wel kavelsloten langs de Hoofdweg oostzijde en de Schipholweg.

Het plangebied wordt omgeven door agrarisch gebied, de Hoofdvaart met bomenrijen aan weerszijden (populieren), de huidige A9 en de bebouwing langs de Hoofdweg (N520) en de Schipholweg (N232). Aan de zuidkant van de Schipholweg (N232) staan ook bomen (populieren).

### 2.2. Functionele structuur

In het plangebied zijn enkel percelen ten behoeve van een agrarisch gebruik gelegen. In het plangebied bevindt zich geen bebouwing. Het plangebied grenst aan de zuidwestzijde aan het perceel aan de Hoofdweg 132 waarop wel bebouwing staat.



## HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING

### 3.1. Rijksbeleid en Europese richtlijnen

#### 3.1.1. Structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040

De structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040 (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Het rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Het rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Van de 13 in de SVIR beschreven nationale belangen zijn de volgende nationale belangen in het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid van belang:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1);
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5);
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6);
- Het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7);

Het rijk wil samen met decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten. Goed toegankelijke en integrale real-time reisinformatie is hierbij noodzakelijk. Het rijk is verantwoordelijk om samen met decentrale overheden en marktpartijen sterke

multimodale knooppunten te stimuleren door bijvoorbeeld het bijdragen aan nieuwe en het opwaarderen van bestaande Park+Ride-locaties, het uitbouwen van HSL-stations en het verder verbeteren van logistieke knooppunten.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en in stand houden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd. Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten. In stand houden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit past binnen de in de SVIR verwoorde doelstellingen.

### **3.1.2. AMvB Ruimte (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening)**

Indien nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Deze vorm van normstelling is feitelijk nieuw in vergelijking met de oude WRO, maar sluit wel aan op de vroegere pkb's met concrete beleidsbeslissingen (cbb's) en beslissingen van wezenlijk belang, die ook van betekenis waren voor de lagere overheden.

In de SVIR is vastgesteld voor welke onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende onderwerpen: Rijkswaardewegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en wadengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). De AMvB Ruimte (ook wel het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening genoemd) is de algemene maatregel van bestuur waarin regels ten aanzien van de inhoud van bestemmingsplannen zijn opgenomen.

Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende twee onderwerpen relevant: 'Ecologische hoofdstructuur' en 'Hoofdwegen en hoofdspoorwegen'. In de AMvB Ruimte zijn voor deze twee onderwerpen geen regels met betrekking tot de inhoud van bestemmingsplannen opgenomen (de betreffende titels 2.10 en 2.7 zijn gereserveerd).

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit is in overeenstemming met de AMvB Ruimte.

## **3.2. Provinciaal en regionaal beleid**

### **3.2.1. Structuurvisie Noord-Holland 2040**

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met ontwikkelingen omgaat die een grote ruimtelijke impact hebben zoals

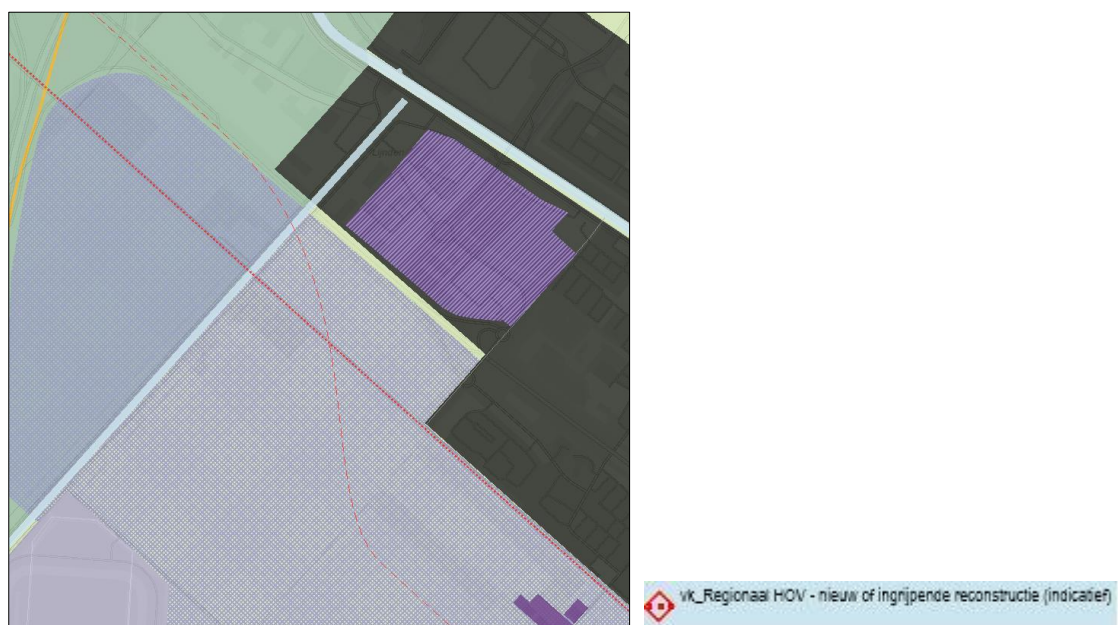
globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp. Daarnaast geeft de provincies aan welke keuzes gemaakt worden en schetst ze hoe de provincie er in 2040 er uit moet komen uit te zien. Door de ruimtelijke ordening aan te passen waar nodig, kan met de veranderingen worden omgegaan. Tegelijkertijd is het van belang bestaande kwaliteiten van het provinciale landschap te behouden of verder te ontwikkelen. Op basis hiervan richt de structuurvisie zich op drie hoofdbelangen die gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie vormen:

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

De provincie Noord-Holland streeft in de structuurvisie naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van bestaand bebouwd gebied. Daarnaast wenst de provincie nieuwe infrastructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren, waarvan vooral de interne bereikbaarheid van de metropool profiteert. Het volgende is dat verband in de structuurvisie opgenomen:

*“In de metropoolregio werkt de Provincie aan nieuwe infrastructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer, in aanvulling op de bestaande spoor en (hoogwaardige) OV-verbindingen. Veel van deze verbindingen zijn gericht op het beter bereikbaar maken van de belangrijke economische centra, zoals Schiphol en de Zuidas. Daarnaast zorgen nieuwe verbindingen voor het ontsluiten van bestaande en nieuwe woongebieden.”*

Op de visiekaart behorende bij de structuurvisie staat de nieuwe regionale HOV-verbinding ter hoogte van de Schipholweg aangegeven.



**Figuur 3.1** Uitsnede visiekaart behorende bij de Structuurvisie Noord-Holland 2040

### **3.2.2. Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie**

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (PRVS) geeft een beschrijving waaraan bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen. Met het in werking treden van de Wro is het streekplan als beleidsdocument en het goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening.

Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Het plangebied is in de PRVS aangewezen als 'landelijk gebied'. Ingevolge artikel 14 van de PRVS mag een bestemmingsplan niet voorzien in verstedelijking in landelijk gebied. Onder 'verstedelijking' wordt blijkens artikel 1 van de PRVS verstaan: alle functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, glastuinbouw, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover deze het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken. Het aanleggen van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit dient als verstedelijking te worden aangemerkt, zodat in beginsel een ontheffing op grond van artikel 14 lid 2 PRVS benodigd is. Op dit moment is het wetsvoorstel 'Wijziging van de Wet ruimtelijke ordening en enige andere wetten' aanhangig (32821). Op basis van het advies van de Raad van State over het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening is geconcludeerd dat de bevoegdheid tot het verlenen van ontheffingen van algemene regels ex artikel 4.1 en 4.3 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) onvoldoende in de Wro is geëxpliciteerd. In het wetsvoorstel wordt die bevoegdheid expliciet aan de Wro toegevoegd, met dien verstande dat de in het wetsvoorstel opgenomen ontheffingsbevoegdheid alleen is bedoeld voor bijzondere situaties die bij het stellen van de algemene regels niet zijn voorzien. Dit brengt met zich dat na de inwerkingtreding van voormeld wetsvoorstel de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit in overeenstemming zal zijn met de PRVS.

Ten zuiden van het plangebied (langs de zuidkant van de Schipholweg) is een ecologische verbindingzone gelegen. De PRVS bevat regels voor gronden die als Ecologische Hoofdstructuur en/of als ecologische verbindingzone zijn aangeduid. Omdat dergelijke gronden niet in het plangebied zijn gelegen, is de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit in overeenstemming met de PRVS. Uit onderzoek is gebleken dat de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit geen negatieve effecten heeft op beschermde gebieden zoals Natura 2000, Beschermde Natuurmonumenten en Ecologische Hoofdstructuur (zie paragraaf 5.3 inzake flora en fauna onderzoek).

### **3.2.3. Verkeer- en vervoersplan**

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht om een verkeers- en vervoersplan te maken. Hierin moet zij essentiële onderdelen verwerken uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en de Nota Mobiliteit 2006 (na de vaststelling van de SVIR: de in bijlage 6 bij die structuurvisie opgenomen essentiële beleidsbeslissingen). De Planwet verplicht gemeenten de essentiële onderdelen uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan over te nemen in hun beleid. De provincie kan dit afdwingen.

‘Vlot en veilig door Noord-Holland’ is het motto van het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP). In dit plan maakt de provincie haar beleid duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer voor de periode 2007-2013. In het PVVP zijn de volgende speerpunten beschreven:

- Anders betalen voor mobiliteit;
- Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;
- Impuls fiets;
- Hoogwaardig openbaar vervoer;
- Verkeersmanagement en ICT-ontwikkelingen;
- Goederenvervoer;
- Ruimtelijke ontwikkelingen.

In het uitvoeringsprogramma van de PVVP stelt de provincie haar bijdrage te leveren aan het uitbouwen en professioneel beheren van het HOV-netwerk (busbanen, haltes, reisinformatiesystemen e.d.). De provincie streeft daarbij naar meer samenhang in het netwerk van trein, bus, tram, metro en boot, een efficiëntere exploitatie en een hoger ambitieniveau met betrekking tot de kwaliteit.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit wordt ten behoeve van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding gerealiseerd en betreft dan ook een van de in het PVVP genoemde speerpunten.

## **3.3. Regionaal beleid**

### **3.3.1. Gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040**

De provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, het hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente Haarlemmermeer hebben gezamenlijk de Gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040 opgesteld. Het plangebied is gelegen in het gebied dat in die visie is aangeduid als ‘Schipholdriehoek’.

De uiteindelijk ontwikkeling van de Schipholdriehoek zal pas op langere termijn plaatsvinden. In verband met de omlegging van de A9 liggen er al wel verscheidene concrete plannen voor het gebied. Het op termijn voorziene hoogwaardige openbaar vervoer, met name de OV SAAL-lijn vanaf Schiphol naar Amsterdam, Almere en Lelystad is volgens de gebiedsvisie van doorslaggevende betekenis voor de ontwikkeling van de Schipholdriehoek. Concreet wordt daarbij de verknoping van de OV SAAL-lijn met HOV-buslijnen die lopen van Haarlem, via Schipholdriehoek naar Zuidas, en van Sloterdijk naar Nieuw West en de Schipholdriehoek – waaronder de HOV-lijn waarvoor de busafrit wordt gerealiseerd - genoemd.

De HOV-lijn Haarlem-Schiphol-Zuidas ten behoeve waarvan de busafrit in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt wordt expliciet in de gebiedsvisie als ontwikkeling en opgave op de middellange termijn (2015-2025) genoemd.

### **3.3.2. De OV-visie 2010-2030 Regionaal OV Metropool Amsterdam**

De OV-visie 2010-2030 Regionaal OV als impuls voor de Metropool Amsterdam laat zien hoe zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam de kwaliteit van het openbaar vervoer willen verbeteren en uitbreiden. De Visie bevat daartoe een samenhangend pakket aan acties zoals: uitbreiding van de OV-infrastructuur, het verkorten van de reistijd, verbetering van het reizigerscomfort, actuele reisinformatie en voorzieningen voor fiets en auto bij stations. Een van de in de Visie genoemde projecten betreft een goede HOV-bus langs de A9 (project W2), omdat dit voor veel reizigers een snellere route kan betekenen.

Met de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit wordt uitvoering gegeven aan de in de Visie opgenomen acties met betrekking tot project W2.

### **3.3.3. Regionaal Verkeer en Vervoerplan**

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering).

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit wordt ten behoeve van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding gerealiseerd en is dan ook passend binnen de kaders van de in het RVVP genoemde beleid.

## **3.4. Gemeentelijk beleid**

### **3.4.1. Structuurvisie Haarlemmermeer 2030**

In de structuurvisie Haarlemmermeer 2030 wordt benadrukt dat Haarlemmermeer bouwt aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem en zorg draagt voor een goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, een betere verkeersstructuur, een goede ontsluiting van de kernen, een verdere ontwikkeling van het (hoogwaardig) openbaarvervoer in de regio en een vergroting van de verkeersveiligheid.

Specifiek met betrekking tot hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is het volgende in de ontwerpstructuurvisie opgenomen:

*“Haarlemmermeer kent al één hoogwaardige buslijn, de Zuidtangent. (...) Daarnaast worden de mogelijkheden voor nog drie andere HOV-verbindingen bestudeerd. De eerste is een directe verbinding tussen Haarlem en de Amsterdamse Zuidas en Schiphol via Badhoevedorp. De tweede verbinding loopt van station Hoofddorp, via Schiphol-Rijk, Schiphol-Oost en Schiphol-Noord naar Amsterdam-Zuid. De derde wordt de Westtangent genoemd en loopt van Schiphol, via Badhoevedorp en de Westelijke Tuinsteden, naar Amsterdam-Sloterdijk.”*

Specifiek met betrekking tot een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding langs de Schipholweg is het volgende in de ontwerpstructuurvisie opgenomen:

*‘HOV A9*

*Omdat een goede, snelle verbinding tussen Haarlem en Amsterdam-Zuid en tussen Haarlem en Amstelveen ontbreekt, wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een HOV-verbinding tussen die locaties. Langs de Schipholweg moet ruimte gereserveerd worden voor deze verbinding, vandaar dat de ontwikkeling hiervan nauw samenhangt met de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. De HOV-verbinding krijgt ook een functie voor Badhoevedorp. Door aan te sluiten op het knooppunt in Schiphol-Noord, worden goede reismogelijkheden geboden richting Schiphol-Oost en Schiphol-Centrum. Langs deze HOV-verbinding ontstaan vier knooppunten die een belangrijke rol spelen in het infrastructurele netwerk en verder ontwikkeld kunnen worden.’*

Met de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit wordt uitvoering gegeven aan de in de ontwerpstructuurvisie opgenomen doelstelling om een HOV-verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Zuid te realiseren.

### **3.4.2. Deltaplan Bereikbaarheid**

Het Deltaplan Bereikbaarheid, vrijheid van bewegen geeft de aanzet voor een duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem. Goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur, goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn de doelen die de gemeente nastreeft.

Met betrekking tot het onderwerp HOV A9 is het volgende in het Deltaplan opgenomen:

*“Omdat een goede, snelle verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Zuid en tussen Haarlem en Amstelveen ontbreekt, wordt onderzoek gedaan naar een HOV-verbinding. HOV A9 krijgt ook een functie voor Badhoevedorp. Door aan te takken op het knooppunt in Schiphol Noord, worden goede reismogelijkheden geboden richting Schiphol Oost en Schiphol Centrum. Dit ontlast het kerntraject van de Zuidtangent, R-Netlijn 300, omdat HOV A9 voor doorgaande reizigers tussen Haarlem en Schiphol een sneller alternatief biedt.”*

Met de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit wordt uitvoering gegeven aan de in het Deltaplan opgenomen doelstelling om een HOV-verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Zuid te realiseren.



## HOOFDSTUK 4: VISIE OP HET PLANGEBIED

### 4.1. Hoogwaardige openbaar vervoersverbinding

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit van de A9 naar de Schipholweg (N232) dient ter realisatie van een één-richting hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (HOV) tussen Haarlem en Amsterdam Zuid/Amstelveen in de toekomst. Met het realiseren van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit wordt een begin met de realisatie van de gewenste HOV gemaakt. Ook de in het TB mogelijk gemaakte (bus)onderdoorgang dient ter realisatie van de gewenste HOV.

Een HOV-bus rijdt zoveel mogelijk op een vrije baan of op wegen met een vlotte doorstroming (voorrang op kruisingen, bussluit). HOV kenmerkt zich ten opzichte van ander stads- en streekvervoer door de hoge eisen die worden gesteld op het gebied van snelheid, betrouwbaarheid, frequentie, reistijdverhouding ten opzichte van andere modaliteiten, herkenbaarheid en comfort. De HOV-bus zal circa 8 keer per uur gebruik maken van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit.

### 4.2. Ruimtelijke structuur

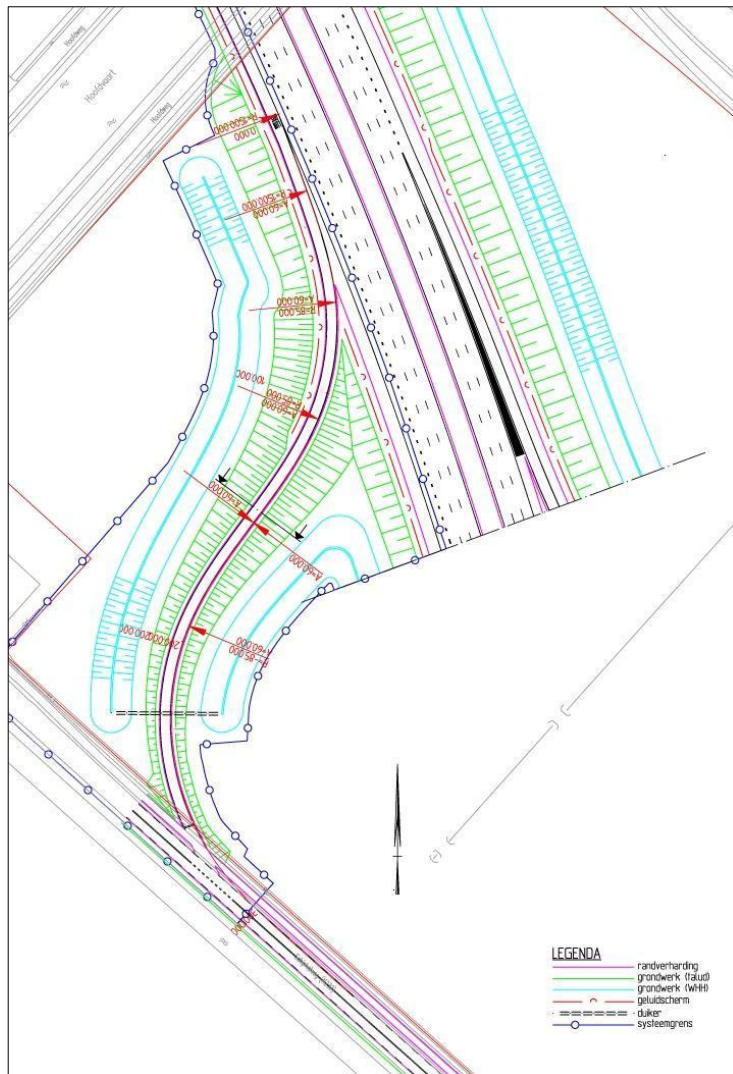
Met het realiseren van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit ontstaat een busverbinding tussen de omgelegde A9 en de Schipholweg (N232). Op die manier kan vanuit Haarlem via de A9, de busafrit en de Schipholweg (N232) Badhoevedorp en Schiphol worden bereikt. De busafrit sluit aan op de bestaande infrastructuur richting Badhoevedorp (Schipholweg, N232).

Naast de busafrit zullen ook waterpartijen (bermsloten) en groenvoorzieningen (taluds en bermen) worden gerealiseerd.

### 4.3. Functionele structuur

Het plangebied beslaat het gebied waar de busafrit zal worden gerealiseerd en grenst aan de omgelegde A9.

De busafrit sluit ter hoogte van de Hoofdvaart aan op het profiel van de omgelegde A9 en krijgt na een tracé van 347 meter aansluiting op het profiel van de Schipholweg (N232). De busafrit zal bestaan uit één rijstrook met een breedte van circa 3,3 meter. Vanwege de brug over de Hoofdvaart bestaat er tussen het begin van de busafrit vanaf de omgelegde A9 en het eind van de busafrit tot de aansluiting op de Schipholweg (N232) een hoogteverschil van circa 6,2 meter.



**Figuur 4.1:** Ontwerp voor busafrit

Om te voorkomen dat andere motorvoertuigen dan de HOV-bus gebruik zullen maken van de busafrit zal een afsluitboom voor de busafrit worden geplaatst. Daarnaast zal de busafrit worden voorzien van verlichting.

Ten behoeve van de ontsluiting van de busafrit op de Schipholweg (N232) zal een gelijkvloerse kruising met een verkeersregelinstantie worden gerealiseerd. De Schipholweg (N232) zal volledig toegankelijk blijven voor motorvoertuigen en fietsers (via het bestaande fietspad langs de Schipholweg tussen de Hoofdweg en de Amsterdamse Baan).

Ter bevordering van de milieukwaliteit zullen in verband met de omlegging van de A9 en de realisatie van de busafrit ook geluidswerende voorzieningen in de vorm van geluidsschermen in het plangebied worden geplaatst.

## HOOFDSTUK 5: ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

### 5.1. Water

#### 5.1.1. Wet- & regelgeving en beleid

##### *Europese Kaderrichtlijn Water*

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

##### *Waterwet*

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

##### *Het Nationaal Waterplan*

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

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

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

##### *Waterbeheerplan 2010-2015 (Hoogheemraadschap van Rijnland)*

Voor de planperiode 2010-2015 is het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is

cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

#### *Keur en Beleidsregels (Hoogheemraadschap van Rijnland)*

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

#### *Waterstructuurvisie (Hoogheemraadschap van Rijnland)*

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

#### **5.1.2. Onderzoek**

In of nabij het plangebied zijn geen regionale waterkeringen en gemalen aanwezig.

Het plangebied grenst aan primaire watergangen in de Haarlemmermeer zoals de Hoofdvaart en de Spaarnwoudertocht. In het plangebied zelf zijn geen primaire watergangen gelegen. In het plangebied zijn wel secundaire watergangen gelegen zoals: de kavelsloot langs de Hoofdweg Oostzijde, de kavelsloot langs de Schipholweg en de kavelsloot grenzend aan het perceel aan de Hoofdweg 132 (haaks op de Schipholweg).

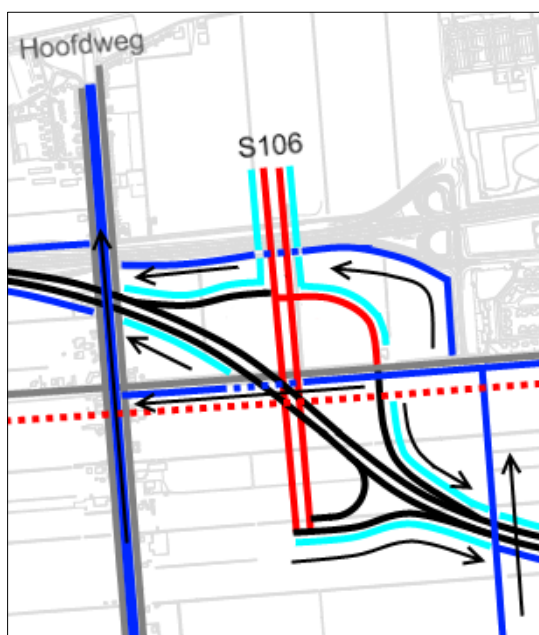
Secundaire watergangen zijn gedefinieerd als watergangen die geen primaire watervoerende functie hebben binnen het waterhuishoudingsysteem. Secundaire watergangen worden door het Hoogheemraadschap van Rijnland gecategoriseerd als 'overige oppervlaktewateren'.

In verband met de omlegging van de A9 wordt het waterhuishoudingsysteem ter plaatse van het tracé anders ingericht. In de figuur hieronder is de uitwerking van het plan voor de omlegging A9 schematisch weergegeven. Uit de figuur blijkt dat de secundaire watergangen in het gebied voornamelijk dienen voor berging en voor afvoer van hemelwater van de rijbanen van de omgelegde A9 en dus ook voor de busafrit.



**Figuur 5.1:** afwatering nieuwe situatie omlegging A9 met mogelijke verbindingen voor de waterhuishouding

Voor de ontwikkeling van in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit van de A9 ziet dit er als volgt uit:



**Figuur 5.2:** gebied rondom de nieuwe busafrit

In of nabij het gebied rondom de nieuwe busafrit zijn geen regionale waterkeringen en gemalen aanwezig. Het betreffende gebied grenst aan primaire watergangen in de Haarlemmermeer, waaronder de Hoofdvaart en de Spaarnwoudertocht. In dit gebied zijn secundaire watergangen gelegen zoals: de kavelsloot langs de Hoofdweg Oostzijde, de kavelsloot langs de Schipholweg en de kavelsloot grenzend aan het perceel aan de Hoofdweg 132 (haaks op de Schipholweg).

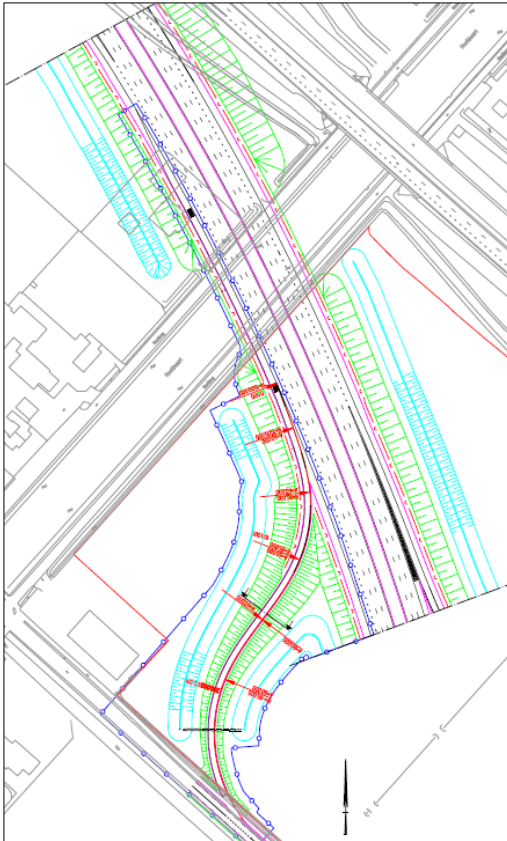
Secundaire watergangen zijn gedefinieerd als watergangen die geen primaire watervoerende functie hebben binnen het waterhuishoudingsstelsel. Secundaire watergangen worden door het Hoogheemraadschap van Rijnland gecategoriseerd als 'overige oppervlaktewateren'.

De minimumeisen die het Hoogheemraadschap stelt aan de afmetingen van secundaire watergangen zijn opgenomen in tabel 5.1. Deze waarden zijn overgenomen uit de beleidsregels van Rijnland. De daadwerkelijk vereiste breedtes van watergangen op de waterlijn dienen te worden berekend door de aannemer middels een zogenaamde SOBEK-berekening. In deze berekening moet worden aangetoond dat de watergang het te verwerken debiet kan verwerken. Daarnaast moet worden aangetoond dat de som van het wateroppervlak van alle watergangen voldoende is om aan de compensatie-eis te voldoen. Uitgangspunt is dat 15 % van het extra verhard oppervlak wordt gecompenseerd.

**Tabel 5.1: Eisen aan secundaire watergangen**

<b>parameter</b>	<b>minimale dimensie</b>
aanlegdiepte	0,60 m
minimaal bovenwatertalud	1:3
minimaal onderwatertalud	1:3
minimale bodembreedte	0.50 m
minimale breedte op de waterlijn (winterpeil)	4,10 m
obstakelvrije bermen voor onderhoud	b x h = 2,00 m x 4,00 m

In het ontwerp voor de busafrit (zie figuur 5.3) is uitgegaan van de minimale breedtes zoals vermeld in bovenstaande tabel. Aangenomen wordt dat deze breedtes nauwelijks afwijken van de te berekenen breedtes door de aannemer. Eventuele verschillen kunnen worden gecorrigeerd binnen de marges van het bestemmingsplan.



**Figuur 5.3** ontwerp busafrit A9

De eisen die het Hoogheemraadschap stelt aan de afmetingen van toe te passen voorzieningen voor een secundaire watergang zijn opgenomen in de tabel hieronder.

**Tabel 5.4** Eisen aan voorzieningen secundaire watergang

parameter	secundaire (overige) watergangen
minimale doorvaarthoogte bij doorvaarbare duiker	-
minimale afmeting duiker	rond 600 mm
vormgeving	beperken complexiteit kunstwerken ter beperking van onderhoudskosten

In het kader van het aanleggen van de busafrit zal circa 800 m<sup>2</sup> extra verhard oppervlak worden gerealiseerd. De compensatie-eis van het Hoogheemraadschap luidt dat 15 % van het extra verhard oppervlak wordt gecompenseerd. Dat betekent dat alleen vanwege de realisering van extra verhard oppervlak voor de busafrit 120 m<sup>2</sup> water gecompenseerd dient te worden. Daarnaast zal circa 20 m<sup>2</sup> water gedempt worden voor de aanleg van de busafrit. Dit betreffen geprojecteerde waterpartijen langs de omlegging A9. Bij het dempen van bestaande watervoorzieningen geldt dat 100 % moet worden gecompenseerd. In totaal dient zodoende circa 140 m<sup>2</sup> te worden gecompenseerd.

Het Hoogheemraadschap heeft met betrekking tot de waterhuishouding in aanvulling op de benodigde watercompensatie de volgende eisen:

- de aan te brengen duikers onder de afrit moeten conform het deelrapport 'Werkrapport waterhuishouding' aangelegd worden (diameter ten minste Ø 800 mm);
- tevens loopt er nog een kavelsloot/afwateringssloot langs de Schipholweg. Deze moet op de nieuwe watergang worden aangesloten. De busbaan doorsnijdt deze kavelsloot.

Bovengenoemde eisen zijn als verplichting voor de aannemer opgenomen in de 'Vraagspecificatie deel 1 (producteisen) subsysteem afrit HOV-busbaan' en 'Subsysteem Voorzieningen waterhuishouding', welke documenten deel uit maken van de aanbestedingsprocedure voor de omlegging van de A9 en de realisatie van de busafrit.

De exacte locatie en afmetingen van toe te passen voorzieningen worden bepaald door de aannemer, aangezien sprake is van een Design&Construct-contract. Door middel van een SOBEK-berekening moet de aannemer aantonen of de gehanteerde afmeting voldoende is voor het te verweken debiet. Voor het verlengen van bestaande duikers moet eveneens middels een berekening worden aangetoond dat de verlenging geen extra opstuwung geeft of andere negatieve consequenties voor het watersysteem heeft.

### **5.1.3. Conclusie**

Op het gebied van de waterhuishouding zijn geen knelpunten te verwachten als gevolg van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit. Rijnland heeft kennis genomen van het voorontwerp en een positief wateradvies afgegeven.

## **5.2. Bodem**

### **5.2.1. Wet- & regelgeving en beleid**

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

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

Voor alle typen grond speelt de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit (BsB) en de Vrijstellingsregeling grondverzet een rol. Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde en de milieuhygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden (BGW's). Bodemgebruikswaarden zijn een product van het functiegericht saneringsbeleid "Van Trechter naar Zeef". Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Dit besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.



### 5.2.2. Onderzoek

In het kader van de omlegging van de A9 is in de periode maart - mei 2010 voor het tracégebied een verkennend bodemonderzoek verricht en in de periode juli – oktober 2010 aanvullend bodemonderzoek verricht. Het plangebied maakt deel uit van het gebied dat in het bodemonderzoek is onderzocht (deelgebied 2). Uit het verrichte onderzoek blijkt dat zich in het plangebied geen gevallen van bodemverontreiniging voordoen, zodat aanvullend onderzoek wat betreft het plangebied (deelgebied 2) niet nodig is.

### 5.2.3. Conclusie

Uit actueel verkennend bodemonderzoek blijkt dat er geen milieuhygenische bezwaren bestaan tegen het toekomstige en in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte gebruik.

## 5.3. Flora en fauna

### 5.3.1. Wet- & regelgeving en beleid

#### *Vogel- en habitatrichtlijn (1986/1992)*

Door de Europese Unie zijn richtlijnen uitgevaardigd ter bescherming van bedreigde planten- en diersoorten en leefgebieden in Europa. Als concrete richtlijnen worden genoemd de Europese Vogelrichtlijn en de Europese Habitatrichtlijn. De uitwerking van de Europese richtlijnen is voor de Nederlandse situatie ingebed in de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming) en de Flora- en Faunawet (soortenbescherming). Het achterliggende beleid is verwerkt in het Natuurbeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte. De Vogelrichtlijn (EU-richtlijn 79/409/EEG en 86/122/EEG) bevat naast bepalingen over de instandhouding van in het wild levende vogelsoorten, ook plichten die gericht zijn op de bescherming van de leefgebieden van deze vogels.

De meest geschikte habitat voor bijzonder waardevolle soorten en veel voorkomende trekvogels moet als speciale beschermingszone worden aangewezen. Anders dan bij de Habitatrichtlijn (EU-richtlijn 92/43/EEG) worden de speciale beschermingszones direct, zonder toetsing van de EU, door de lidstaten aangewezen. De Vogelrichtlijn is in de nationale regelgeving onder andere omgezet in de Flora- en Faunawet.

Tussen beide richtlijnen bestaat een belangrijke koppeling, aangezien voor de speciale beschermingszones volgens de Vogelrichtlijn namelijk het afwegingskader van de Habitatrichtlijn van toepassing is. De aanwijzing van gebieden tot beschermd natuurgebied in het kader van de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn vindt plaats aan de hand van soortenlijsten van zeldzame of bedreigde plant- en diersoorten. Wanneer in een gebied bepaalde soorten voorkomen, of wanneer in een gebied een bepaald percentage van de Europese populatie voorkomt, dan komt dit gebied in aanmerking voor plaatsing onder de betreffende richtlijn.

#### *Flora- en faunawet*

De Flora- en faunawet regelt de 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 fauna is in beginsel beschermd. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen diersoorten worden aangewezen die hierop een uitzondering vormen. Beschermd plantensoorten zijn eveneens aangewezen bij algemene maatregel van bestuur. De wet geeft aan dat het verboden is 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 diersoorten te doden, te verwonden, te vangen, opzettelijk te verontrusten, nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust of verblijfsplaatsen te beschadigen, vernielen, weg te nemen of verstoren.

Alle beschermde soorten van de Flora- en faunawet zijn opgenomen in drie tabellen: tabel 1 voor algemene soorten, tabel 2 voor overige soorten en tabel 3 voor soorten uit bijlage IV van de Habitatrichtlijn/bijlage 1 AMvB. Verder zijn alle vogelsoorten in Nederland beschermd (behalve exoten). In de volgende paragraaf wordt aangegeven of, en zo ja welke beschermde soorten in het plangebied voorkomen.

### 5.3.2. Onderzoek

Onderzoek is verricht naar de effecten van de aanleg van de busafrit op beschermde gebieden en beschermde soorten. Uit het verrichte onderzoek blijkt het volgende:

- Negatieve effecten op beschermde gebieden zoals Natura 2000, Beschermde Natuurmonumenten en Ecologische Hoofdstructuur zijn uitgesloten;
- Het is uitgesloten dat de volgende soorten in het plangebied voorkomen:
  - beschermde vaatplanten;
  - grondgebonden zoogdieren: zwaarder beschermde tabel 2- en 3-soorten;
  - beschermde vogelsoorten en broedvogels;
  - beschermde amfibieën;
  - beschermde reptielen;
  - beschermde vissen, en
  - beschermde dagvlinders, libellen en overige ongewervelden.
- De volgende beschermde soorten zijn niet aangetroffen, maar komen mogelijk wel voor in het plangebied:
  - grondgebonden zoogdieren ( licht beschermd, tabel 1);
  - beschermde vleermuizen (zwaar beschermd, tabel 3);
  - rugstreepad ( zwaar beschermd, tabel 3).
- Dit brengt met zich dat bij de uitvoering van het bestemmingsplan en de feitelijke werkzaamheden rekening zal moeten worden gehouden met de mogelijk aanwezige beschermde soorten.

In het onderzoek wordt dan ook geconcludeerd dat de natuurwaarden in het plangebied laag zijn en dat beschermde flora en fauna geen belemmering vormen voor de nieuwe bestemming. Gedurende de aanlegfase moet echter wel rekening worden gehouden met het verschijnen van de rugstreepad.

### **5.3.3. Conclusie**

Beschermde flora en fauna vormen geen belemmering voor de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit.

## **5.4. Cultuurhistorie en archeologie**

### **5.4.1. Wet- & regelgeving en beleid**

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

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

De Nota 'Beleidskader landschap en cultuurhistorie' van de provincie Noord-Holland bevat handvatten voor gemeenten bij het opstellen van beeldkwaliteitplannen. In de nota wordt het principe 'behoud door ontwikkeling' uit de Nota Belvedere als uitgangspunt gehanteerd. Het beleid van de provincie Noord-Holland dat op basis van dit uitgangspunt is geformuleerd kent een viertal pijlers, te weten cultuurhistorische en landschappelijke variatie, de leesbaarheid van het landschap, de historische en ruimtelijke samenhang en de historische samenhang tussen stad en land. Ten aanzien van de Haarlemmermeer wordt in de nota aangegeven dat de ruimtelijke hoofdstructuur van de Haarlemmermeer met Ringdijk en -vaart en de Hoofdvaart (zie voor locatie afbeelding 2.1 en afbeelding 3.11) behouden moet blijven. Het traditioneel profiel van tochten en lintbebouwing moet worden versterkt en bij nadere invulling zoveel mogelijk als uitgangspunt dienen. Wat betreft de ontwikkeling van nieuwe functies moet voor de Haarlemmermeer een totaalconcept worden ontwikkeld met het poldergrid als onderlegger.

De beleidsnota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer met de bijbehorende Archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer gaat in een breed kader in op cultuurhistorie in de gemeente Haarlemmermeer. Het monumentenbeleid en het archeologiebeleid in algemene zin komt in deze nota aan bod. In de Nota Ruimtelijk Beleid en Archeologie Haarlemmermeer wordt uiteengezet hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) in ruimtelijke plannen en bij vergunningverlening.

## 5.4.2. Onderzoek

### *Aardkundige monumenten/aardkundig waardevolle gebieden*

In Haarlemmermeer komen geen door de provincie aangewezen aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden voor.

### *Cultuurlandschap*

Beschermde landschapsgezichten komen in Haarlemmermeer niet voor. In het plangebied bevinden zich ook geen cultuurhistorische monumenten.

### *Archeologie*

In Haarlemmermeer bevinden zich geen door het rijk, provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten of vindplaatsen. Blijkens de Archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer geldt ter plaatse van het plangebied ook geen archeologisch waardevol gebied. Het plangebied is blijkens de Nota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer gelegen in het zogenaamde grijze gebied waar de archeologische verwachting vrij laag is (de derde categorie volgens die nota). In de betreffende nota is voor het grijze gebied bepaald dat rekening moet worden gehouden met archeologie bij plannen met bodemroering met een planomvang van 10.000 m<sup>2</sup> en groter.

Het plangebied, c.q. de ontwikkeling heeft een omvang van meer dan 10.000 m<sup>2</sup> (18.375 m<sup>2</sup>). Reden waarom is onderzocht of realisatie van het bestemmingsplan zou kunnen leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten.

Uit het verrichte archeologisch onderzoek blijkt het volgende:

- In het plangebied geldt een lage verwachting voor het aantreffen van waardevolle, intacte archeologische resten uit de periode na het Mesolithicum;
- Resten van bewoning uit Paleo- en Mesolithicum kunnen wel worden verwacht, maar zijn lastig opspoorbaar;
- Indien de gegraven ingrepen ondieper zijn dan 5,5 m –Mv, dan worden eventuele archeologische resten van activiteiten van jager-verzamelaars niet geraakt en is verder archeologisch veldonderzoek niet noodzakelijk;
- Indien de gegraven ingrepen dieper zijn dan 5,5 m –Mv, dan wordt aanbevolen inventariserend veldonderzoek te verrichten;
- Indien in het kader van de uitvoering van het bestemmingsplan funderingspalen een rol spelen, dan is de verstoring doorgaans beperkt (de oppervlakte van de paaldiameter bij grondvervangend aangebrachte palen en twee tot driemaal de paaldiameter bij grondverdringend ingebrachte palen);
- In geval van een gebruikelijk palenplan zal de verstoring uitgedrukt in oppervlakte van een eventuele vindplaats, in de orde van grootte van enkele procenten vallen;
- Geadviseerd wordt de verstoring als gevolg van funderingspalen niet te zien als een verstoring die verder archeologisch veldonderzoek noodzakelijk maakt, behoudens twee situaties;
- Indien wordt gefundeerd op lichter materiaal zoals EPS kan soms zettingsvrij worden gefundeerd zonder funderingspalen (en zware zandlichamen).

### 5.4.3. Conclusie

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit heeft geen gevolgen voor aardkundige, cultuurhistorische en archeologische waarden en/of monumenten.

## 5.5. Geluid

### 5.5.1. Wet- & regelgeving en beleid

#### *Wegverkeer*

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

Bij het toekennen van nieuwe bestemmingen in het bestemmingsplan, zal de geluidsbelasting onderzocht moeten worden. Vastgesteld zal moeten worden dat de toegekende bestemming op akoestisch gebied realiseerbaar is.

Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. Indien dit geluidsniveau wordt overschreden kan de gemeente een hoger geluidsniveau toestaan de zogenaamde "Hogere waarde". De Hogere waarde mag enkel worden verleend indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting te brengen niet mogelijk is. Aan de Hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.<sup>2</sup>

#### *SWUNG-1*

Op 1 juli 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1, opgenomen in een nieuw hoofdstuk 11 Wet milieubeheer).

---

<sup>2</sup> 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.

De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar. Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

#### *Industrielawaai*

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

#### *Luchtverkeerslawaai*

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

### **5.5.2. Onderzoek**

De in verband met het gezoneerde industrieterrein Schiphol in het plangebied gelegen geluidszone zal hierna in de paragraaf 5.10 inzake milieuzoneringen worden behandeld.

Ten behoeve van de met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte realisatie van de busafrit HOV A9 is door Witteveen+Bos akoestisch onderzoek verricht. Het gaat om:

#### Wet milieubeheer

- de wijziging van de A9 (waarbij de bus op een busbaan op de A9 komt te rijden en het scherm, zoals opgenomen in het Tracébesluit omlegging A9 Badhoevedorp, wordt doorbroken) KM 0.64 - KM 0.84.

#### Wet geluidhinder

- aanleg nieuwe busbaan (tussen slagboom (KM 0.84) en Schipholweg).
- aanpassing Schipholweg (aanleg verkeersregelinstallatie op Schipholweg).

Voor de wijziging van de rijksweg geldt, vanaf 1 juli 2012, de wetgeving uit de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11, beter bekend als SWUNG). Een wijzigingsbesluit heeft betrekking op het wijzigen van de zogenoemde geluidproductieplafonds (GPP's) die op 1 juli 2012 op basis van de Wet milieubeheer zijn vastgesteld. Voor de busafrit als provinciale weg geldt de Wet geluidhinder. In het kader van een bestemmingsplan wijziging is akoestisch onderzoek noodzakelijk.

### *Wijziging A9 (Wet milieubeheer)*

Door Wittenveen+ Bos is onderzocht welke geluidproductieplafonds door de wijziging van de A9 ten behoeve van de busafrit A9 Badhoevedorp moeten worden gewijzigd. In onderstaande tabel zijn de te wijzigen referentiepunten opgenomen met de bestaande geluidproductieplafonds en de nieuw vast te stellen geluidproductieplafonds.<sup>3</sup>

**Tabel 5.1** Referentiepunten waarvoor het geluidproductieplafond moet worden gewijzigd

naam referentiepunt	X-coördinaat	Y-coördinaat	GPP (L <sub>DEN</sub> ) bestaand	GPP (L <sub>DEN</sub> ) nieuw <sup>4</sup>
59757 (zuidwestzijde A9 KM 1.0)	111872,89	484367,78	65,2	65,3
59756 (zuidwestzijde A9 KM 1.1)	111894,28	484271,49	65,6	65,7

Er is vervolgens onderzocht of de toetswaarden uit de Wet milieubeheer, als gevolg van de busafrit en ter plaatse van bestaande woningen, niet worden overschreden. De toetswaarde is de geluidbelasting die optreedt met een opgevuuld geluidproductieplafond (LDEN-GPP).

Dit is in dit geval de situatie die overeenkomt met de situatie eindvariant Tracébesluit omlegging A9 Badhoevedorp.

Op geen enkele woning neemt de (afgeronde) geluidbelasting als gevolg van de wijziging A9 ten behoeve van de busafrit A9 Badhoevedorp toe. Nader onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen is derhalve niet uitgevoerd en niet nodig. Een afweging naar doelmatige afschermdende maatregelen is eveneens niet aan de orde.

### Onzekerheden

De berekende overschrijding van + 0,1 dB van het geluidproductieplafond op de referentiepunten is gebaseerd op de eindprognose verkeersintensiteiten TB. Indien voor de toekomstige situatie rekening kan worden gehouden met een lagere prognose, bijvoorbeeld circa 98 % of minder dan wordt er geen significante toename berekend. De nauwkeurigheid van de bepaling in de verkeersintensiteiten is waarschijnlijk groter dan +/- 0.1 dB.

<sup>3</sup> Door het geluidloket dient in het kader van het stap 1 en 2 onderzoek de geluidbelasting op referentiepunten berekend te worden. In dit onderzoek is, omdat het geluidscherm langs de A9 wordt doorbroken, een stap 3 onderzoek uitgevoerd. In onderhavig onderzoek is de geluidproductie op de referentiepunten berekend om aan te tonen dat een stap 3 besluit nodig is en om de omvang van het onderzoeksgebied vast te stellen. Waar toenames zijn berekend zal deze toename overeenkomen met de overschrijding van de geluidproductieplafonds op de betreffende referentiepunten. De in deze tabel ingevoerde waarden dienen door het geluidloket te worden bevestigd.

### *Busafrit en Schipholweg (Wet geluidhinder)*

In dit akoestisch onderzoek is onderzocht of ten gevolge van de busafrit overschrijdingen zijn van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder of dat sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder vanwege de aanleg van een verkeersregelinstallatie op de Schiphol weg.

De woningen in het onderzoeksgebied van de busafrit (in/nabij Lijnden) hebben een maximale geluidbelasting vanwege de busafrit van 27 dB. Dit is aanzienlijk lager dan de 48 dB voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Er hoeft dan ook geen nader onderzoek uitgevoerd te worden naar geluidbeperkende maatregelen of een hogere grenswaarde te worden vastgesteld.

Binnen het onderzoeksgebied van de Schipholweg zijn geen woningen of geluidgevoelige bestemmingen gelegen. Nader onderzoek naar de Schipholweg is niet uitgevoerd.

### **5.5.3. Conclusie**

#### *Wijziging aan rijksweg*

De aanleg van de busafrit A9 heeft tot gevolg dat het geluidscherm langs de nieuw aan te leggen omlegging A9 moet worden doorbroken. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op enkele referentiepunten de geluidbelasting toeneemt. Voor de wijziging van het scherm en de verhoging van de geluidbelasting op de referentiepunten moet een wijzigingsprocedure conform de Wet milieubeheer worden doorlopen.

Ter plaatse van de woningen nabij de busafrit treedt geen verhoging op van de geluidbelasting. De grenswaarde van 65 dB wordt niet overschreden. Aanvullende maatregelen aan de weg, het geluidscherm of de woningen zijn dan ook niet aan de orde.

#### *Wijziging aan provinciale wegen*

Voor wat betreft het geluid vanwege de busafrit (provinciale weg) en de aansluiting op de Schipholweg zijn geen verdere geluidconsequenties.

De geluidbelasting vanwege de busafrit is nergens hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en binnen de zone van de aansluiting op de Schipholweg zijn geen woningen aanwezig. Aanvullende maatregelen aan de weg of de woningen zijn dan ook niet aan de orde.

## **5.6. Luchtkwaliteit**

### **5.6.1. Wet- & regelgeving en beleid**

#### *Algemeen*

Bij besluitvorming in het kader van een Wro-procedure dienen de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met een bestemmingsplan in acht genomen te worden. Concreet betekent dit dat het plan 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 (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

### *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 PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>), of Het initiatief van de busafrit HOV A9 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 (NO<sub>2</sub>) of fijn stof (PM<sub>10</sub>). Dit komt overeen met 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. De Ministeries van VROM en V&W hebben samen met gemeenten en provincies, RIVM en PBL gewerkt aan één algeheel en landsdekkend beeld van de luchtkwaliteit, voor nu en in de toekomst. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren. Verder zijn in het NSL ook maatregelen opgenomen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen.

Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen ed. op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en/of NO<sub>2</sub>. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

### **5.6.2. Onderzoek**

Onderzocht is welke gevolgen de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit heeft op de luchtkwaliteit. In het onderzoek is uitgegaan van 10 bussen per uur, zowel in de spitsperiode als in de dagperiode ertussen. In de praktijk zal het aantal bussen per uur lager liggen. Uit de gemaakte berekeningen blijkt dat het gebruik van de busafrit niet in betekenende mate bijdraagt aan de NO<sub>2</sub> concentratie (stikstofdioxide) en PM<sub>10</sub> concentratie (fijn stof).

### **5.6.3. Conclusie**

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit. Na de realisatie van de busafrit wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

## **5.7. Externe veiligheid**

### **5.7.1. Wet- & regelgeving en beleid**

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

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

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

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

### **5.7.2. Onderzoek**

Ten behoeve van de omlegging van de A9 is onderzoek verricht naar externe veiligheid. Uit dat onderzoek blijkt dat het plaatsgebonden risico langs de om te leggen A9 nergens de grenswaarde van 1.0 10<sup>-6</sup>/jr overschrijdt en dat het groepsrisico kleiner is dan de oriëntatiewaarde en kleiner dan berekend voor de bestaande A9. Van een verantwoording van het groepsrisico is derhalve geen sprake.

Ten opzichte van de situatie die voor de omlegging van de A9 is onderzocht zal in de situatie waarin de busafrit is gerealiseerd geen extra verkeer rijden. Met de te realiseren busafrit worden alleen de bussen gesplitst van het overige verkeer dat via een andere afrit naar de Schipholweg (N232) wordt geleid.

Op basis van het voor de omlegging van de A9 verrichte onderzoek kan worden geconcludeerd dat de aanleg van de busafrit niet leidt tot veranderingen in personendichtheden, transportintensiteiten en –stromen gevaarlijke stoffen zodat deze niet van invloed is op de externe veiligheid in het plangebied.

### **5.7.3. Conclusie**

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering vormt voor de gebruiks- en bouw mogelijkheden die worden geboden in het bestemmingsplan.

## **5.8. Geurhinder**

### **5.8.1. Wet- & regelgeving en beleid**

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

### **5.8.2. Onderzoek en conclusie**

In het plangebied worden geen nieuwe (bedrijfs)functies mogelijk gemaakt als gevolg waarvan er nieuwe geurhinder optreedt. De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit zal voorts geen geurhinder tot gevolg hebben voor buiten het plangebied gelegen geurgevoelige bestemmingen, zodat nader onderzoek daarnaar niet nodig is.

## 5.9. Lichthinder

### 5.9.1. Wet- & regelgeving en beleid

In de wetgeving is geen strikte duidelijke normering aanwezig. Er is wel beleid/toetsingskader met betrekking tot lichthinder. Het beleid ten aanzien van licht is opgenomen in:

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

Marktpartijen, provincies, gemeenten en de minister van I&M maken afspraken in het kader van de taskforce verlichting.

De kern van het beleid ten aanzien van licht is dat donkerte hoort tot een van de kernkwaliteiten van het landschap onder het kopje belevingskwaliteit. Het rijksbeleid is gericht op het in beeld brengen, realiseren en veiligstellen van de gewenste leefomgevingkwaliteit door het terugdringen van verstoring door activiteiten op het platteland (geluid, licht, stank). Ook wordt het gebruik van energiezuinige (straat)verlichting bij gemeenten en provincies bevorderd met behoud van kwaliteit en (verkeers)veiligheid.

### 5.9.2. Onderzoek

In verband met de verkeersveiligheid zal langs de te realiseren busafrit openbare verlichting worden geplaatst. Deze openbare verlichting dient te voldoen aan de Eisen en richtlijnen Bouw- en Infraprojecten – openbare verlichting (ERBI-ov) van de provincie Noord-Holland.

In de ERBI-ov is bepaald dat een verlichtingsplan dient te worden opgesteld. Voorts is in de ERBI-ov voorgeschreven dat voor een ontwerp gekozen dient te worden dat een minimum aan vermogen opneemt en de lichthinder voor de omgeving tot een minimum beperkt (dit dient middels berekeningen aangetoond te worden).

### 5.9.3. Conclusie

Het aspect lichthinder staat de uitvoering van dit bestemmingsplan niet in de weg.

## 5.10. Bedrijven en milieuzonering

### 5.10.1. Wet- & regelgeving en beleid

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

- het 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 onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

#### **5.10.2. Onderzoek**

In een groot deel van het plangebied geldt de 'Geluidzone – Industrie' in verband met het gezoneerde industrieterrein Schiphol. Binnen het gebied met deze gebiedsaanduiding is het niet zonder meer toegestaan geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen als bedoeld in de Wet geluidhinder te realiseren. Reden waarom in dat verband bepalingen in de regels zijn opgenomen. De 'Geluidzone – Industrie' is voorts met een gebiedsaanduiding aangegeven op de verbeelding.

In dit bestemmingsplan wordt het niet mogelijk gemaakt geluidgevoelige gebouwen en/of geluidgevoelige terrein als bedoeld in de Wet geluidhinder te realiseren.

De in verband met het Luchthavenindelingbesluit in het plangebied gelegen zones zullen in paragraaf 5.11 inzake Luchthavenverkeer worden behandeld.

#### **5.10.3. Conclusie**

De in het plangebied gelegen 'Geluidzone – Industrie' vormt geen belemmering voor het realiseren van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit.

### **5.11. Luchthavenverkeer**

#### **5.11.1. Wet- en regelgeving en beleid**

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

Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Indien het plangebied gelegen is binnen het beperkingengebied gelden 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 met betrekking tot hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

#### **5.11.2. Inventarisatie**

##### *Bouwbeperkingengebied (LIB art. 2.2.1)*

Het plangebied is enkel in het Bouwbeperkingengebied gelegen vanwege de 58 dB(A) Lden contour.

### *Hoogtebeperkingengebied (LIB art. 2.2.2)*

Het plangebied is gelegen in het beperkingengebied waarvoor op grond van het LIB een maximale bebouwingshoogte geldt (gerelateerd aan de referentiehoogte van Schiphol van -4.00 m NAP). Het plangebied valt binnen de Bouwhoogtebeperkingengebieden waar een maximale bouwhoogte van 17,5 tot en met 22,5 meter geldt. Hoger bouwen is mogelijk met een ontheffing, na afweging door de VROM-inspectie, de inspectie Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersleiding Nederland.

De op grond van het LIB geldende maximale bebouwingshoogte vormt geen belemmering voor het realiseren van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit. In het plangebied zijn slechts bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een maximale bouwhoogte van 10 meter toegestaan.

### *Vogelbeperkingengebied*

Het plangebied valt binnen het gebied dat beperkingen oplegt ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen. Tot de vogelaantrekkende bestemmingen worden in het Luchthavenindelingsbesluit genoemd: industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen, opslag of verwerking van afvalstoffen, natuurreservaten en vogelreservaten, moerasgebieden en oppervlaktewater grote dan 3 hectare.

Binnen het plangebied zijn geen vogelaantrekkende bestemmingen opgenomen waarvoor het Luchthavenindelingsbesluit beperkingen oplegt.

De luchtvaartverkeerzone in verband met voormelde beperkingen is met een gebiedsaanduiding aangegeven op de verbeelding. Voorts is in de bijlagen bij de regels op kaarten aangegeven dat het plangebied is gelegen in de luchtvaartverkeerzone - LIB art. 2.2.1, de luchtvaartverkeerzone - LIB art. 2.2.2 en de luchtvaartverkeerzone - LIB art. 2.2.3.

### **5.11.3. Conclusie**

Het LIB en de verschillende beperkingengebieden vormen geen belemmering voor het realiseren van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit.

## **5.12. Kabels, leidingen en telecommunicatie**

### **5.12.1. Wet- & regelgeving en beleid**

#### *Kabels en leidingen*

Onder de grond liggen netwerken van kabels en leidingen voor onder andere nutsvoorzieningen, (tele)communicatie en riolering. Graafwerkzaamheden in de openbare weg voor de uitbreiding en/ of onderhoud van deze werken mogen alleen gebeuren met vergunning en/of instemming van de gemeente.

### **5.12.2. Inventarisatie**

In het plangebied is één leiding gesitueerd, te weten een waterleiding. Deze is deels onder de Schipholweg (N232) en evenwijdig aan die weg gesitueerd. De waterleiding is met de bijbehorende beschermingszone als dubbelbestemming op de verbeelding weergegeven.

Bij de omlegging van de A9 zullen nieuwe kabels en leidingen worden gelegd, waaronder deels in het plangebied. Deze zijn echter nog niet bestaand, zodat ze niet op de verbeelding zijn weergegeven.

### **5.12.3. Conclusie**

De in het plangebied aanwezige waterleiding is inclusief beschermingszone opgenomen op de verbeelding en in de regels en vormt geen belemmering voor het realiseren van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit.

## **5.13. M.e.r.-procedure**

### **5.13.1. Wet- & regelgeving en beleid**

In de Wet milieubeheer is bepaald dat een m.e.r.-procedure verplicht is bij de voorbereiding van plannen en besluiten die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Voor de beoordeling van een specifiek project dient met name gekeken te worden naar het (op de Wet milieubeheer gebaseerde) Besluit milieueffectrapportage. In het Besluit mer zijn activiteiten aangewezen die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu (de zgn. C-lijst), evenals activiteiten ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of deze belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (de zgn. D-lijst). Naast die activiteiten is aangegeven in welke gevallen, of bij welke drempelwaarden, een milieueffectrapportage nodig is (bijvoorbeeld bij een bepaalde omvang van een activiteit).

Mede naar aanleiding van jurisprudentie van het Hof van Justitie van de EU d.d. 15 oktober 2009, heeft het Besluit mer in 2011 een aantal wijzigingen ondergaan. Zo is het zogenaamde drempelwaardensysteem aangepast, omdat dat systeem niet overeen kwam met de systematiek van de Europese Richtlijn milieu-effectbeoordeling (85/337). Daarnaast is de inhoud van het Besluit mer meer in overeenstemming gebracht met de inhoud van de Europese Richtlijn.

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

### **5.13.2. Onderzoek**

Op grond van tabel D van de bijlage bij het Besluit mer geldt in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer een m.e.r.-beoordelingsplicht voor i) de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg en/of ii) de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit heeft een totale lengte van 347 meter, zodat de drempelwaarde van deze activiteit niet wordt gehaald.

### **5.13.3. Conclusie**

Voor de aanleg van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit van de omgelegde A9 geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht.

## **5.14. Explosieven**

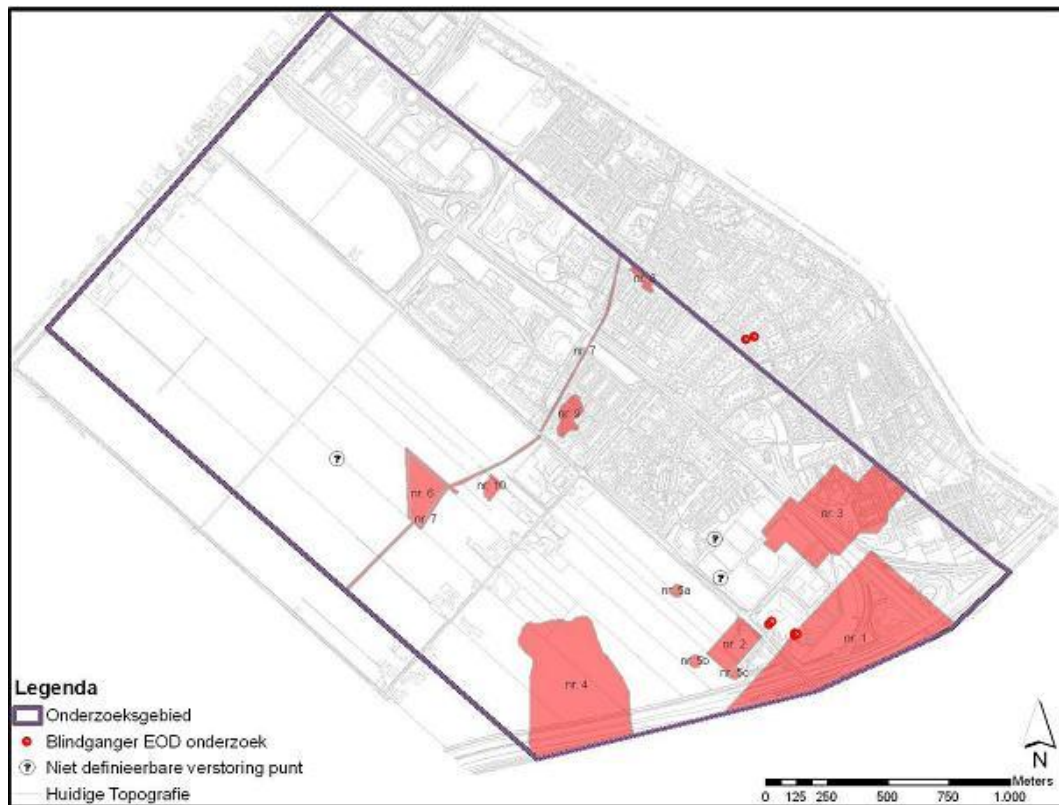
Het plangebied ligt in de omgeving van het vliegveld Schiphol. Tijdens de Duitse inval in de meidagen 1940 is Schiphol meerdere malen gebombardeerd door de Duitse Luftwaffe. Nadat het Nederlandse leger capituleert nemen de Duitse bezettingseenheden het vliegveld in gebruik. Hierdoor wordt het vliegveld een belangrijk doel voor de Geallieerden. Aan het begin van de Duitse bezetting wordt Schiphol voornamelijk door kleine aantallen (Britse) bommenwerpers aangevallen. Vanaf 1943, nadat de Geallieerde bombardementen op Duitse steden en industrieën toenemen, stationeert de Duitse bezet-ter jachtvliegtuigeenheden op Schiphol om de Geallieerde luchtvloten op weg naar Duitsland te onderscheppen. De Geallieerde groepen bommenwerpers leiden hierdoor vele verliezen zodat besloten wordt om Schiphol zwaar en intensief aan te vallen. Eind 1943 is Schiphol zo zwaar beschadigd door de Geallieerde bombardementen dat de Duitse bezetter het vliegveld niet meer gebruikt. Bij de zware Geallieerde bombardementen vallen ook vele bommen in de omgeving van Schiphol.

Als gevolg van oorlogshandelingen in de Tweede Wereldoorlog kunnen explosieven zijn achtergebleven in de bodem. Bij het spontaan aantreffen van explosieven ontstaat een verhoogd veiligheidsrisico doordat het explosief door beroering kan exploderen. Onbedoelde explosies kunnen dodelijk letsel en zware schade aan materieel en omgeving tot gevolg hebben. Tevens kan een spontane vondst resulteren in meerkosten door stagnatie van de uitvoeringswerkzaamheden.

### **5.14.1. Onderzoek**

De mogelijke aanwezigheid en gevaren van explosieven ter plaatse van het plangebied is op basis van historisch onderzoek voor een groter onderzoeksgebied bekend. In het historisch onderzoek is een elftal verdachte gebieden vastgesteld binnen het onderzoeksgebied, maar geen van die verdachte gebieden is gelegen in of in de directe nabijheid van het plangebied. Voorts blijkt uit dat onderzoek dat er in het plangebied geen locaties zijn waar niet definieerbare verstoringen in het aardoppervlakte zichtbaar zijn en dat er geen blindgangers uit het onderzoek van de EOD in 1988 in het plangebied zijn weergegeven.





Figuur 5.4 verdachte gebieden volgens historisch onderzoek

### 5.14.2. Conclusie

De aanwezigheid en gevaren van explosieven vormen geen belemmering voor de aanleg van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte busafrit.

## HOOFDSTUK 6: Uitvoerbaarheid

### 6.1. Financiële uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening stelt verplicht dat de gemeenteraad tegelijk met de vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt voor kostenverhaal in het geval het bestemmingsplan nieuwe, bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplannen mogelijk maakt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de bouw van één of meer woningen, de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen, de uitbreiding of verbouwing van gebouwen. In de wet is aangegeven welke kosten verhaald kunnen worden. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is, bijvoorbeeld door gronduitgifte of een anterieure overeenkomst. De realisatie van een busafrit is geen bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, zodat er geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan geldt.

Alle gronden in het plangebied zijn inmiddels eigendom van Rijkswaterstaat. Ten behoeve van de realisatie van de busafrit zijn voorts tussen Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente afspraken gemaakt over (onder meer) de realisatie van de busafrit, de daarmee gemoeide kosten en de verdeling daarvan, de eigendomspositie, het beheer en onderhoud van de gerealiseerde busafrit.

Vast staat dat het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is.

### 6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst aan het vooroverleg met de reguliere overlegpartners en een zienswijzenperiode voor reacties van bewoners en andere belanghebbenden. Het gemeentebestuur hecht veel waarde aan een breed gedragen en haalbaar bestemmingsplan. Bij het vooroverleg met de reguliere overlegpartners wordt daarom ook de dorps- en wijkraden van het plangebied betrokken. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode zullen voorzien van een beantwoording verwerkt worden in het bestemmingsplan.

#### 6.2.1. Resultaten wettelijk vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan Badhoevedorp Zuid heeft tot er met eind maart 2013 het art. 3.1.1. Bro-overleg doorlopen. Tijdens de vooroverlegfase is besloten om het plangebied gebied Badhoevedorp Zuid op te nemen in de beheersverordening 'Haarlemmermeer BADTOBERO'. Binnen Badhoevedorp Zuid is de realisatie van de busafrit HOV A9 een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Besloten is om deze ontwikkeling in (voorliggend) bestemmingsplan Lijnden A9 busafrit verder in procedure brengen. De resultaten uit het wettelijke vooroverleg van het voorontwerpbestemmingsplan Badhoevedorp Zuid m.b.t. dit specifieke onderdeel zijn in onderstaande paragraaf weergegeven.

Concreet waren de volgende instanties/dorpsraden verzocht uiterlijk 25 maart 2013 op het plan te reageren:

1. Dienst Vastgoed Defensie, Directie west, Postbus 90004, 3509 AA Utrecht (dvddwrom@mindef.nl);
2. Ministerie EL&I/energie (energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl);
3. Rijkswaterstaat Noord-Holland, Postbus 3119, 2011 DC Haarlem (dnh-ruimtelijkeplannen@rws.nl);
4. Stadsregio Amsterdam, Weesperstraat 111, 1018 VN Amsterdam (regiohuis@stadsregioamsterdam.nl).
5. Provincie Noord-Holland, Directie Subsidies Handhaving en Vergunningen, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem (ro-info@noord-holland.nl);
6. Hoogheemraadschap Rijnland, Afdeling Plantoetsing en Vergunningverlening, Postbus 156, 2300 AD Leiden (ruimtelijkeplannen@rijnland.net);
7. Gasunie, postbus 19, 9700 MA Groningen (communicatie@gasunie.nl)
8. Dorpsraad van Lijnden, Postbus 67, 1170 AB Badhoevedorp (voorzitter@dorpsraadlijnden.nl)
9. Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp, Postbus 60 1170 AB Badhoevedorp (secretaris@dorpsraadbadoevedorp.nl)

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft hierin een positief wateradvies gegeven. Verder heeft de Stadsregio Amsterdam een inhoudelijke reactie gegeven m.b.t. de realisatie van de busafrit. Deze reacties zijn in onderstaande tabellen weergegeven.

<b>Hoogheemraadschap van Rijnland</b>		
	<i>Reactie</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1.	Instemming met uitwerking van het voorontwerp bestemmingsplan. Er wordt een positief wateradvies afgegeven.	De positieve reactie en het afgeven van het positief wateradvies is verwerkt in de toelichting.

<b>Stadsregio Amsterdam</b>		
	<i>Reactie</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1.	De Stadsregio is tevreden met de wijze waarop het relevante regionale beleid, in dit geval, de Regionale OV-Visie in paragraaf 3.3 in het plan heeft opgenomen. Wel wordt verzocht in dit kader ook het Regionaal Verkeer en Vervoerplan een plaats te geven.	Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan is opgenomen in paragraaf 3.3.
2.	Ten aanzien van kaart 1 van 4 vraagt de Stadsregio aandacht voor de ingetekende bestemmingen. Zo vragen zij zich af of de in het plan beschreven, op figuur 5.3 getekende, busafrit A9 past binnen de ingetekende zone met de bestemming verkeer / openbaar vervoer of dat deze overlapt met de ingetekende zone agrarisch. Verzocht wordt de ingetekende zones hierop na te kijken.	De bestemmingen zijn ingetekend conform het ontwerp (figuur 5.3 van de toelichting) voor de busafrit HOV A9.

### **6.2.2. Resultaten ter visie legging ontwerpbestemmingsplan**

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn er geen zienswijzen ingediend.

## HOOFDSTUK 7: Juridische aspecten

### 7.1. Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan 'Lijnden A9 busafrit' is het bieden van een juridisch-planologisch kader voor de realisatie van een busafrit in het plangebied zoals beschreven in de paragrafen 1.1 en 1.2 hiervoor. De busafrit naar de (bus)onderdoorgang in de Schipholweg is nog niet gerealiseerd en betreft dus een nieuwe, ruimtelijke ontwikkeling.

### 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. Er wordt onderscheid gemaakt in (dubbel)bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008). 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 bebouwing mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de verbeelding. Aanduidingen in samenhang met de regels, geven duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

### 7.3. Inleidende regels

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

## 7.4. Bestemmingsregels

### 7.4.1. Bestemmingen

Omdat dit bestemmingsplan uitsluitend de busafrit van de A9 planologisch mogelijk maakt, is de bestemming 'Verkeer' de belangrijkste en enige bestemming. Voor een goed overzicht van de planologische regeling is ervoor gekozen alle voor de busafrit benodigde functies in deze bestemming onder te brengen. Daarbij dient te worden gedacht aan de volgende functies: wegen (waaronder een busafrit), fietspaden, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, bergbezinkbassins en kunstwerken met daarbij behorend(e) voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit (zoals geluidsschermen en luchtkwaliteitschermen).

### 7.4.2. Dubbelbestemmingen

In het plangebied is ook een waterleiding gesitueerd. Deze is met de dubbelbestemming 'Leiding - Water' aangegeven.

## 7.5. Algemene regels

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

In dit hoofdstuk zijn ook de regels met betrekking tot de volgende twee gebiedsaanduidingen opgenomen: 'Geluidzone – Industrie' en 'Luchtvaartverkeerzone – lib'.

## 7.6. Overgangs- en slotregels

### *Overgangsrecht*

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

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

### *Slotregel*

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

## 7.7. Handhaafbaarheid

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

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

Met deze oogmerken is in het bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan. Ook geldt, hoe minder 'knellend' de regels zijn, hoe kleiner de kans is dat het met de regels wat minder nauw genomen wordt. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen de regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en redelijkheid van inzien.

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