

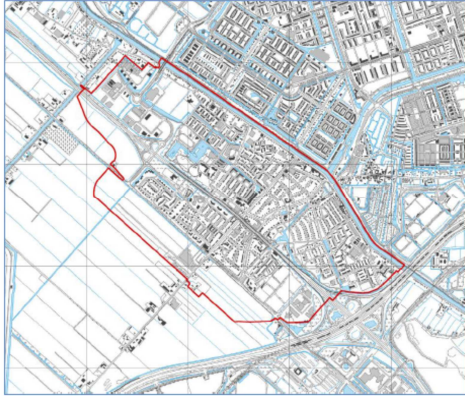
Nota van zienswijzen en ambtshalve voorstellen bestemmingsplan 'Badhoevedorp Lijnden-Oost'

behorend bij raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Badhoevedorp Lijnden-Oost'

1. Procedure
2. Zienswijze beoordeling
3. Ambtshalve voorstellen

1. Procedure

Het plangebied 'Badhoevedorp-Lijnden-Oost' wordt globaal begrensd door een kavelsloot circa 300 meter ten zuiden van de Schipholweg (N322) aan de zuidzijde, aan de noordzijde door de Ringvaart, aan de oostzijde door het knooppunt Badhoevedorp en aan de westzijde door de woningen aan de Hoofdvaart en het tracé van de omgelegde A9.



Begrenzing plangebied Badhoevedorp Lijnden-Oost

Het bestemmingsplan 'Badhoevedorp Lijnden-Oost' heeft als ontwerp vanaf 28 februari 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van ter inzage ligging bestond de mogelijkheid ten aanzien van het plan zienswijzen kenbaar te maken bij de raad. Hiervan is gebruik gemaakt door:

1. W. Visser
2. L.P. Boon
3. H.N. Franzen
4. K. Boerstra, namens VvE Zuiderbogen – Gebouw I
5. J. Doorenbosch, namens VvE Zuiderbogen
6. Waternet
7. GroepsCare B.V.
8. R. Veenendaal en D. Vringer
9. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
10. Schiphol Group en KLM
11. H. Toussaint
12. W. Tensen
13. A.A.M. Pouw
14. Mr. P.H. Revermann namens KDV Haarlemmermeer B.V.
15. Voogd Makelaardij namens W.H. van Moort
16. Mr. P.H. Revermann namens Kennemerland Beheer B.V. en Lake Property B.V.
17. J.A.M.M. Gloudemans
18. Splat B.V. namens J. Groenewoud
19. Van Schie Advocatuur namens Chipshol Holding B.V.
20. V. Haaker
21. Ing. F.P. Tolsma
22. R. Relander
23. C.G. Verweij
24. W. Hofboer
25. Arag Rechtsbijstand namens P. Zantman
26. A. Seelemann

27. R. Hermans namens zwemschool De Vogel
28. Tyndale Theological Seminary
29. Omwonenden Meidoornweg 2
30. Buurtvereniging Nieuwe Meer
31. Delta Lloyd Vastgoed Kantoren B.V.
32. Stadsregio Amsterdam
33. Kerkenraad van de Protestantse Kerk Badhoevedorp-Lijnden
34. Tennisvereniging Badhoevedorp
35. Syntrus Achmea Real Estate & Finance
36. E.C. de Jong – Den Ouden
37. C.R. Koebrugge namens directie Dellaertstaete B.V.
38. Gaastra advocaten namens A.R. Hooning-Bos
39. Schenkeveld advocaten namens mr. A.H.J. Dunselman, curator Heddes Vastgoed B.V.
40. Vereniging Woonschepen Overleg Osdorp Slotervaart
41. Badhoevebuurt C.V., namens deze Ontwikkelingsbedrijf Het Dorp B.V.
42. Corendon
43. Bewonerscomité Schipholweg (Badhoevedorp Zuid)
44. C. Mul
45. Van den Kommer Legal namens Huidekoper BV
46. Beheerstichting scoutingvereniging Lady Baden Powell
47. Dorpsraad Badhoevedorp
48. NautaDutilh namens Jack Amsterdam B.V.
49. Omwonenden Groene Zoom
50. H.C. Bitter
51. R. Bassant
52. J. van den Kamp
53. T.H. Wanamarta
54. N. van Driel
55. Fam. Doets
56. A. Groenenberg
57. F. Tijssen
58. Fam. Bohnenn
59. M. van Neijenhoff
60. L. Paternotte
61. S. Peters
62. P. Griepink
63. J.H. Blokdijk en E.J.M. Blokdijk-Amende
64. P.J. Stebler
65. T.van Gorkom
66. R.G. Schönhage
67. Fam. Huisman
68. J.C.H. Barens
69. R.E. Strating
70. Fam. Loogman
71. P. Schönhage
72. Gasunie
73. J. Janssen namens Belos B.V.
74. J. Bergisch, E.A. Fajdherbe, F. Haaker
75. J.A. Jacobse
76. P. Kok

- 77. A.W. Sakkers-Sammels
- 78. A.J. Hartstra
- 79. A.Rai (buiten de termijn)
- 80. SADC (buiten de termijn)

De zienswijzen 1 t/m 78 zijn tijdig ingediend en zijn daarmee ontvankelijk. De zienswijzen zijn bijgevoegd.

2. Zienswijzen beoordeling

De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien.

Zienswijze 1 W. Visser

Verzocht om een aanbouw van 2 tot 2,5 meter aan de zijkant van de woning mogelijk te maken ten behoeve van een liftschacht. Wat de door de gemeente aangedragen stedenbouwkundige argumenten betreft, wordt aangegeven dat de zijgevel niet zal grenzen aan openbaar gebied. Daarnaast wordt verwezen naar al gerealiseerde uitbouwen die vergelijkbaar zijn.

Reactie

Gezien het feit dat de aanbouw slechts beperkt (2,5 meter) naar de openbare weg zijde reikt en het feit dat er soortgelijke aanbouwen zijn die binnen Badhoevedorp al gerealiseerd zijn, heeft er toe geleid dat het bestemmingsplan op dit punt aangepast wordt.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. De verbeelding is aangepast zodat de aanbouw aan de zijkant mogelijk is.

Zienswijze 2 L.P. Boon

- a. *Het nummer van de leegstaande ruimte is Franklinstraat 105 in plaats van 45, dit staat niet correct in de toelichting van het bestemmingsplan.*
- b. *Verzocht wordt om deze leegstaande ruimte niet voor wonen te bestemmen, maar alleen voor zorg.*
- c. *Bezwaar wordt gemaakt tegen het vervallen van de leeftijdsgrens van 65+.*

Reactie

- a. De tekst van de toelichting is aangepast.
- b. Het bestemmingsplan maakt zowel wonen als maatschappelijke functies mogelijk. Dit geeft meer gebruiksmogelijkheden voor de eigenaar om de al jaren leegstaande ruimte te benutten. Een dergelijke invulling wordt ruimtelijk aanvaardbaar gevonden.
- c. Een leeftijdsgrens komt niet meer voor in het bestemmingsplan omdat dit niet in overeenstemming is met de Wet ruimtelijke ordening. Langs privaatrechtelijke weg kan een leeftijdsgrens wel vastgelegd worden.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor punt a. De tekst van de toelichting is aangepast.

Zienswijze 3 H.N. Franzen

De inhoud van deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2a.

Reactie
Zie onder 2.

Conclusie
Zie onder 2.

Zienswijze 4 K. Boerstra, namens VvE Zuiderbogen – Gebouw I

De inhoud van deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2a.

Reactie
Zie onder 2.

Conclusie
Zie onder 2.

Zienswijze 5 J. Doorenbosch, namens VvE Zuiderbogen

De inhoud van de zienswijze komt overeen met zienswijze 2.

Reactie
Zie onder 2.

Conclusie
Zie onder 2.

Zienswijze 6 Waternet

- a. *Gevraagd wordt om in de regels van artikel 38, b een aantal ondergrondse WRK leidingen toe te voegen.*
- b. *Gevraagd wordt om de bedoelde ondergrondse WRK leidingen ook op de verbeelding weer te geven.*

Reactie

- a. De door reclamant bedoelde leidingen worden in artikel 38 van de planregels opgenomen. Dit gebeurt overigens enkel voor leidingen met een diameter groter dan 300 mm.
- b. Zoals hiervoor is aangegeven, worden leidingen met een diameter kleiner dan 300 mm niet in het plan opgenomen. Reden hiervoor is dat dergelijke leidingen, planologisch gezien, niet relevant worden geacht. De belemmeringstrook van de in het plan opgenomen waterleidingen is conform de landelijke standaard. Deze standaard is 2 x 5 meter voor PWN leidingen en 2 x 10 meter voor WRK leidingen. Aan het verzoek om een strook van 2 x 15 meter op te nemen voor de WRK leidingen wordt niet tegemoet gekomen. Wel wordt de verbeelding aangepast om de leidingen direct op de verbeelding zichtbaar te maken door een figuur.

Conclusie
De zienswijze geeft aanleiding tot gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor wat betreft punt b. De verbeelding wordt aangepast om de leidingen direct op de verbeelding zichtbaar te maken door een figuur.

Zienswijze 7 GroepsCare B.V.

- a. *Verzocht wordt om medewerking aan de bouw van een gezondheidscentrum aan de Snelliuslaan, naast het te bouwen dorpshuis. Gesteld wordt dat er voldoende ruimte aanwezig is en dat er geen verkeershinder voor de omgeving zal optreden.*

- b. *Indien vestiging van een gezondheidscentrum op de beoogde plaats niet wenselijk is, wordt verzocht om in overleg om te bezien op welke locatie in Badhoevedorp wel medewerking gegeven kan worden aan de bouw van een gezondheidscentrum.*

Reactie

- a. Er is geen aanleiding om het eerdere standpunt te herzien. Er wordt geen ruimte gezien voor de bouw van een gezondheidscentrum aan de Snelliuslaan naast het te bouwen dorps huis.
- b. Reclamant wordt geadviseerd om een makelaar in de hand te nemen voor het zoeken naar een geschikt pand of een geschikte locatie voor de realisatie van een gezondheidscentrum.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8 R. Veenendaal en D. Vringer

- a. *Gesteld wordt dat afgeweken wordt van de beleidsregels 'Afwijking bestemmingsplan 2012'.*
- b. *Realiseren van een zijaanbouw op de begane grond is niet meer mogelijk. Volgens het Bor ligt de zijaanbouw op het achtererfgebied er is er wel de mogelijkheid om vergunningsvrij te bouwen. De dakopbouw op de zijaanbouw van de begane grond is niet te realiseren volgens het bestemmingsplan, maar wel volgens de 'Beleidsregels afwijking bestemmingsplannen 2012. Voorbeelden zijn Fazantstraat 31, 33 en 41.*
- c. *Naast de woning mag niet hoger gebouwd worden dan 3 meter buiten het bouwblok. Volgens het huidige bestemmingsplan mag tot een goothoogte van 6 meter gebouwd worden. Er kan daardoor minder ruimte op de eerste verdieping gecreëerd worden. De oudere woningen voldoen niet aan de eisen van nu, bij renovatie kan wel de begane grond maar niet de verdieping aangepakt worden.*
- d. *Door de beperkte mogelijkheden wordt de waarde van de huizen minder en ook de aantrekkelijkheid voor het renoveren van de woningen.*
- e. *Door de beperkingen in het bestemmingsplan kunnen huiseigenaren planschade indienen.*
- f. *Beroep wordt gedaan op het gelijkheidsbeginsel. Op Fazantstraat 41 is een compleet nieuw huis gebouwd. Op Fazantstraat 31 en 33 is een verbouwing gerealiseerd die reclamant ook wil uitvoeren.*
- g. *Beroep wordt gedaan op het vertrouwensbeginsel.*

Reactie

- a. Voor het oude tuindorp van Badhoevedorp is ervoor gekozen om de bestemming Tuin op te nemen tot aan het verlengde van de achtergevellijn van de woningen, tenzij al sprake is van een aanbouw in de zijtuin. Belangrijke reden hiervoor is dat de bestaande bebouwing en de situering daarvan, in een ruime groene setting, van grote stedenbouwkundige waarde worden geacht. De regeling was erop gericht om te voorkomen dat de zijkanten teveel dichtgebouwd worden. Zoals in de reactie onder 22 nader is aangegeven, bestaat aanleiding om deze regeling enigszins aan te passen. Door de bestemmingsgrens van Tuin te leggen op 4 meter achter de voorgevelrooilijn, wordt ook tegemoet gekomen aan de bezwaren van reclamant. Anders dan reclamant stelt, was de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen regeling niet in strijd met de genoemde beleidsregels. In artikel 3.1.2 sub a onder i van deze beleidsregels staat immers dat enkel kan worden afgeweken indien het bestemmingsplan de bebouwing toestaat, wat hier niet het geval was.
- b. De in het plan opgenomen regeling wordt aangepast, zodat het plan de mogelijkheid biedt om in de zijtuin een aanbouw te realiseren. Het wordt onwenselijk gevonden dat een dergelijke aanbouw teveel aan de voorkant gerealiseerd wordt, zodat tot 4 meter achter de voorgevelrooilijn een bestemming Tuin is gelegd. Indien reclamant toch op deze gronden een aanbouw wil realiseren,

dient hiervoor eerst een aparte vergunning aangevraagd en verleend te worden (ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 2 Wabo). Ten aanzien van de mogelijkheden voor een dakopbouw wordt verwezen naar de maximale bouwhoogte die in zowel het bestemmingsplan als in de beleidsregels staat.

- c. Met de aanpassing van de bestemming en de regeling in de artikelen 31.2 en 31.3 van de planregels, wordt aan dit bezwaar tegemoet gekomen.
- d. De mogelijkheden om aan- en uitbouwen te realiseren worden vergroot. Met de thans voorgestelde regeling biedt het plan meer ruimte om de woningen te renoveren, door bijvoorbeeld meer voorzieningen op de begane grond te realiseren (slaapkamer, badkamer e.d.). Dit komt ten goede aan de waarde van de woningen.
- e. De in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen beperkingen zijn aangepast. Indien reclamant van mening is dat hij planschade lijdt, dan kan hij na inwerkingtreding van het plan om een tegemoetkoming van planschade verzoeken.
- f. Het beroep op het gelijkheidsbeginsel is één van de redenen om het plan aan te passen.
- g. De door reclamant genoemde punten geven geen aanleiding om het beroep op het vertrouwensbeginsel te honoreren.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. De regeling wordt aangepast zodat het mogelijk is in de zijtuin een aanbouw te realiseren.

Zienswijze 9 Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland

Geconstateerd wordt dat de opmerkingen van Rijkswaterstaat op het Groenstructuurplan niet zijn verwerkt.

Reactie

Het verwerken van de opmerkingen van Rijkswaterstaat is gecombineerd met het verwerken van de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen. Rijkswaterstaat is hiervan in kennis gesteld. De opmerkingen van Rijkswaterstaat gaan over de tekeningen en de tekst. Deze zijn voor het grootste deel overgenomen en verwerkt in het Groenstructuurplan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10 Schiphol Group en KLM

De zienswijze van Schiphol en KLM is gericht op het aspect industrielawaai (proefdraaien van vliegtuigen) en op het aspect grondgeluid.

- a. *De beoogde woningbouwontwikkeling op de locatie Schuilhoeve mag op geen enkele wijze ten koste gaan van de operatie van de luchtvaartsector. Reclamant stelt als randvoorwaarde dat deze garantie voor de luchtvaartsector bestuurlijk en juridisch wordt verankerd.*
- b. *Het zuidelijke deel van den nieuwbouwlocatie Schuilhoeve ondervindt een geluidbelasting vanwege het proefdraaien van vliegtuigen op Schiphol-Oost van meer dan 55 dB(A) etmaalwaarde. Op basis van de Wet geluidhinder kan ten opzichte van de geldende grenswaarde van 50 dB(A) ontheffing worden verleend tot maximaal 55 dB(A). Voor Schuilhoeve wordt voorzien om een min of meer gesloten eerstelijnsbebouwing te realiseren die wat hoger is dan de achterliggende bebouwing, die daardoor dan wordt afgeschermd. Voor de te hoog belaste gevels (voornamelijk in de eerstelijnsbebouwing) geeft het plan een viertal mogelijke oplossingen: a) realiseren als 'dove' gevel; b) toepassen van een glazen voorzetgevel; c) ruimtes bestemmen als niet-geluidsgevoelig; d) aanbrengen van balkons/loggia's ('gevelstructuur-correctie'). Maatregelen genoemd onder a) en b) zijn onomstreden (vanuit de wetgeving en jurisprudentie). Maatregelen genoemd onder c) zijn mogelijk in strijd met de wetgeving; onduidelijk is of de toelaatbare*

gevelbelasting afhankelijk is van de status van de achterliggende ruimte(n). De maatregel genoemd onder d) is naar het inzicht van KLM/AAS voor wat betreft de toepassing op industrielawaai een novum. Reclamanten onderschrijven de onderbouwing van deze benadering, maar achten het twijfelachtig of zo een benadering bij een eventuele toetsing door de rechter stand zou houden, omdat het (te) sterk gebonden is aan een specifiek beoordelingspunt op een gevel en niet op het gehele gevelvlak. Het is ook de vraag of het geveldeel naast het balkon/loggia dat als dove gevel gezien zou moeten/mogen worden en of zo een 'gefragmenteerde' benadering van een gevel toelaatbaar is binnen het wettelijke kader. Voor zover de provincie Noord-Holland als andere vergunningverlener voor het proefdraigeluid over enige tijd bij vergunningverlening op dit punt een andere opvatting c.q. interpretatie van de wet zou hebben dan de gemeente Haarlemmermeer nu heeft inzake het bestemmingsplan, is er dan sprake van onvergunbaarheid van het proefdraigeluid. Daarmee zou de operatie van KLM en andere luchtvaartpartijen op het spel komen te staan. Vastgesteld moet worden dat de gemeente haar beoordeling van de situatie in het plangebied voor wat betreft het proefdraigeluid uitsluitend baseert op het gemiddelde geluidniveau. Strikt vanuit de Wet geluidhinder volstaat dat; echter voor de vereiste bredere afweging in het kader van de Wro is ook aandacht voor de maximale c.q. piekgeluidniveaus noodzakelijk.

- c. Uit de nota van toelichting bij de 5^e tranche Crisis- en herstelwet blijkt dat deze uitsluitend betrekking heeft op wegverkeer c.q. omlegging van de A9. Het onderwerp Industrielawaai wordt daarin niet benoemd. Daarmee rijst de vraag of toepassing van de Chw op het proefdraigeluid wel legitiem is.
- d. Toepassing van de Chw vergt de opstelling van een gebiedsontwikkelingsplan (Gop). Er wordt in de toelichting bij het bestemmingsplan ingegaan op de gebiedsontwikkeling in samenhang met de Chw. Naar het inzicht van reclamanten kwalificeert zich dat echter niet als een volwaardig Gop, en wordt ook niet voldaan aan alle eisen die de Chw expliciet aan een Gop stelt.
- e. Reclamanten stellen vast dat de samenhang tussen de Chw en de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) gebrekkig lijkt te zijn. Wanneer binnen de komende 10 jaar (looptijd Chw-projecten) een vergunning revisie voor KLM en/of AAS aan de orde is (wat te verwachten is) zal blijken dat de Wabo (en achterliggend de Wet geluidhinder) geen mogelijkheid biedt voor een tijdelijke overschrijding als gevolg van de toepassing van de Chw. Dan is er een serieus obstakel voor vergunningverlening, waardoor de continuïteit van de operatie van KLM en andere luchtvaartpartijen op het spel zou komen te staan.
- f. Ook zijn reclamanten van mening dat onvoldoende is uitgewerkt hoe de uiteindelijke situatie eruit komt te zien indien de eerstelijnsbebouwing (onverhoopt) niet gerealiseerd wordt. In de toelichting wordt slechts vermeld dat de gemeente in dat geval verantwoordelijk is voor de realisatie van een oplossing. Welke oplossingen daarbij voorhanden zijn, en of die oplossingen technisch en financieel haalbaar zijn, alsook stedenbouwkundig inpasbaar, blijft onduidelijk.
- g. Reclamanten stellen vast dat de in acht te nemen randvoorwaarden bij de realisatie van woningen in het gebied dat meer dan 55dB(A) ondervindt vanwege het proefdraigeluid (dove gevels, voorzetgevels, gevelstructuur) niet hun weerslag hebben gevonden in de planregels. Reclamanten wijzen er hierbij op dat nadat een plan onherroepelijk is geworden de aan dat plan ten grondslag liggende onderzoeken geen rol meer spelen; slechts de planregels moeten dan worden nageleefd. Daarmee is het een noodzakelijke voorwaarde dat de eisen vanuit het geluidaspect expliciet en op niet mis te verstane wijze worden geborgd in de planregels.
- h. Reclamanten stellen vast dat er geen ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder ter inzage is gelegd. Wat wel bekend is gemaakt is een ontwerpbesluit voor vaststelling hogere waarde Wgh voor een zeer beperkt deel van het plangebied ("enkele bestaande en nieuwe woningen en twee kinderdagverblijven"). Een overeenkomstig ontwerpbesluit voor belangrijke gebieden van het plan, waarvoor een directe bouwtitel geldt zoals Lijnden Q4, Quatrebras-Noord, ANWB-gebied, et cetera) is niet bekend gemaakt en ter inzage

- gelegd. Een aangereikt ontwerpbesluit hierover bevat geen hogere waarden voor het gebiedje Lindenhof (Vlierstraat / Windestraat) en nog enkele kleinere projecten met een directe bouwtitel.*
- i. Het ontwerpbestemmingsplan geeft een directe bouwtitel voor de bouw van een complex van 20 appartementen aan de Vlierstraat/Windestraat. Reclamanten stellen vast dat deze woningen gepland zijn in een gebied met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A) vanwege industrielawaai. De planregels omvatten niet de randvoorwaarden die in acht genomen moeten worden (dove gevel, voorzetscherm, gevelstructuur) om te voldoen aan de wettelijke regels. Ook ontbreekt deze locatie in de onderliggende onderzoeken, zodat niet voldaan is aan de onderzoekplicht.*
 - j. Voor wat betreft het aspect grondgeluid gaan reclamanten ervan uit dat de gemeente Haarlemmermeer altijd verantwoordelijk is voor eventueel optredende hindersituaties in het gebied Schuilhoeve als gevolg van het grondgeluid, en dientengevolge voor het nemen van eventueel noodzakelijke geluid-mitigerende maatregelen. De luchtvaartsector heeft in dat geval dus geen enkele verantwoordelijkheid.*

Reactie

- a. De gemeente is bekend met de geluidsbelastende aspecten die bij de locatie aan de orde zijn. Ze is van mening dat er echter adequate maatregelen mogelijk zijn om deze aspecten zodanig te beheersen (zie antwoord ook verdere beantwoording van deze zienswijze) dat een aanvaardbaar woonmilieu ontstaat en ook de bestaande woonbebouwing beter wordt afgeschermd. Met dit bestemmingsplan worden de noodzakelijke maatregelen juridisch geborgd. Met de maatregelen ontstaat ook de situatie dat er geen risico is dat de operatie op de luchthaven in feitelijke en formele zin wordt beperkt.
- b. In de zienswijze worden vier mogelijke maatregelen vermeld. De maatregelen 'dove gevel' en glazen voorzetgevel (vliesgevel) worden als algemeen wettelijk geaccepteerd beschouwd. De ruimtes bestemmen als niet geluidsgevoelige bestemming is een overweging die in het onderzoek bij het bestemmingsplan is genoemd. Deze maatregel zal voornamelijk toepasbaar zijn bij zolderverdiepingen. Handhaving van deze maatregel in de praktijk zal op problemen stuiten. Om voorgaande redenen zal deze maatregel niet worden benut. In het geval van zolderverdiepingen zal bij een geluidsbelasting hoger dan 55 dB(A) in het geval dat maatregel d) niet mogelijk is (aanbrengen balkon/loggia) gekozen worden voor het toepassen van een dove gevel. *Met name bij zolderverdiepingen zal het probleem van spuien opgevangen worden door spuien via ramen aan de achterzijde van de woning. Daar mag een geluidsbelasting ≤ 55 dB(A) worden verwacht. Tevens worden kanttekeningen geplaatst bij het 'opsplitsen' van de gevel ten aanzien van het naleven van de geluidsnormering. Het toepassen van een balkonconstructie als afscherming van de gevel zal er in een aantal gevallen niet toe leiden dat de gehele gevel wordt afgeschermd. Indien voor die overige delen van de gevel, niet zijnde ramen of deuren, sprake is van een geluidsbelasting > 55 dB(A) is sprake van een overschrijding van de geluidsnormering. Indien hiervan sprake is, kan er voor gekozen worden om geen balkons toe te passen maar de gehele gevel af te schermen. Het betreft hierbij vooral situaties vanaf 7,5 meter en hoger, zoals blijkt uit het akoestisch rapport. Echter, ten aanzien van de opmerking over het opsplitsen van de gevel (of dove gevel) kan worden opgemerkt dat dit zal worden toegepast bij de eerstelijns-bebouwing gelet op de aanwezigheid van deuren in de voorgevels (zuidzijde). De geluidsbelasting industrielawaai op de begane grond is namelijk ≤ 55 dB(A). Gewezen wordt op een bouwbrief van de gemeente Amsterdam waarin haar beleid in deze is verwoord. Hierin wordt het onderbreken van een dove gevel met afschermende maatregelen, dus het opsplitsen van de gevel mogelijk geacht. Zie kader.

Combinatie dove gevel en geluidwerend scherm

De definitie in de Wgh laat impliciet toe om een dove gevel te onderbreken met geluidwerende scherm delen. Het is echter niet de bedoeling van wetgever om dit onbeperkt te doen. De gemeente Amsterdam wil het aantal mogelijkheden voor onderbreking daarom beperken tot balkons, loggia's en serres.

Een uitzondering op deze regel is als geluidwerende schermen of dove gevels per hele verdieping toegepast worden en er per verdieping een andere geveloplossing wordt toegepast. Bijvoorbeeld als hoge, zwaar belaste woon etages worden gebouwd met een dove gevel en lager gelegen, minder zwaar belaste verdiepingen worden gebouwd met geluidwerende schermen er voor.

Verder is een andere geveloplossing mogelijk bij hoeken in de gevel. Voor alle duidelijkheid: het toepassen van hier en daar schermen voor uitsluitend ramen of deuren in een verder als doof uitgevoerde gevel, wordt niet toelaatbaar geacht.

De definitie gevel in de Wet geluidhinder spreekt van een bouwkundige constructie die een ruimte scheidt van de buitenlucht. Er wordt dus niet over een gehele woning gesproken maar een scheiding op ruimte-niveau. Dit maakt het mogelijk om een 'dove gevel' (waar in de definitie verwezen wordt naar de 'gevel') per verdieping slaag te beschouwen. Gelet op het voorgaande wordt opdeling van een gevel in verdiepingen voor de toepassing van maatregelen per verdieping mogelijk geacht. Ook wordt hierdoor de 'gefragmenteerde' benadering van de gevel als toelaatbaar beschouwd.

* Bij de toepassing van een vliesgevel wordt de achterliggende gevel als de te toetsen gevel beschouwd. De vliesgevel wordt als dove gevel aangemerkt. De geluidsbelasting op de vliesgevel wordt dan ook niet getoetst in het kader van de Wet geluidhinder.

Door reclamanten wordt tevens als risico genoemd de interpretatie van de gevelmaatregelen en de Wgh door de provincie in de hoedanigheid van vergunningverlener. Indien de maatregelen in het kader van de bestemmingsplanprocedure worden vastgesteld, kan hieraan rechtskracht aan worden ontleend. De achterliggende redenen voor het toepassen van de maatregelen zijn uitvoerig beschreven. Tevens worden op basis van de toepassing van maatregelen Hogere waarden vastgesteld. Dit worden wettelijke toetspunten. Een andere interpretatie van de 'geldigheid' van de maatregelen zou inhouden dat de Hogere waarden niet hoeven te worden gerespecteerd. Dat is echter niet het geval. Door de provincie is vooralsnog geen commentaar gegeven op de voorgestelde maatregelen en werkwijze.

Een andere interpretatie achteraf lijkt dan ook niet aan de orde. Ook wordt de mening dat hierdoor onvergundbaarheid van het proefdraaigeluid ontstaat niet gedeeld. De provincie is gekend in de onderzoeken voor industrielawaai, de maatregelen ten aanzien van gevelstructuurcorrectie en het bestemmingsplan (via overleg en door toezending van het bestemmingsplan). De provincie heeft geen opmerkingen gemaakt, daarmee worden de maatregelen als onderschreven geacht.

- c. De Nota van Toelichting op de 5e tranche van de Crisis- en herstelwet gaat, gelijk zoals reclamant stelt, enkel in op de milieu- en leefbaarheidsproblemen vanwege de bestaande A9. Hoewel het onderwerp industrielawaai in de nota van toelichting niet expliciet aan de orde komt, blijkt uit de gemeentelijke aanvraag om delen van Badhoevedorp als ontwikkelingsgebied aan te wijzen duidelijk dat het aspect industrielawaai (brief met kenmerk 12.0050204\pe) hiervoor mede bepalend was. Los daarvan dient bij de aanwijzing als ontwikkelingsgebied te worden aangegeven waarom dat met het oog op het versterken van de duurzame ruimtelijke en economische ontwikkeling van dat gebied bijzonder aangewezen is. Deze onderbouwing is in de nota van toelichting voor Badhoevedorp gegeven, niet is vereist dat daarbij ook alle problematiek qua milieugebruiksruimte uitdrukkelijk is benoemd. Daarvoor is nu juist het gebiedsontwikkelingsplan zelf bedoeld.

Omdat de betreffende delen van Badhoevedorp thans zijn opgenomen in het besluit van de minister / de 5e tranche, is voldaan aan het bepaalde in artikel 2.2 van de Chw. Daarmee staat vast dat de Crisis- en herstelwet toegepast kan worden op de geluidsbelasting veroorzaakt door Schiphol.

- d. Een gebiedsontwikkelingsplan (ook; 'bestemmingsplan-plus') dient inhoudelijk in ieder geval de beschrijving van de volgende elementen te bevatten (art. 2.3 lid 2); (milieu)maatregelen, projecten en werken, (compenserende) maatregelen, projecten en werken; fasering en koppeling (zo nodig);

financiële en beleidsmatige verantwoording en monitoringstijdstippen. Deze elementen komen allen terug in het hoofdstuk 'Toepassing crisis- en herstelwet'. Dit hoofdstuk in de toelichting wordt ter verduidelijking op een aantal punten aangevuld.

- e. In de zienswijze wordt gesteld dat de afstemming tussen Chw en Wabo gebrekkig lijkt te zijn. Men doelt waarschijnlijk op de mogelijkheid om met de Chw 10 jaar af te wijken van de geldende geluidsnormering. Men twijfelt of deze 'overschrijding' ook mogelijk is in het kader van de Wabo. In het geval van de Wabo hebben we het over de Omgevingsvergunning (Wet milieubeheer). Een aanvraag om een omgevingsvergunning zal aan het bestemmingsplan en de daarin opgenomen tijdelijke afwijkende geluidsnormen worden getoetst. Dit betekent dat de geluidsnormering die hier in is opgenomen ter plaatse van nieuw te realiseren woningbouw tijdelijk afwijkt. Overigens is er in de Crisis- en herstelwet en het daarop gebaseerde uitvoeringsbesluit een mogelijkheid opgenomen om tijdelijk af te wijken (10 jaar) van geldende regelgeving waaronder de WABO en Wgh. Dit is ook door het ministerie van I&M bevestigd met navolgende tekst: "In het uitvoeringsbesluit Chw is geregeld dat voor de uitvoering van maatregelen of werken van het gebiedsontwikkelingsplan afgeweken kan worden van hoofdstuk 5 en 6 van de wet Geluidhinder voor zover de betrokken bepalingen een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting inhouden. Dat betekent indirect dat ook van de Wabo 2.14 afgeweken kan worden. Bij de AMvB behorend bij de permanente Chw wordt dit zekerheidshalve expliciet geregeld. De bedoeling is dat deze AMvB voor het zomerreces ter inzage ligt in de Tweede Kamer."
- f. De onderbouwing van ontwikkellocatie Schuilhoeve voorziet in eerstelijns bebouwing om het achterliggende gebied voor industriegeluid af te schermen. In paragraaf 6.5.3 van de plantoelichting is aangegeven dat de mogelijkheid bestaat om een tijdelijke afscherming te realiseren, bijvoorbeeld in de vorm van een gebouwd scherm of een grondwal. De plantoelichting biedt daarmee voldoende inzicht in een alternatieve oplossing indien de eerstelijns bebouwing onverhoopt niet gerealiseerd wordt.
- Indien na de periode van het gebiedsontwikkelingsplan er woningen dreigen te zijn die een te hoge geluidsbelasting hebben omdat (een deel van) de eerstelijnsbebouwing niet gerealiseerd is dan dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden. Het realiseren van een geluidswal of een geluidsscherm zijn voorbeelden van zo mogelijk tijdelijke oplossingen die dan beschikbaar zijn. In de grondexploitatie wordt met een dergelijk scenario rekening gehouden in het kader van risicomanagement.
- De plantoelichting biedt daarmee voldoende inzicht in een alternatieve oplossing indien de eerstelijns bebouwing onverhoopt niet gerealiseerd wordt. Wel wordt in het plan een fasering opgenomen die duidelijk maakt wanneer de eerstelijns bebouwing of een alternatieve (al of niet tijdelijke) oplossing uiterlijk gerealiseerd dient te zijn.
- g. De planregels zijn aangepast om het geluidaspect nog beter te borgen. In artikel 46.1 sub d onder 5 is de hoogte van de eerstelijnsbebouwing verzekerd, terwijl in hetzelfde artikel onder 14 is aangegeven dat de maatregelen uit de Peutz notitie gerealiseerd zullen moeten worden.
- h. De zienswijze wordt ongegrond geacht. Het ontwerpbesluit hogere grenswaarden voor het bestemmingsplan Badhoevedorp - Lijnden-Oost is wel degelijk gepubliceerd op de gebruikelijke wijze (Informeel d.d. 27 februari 2013). Voor de betreffende delen zijn wel degelijk hogere grenswaarden (industrielawaai en wegverkeerslawaai) vastgesteld en ter inzage gelegd.
- i. De zienswijze wordt gegrond geacht. Er ontbreekt inderdaad een hogere grenswaarde voor de Windestraat/Vlierstraat, een geluidsonderzoek en een beschrijving van de randvoorwaarden (dove gevel, voorzetscherm, gevelstructuur) om aan de wettelijke vereisten te kunnen voldoen. Er is echter vanuit gegaan dat in het kader van de Wabo-procedure (dat voor dit plan wordt gevolgd) deze onderdelen (middels de akoestische onderbouwing en een ontwerpbesluit hogere grenswaarde) ter inzage zijn gelegd. Gezien de vertraging van deze Wabo-procedure is dit niet voor de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan Badhoevedorp-Lijnden-Oost gelukt. Het initiatief zal in het definitieve besluit hogere grenswaarden voor het bestemmingsplan Badhoevedorp-Lijnden-Oost worden opgenomen (tezamen met het voor dit initiatief uitgevoerde

geluidsonderzoek en bijbehorende maatregelen). De hogere waarde voor het appartementengebouw Vlierstraat/Windestraat wordt alsnog vastgesteld in het kader van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zullen eventuele noodzakelijke maatregelen (o.a. industrielaawaai) worden vermeld.

- * Ten aanzien van de benodigde afscherpende maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen tot een gevelbelasting van 55 dB(A), waarbij hogere waarde kan worden verleend dient het volgende te worden opgemerkt. De geluidscontouren weergegeven in het Peutz rapport zijn, met uitzondering van de eerstelijns bebouwing, poldercontouren. Dit betekent dat er geen verdere afscherping is berekend door de aanwezigheid van bebouwing. De onderlinge afscherping tussen de gebouwen zal, afhankelijk van de oriëntering van de bewuste woning, bijdragen tot een verlaging van de gevelbelasting (vooral op hoogte toetspunten tot 5 meter). Hierbij zal ook enige reflectie optreden die het afscherpend effect deels zal verkleinen. Desondanks zal er sprake zijn van een relevante afscherping. De hier weergegeven contouren kunnen dan ook als 'worst-case-scenario' worden aangemerkt.
- j. De gemeente wil haar inwoners altijd een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving bieden en voelt zich daar dan ook verantwoordelijk voor. Gesteld wordt dat informatievoorziening essentieel is in dit verband. De gemeente zal toekomstige bewoners actief informeren over dat wonen in de nabijheid van een luchthaven en in een stedelijke omgeving voordelen en kwaliteiten biedt, maar dat dit ook het risico van het ervaren van geluidhinder met zich mee kan brengen. Toekomstige bewoners kunnen dit in hun afweging bij de keuze van hun woonplek meewegen. Voor wat betreft het aspect grondgeluid hebben de toekomstige ontwikkelingen rondom de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp en het uit faseren van de zwaardere MD-11 vliegtuigen in 2015, allemaal een positief effect op de reductie van grondgeluid niveaus in Badhoevedorp. Wanneer er in de toekomst een hindersituatie ontstaat in gebieden waar volgens de beleidsregels gebouwd mag worden, dan zal alsnog bepaald moeten worden of en in welke mate mitigerende maatregelen mogelijk zijn en wie daarvoor verantwoordelijk is. De gemeente zal hierbij gebruik maken van haar kennis op dit gebied en deze delen met de betrokken partners en belanghebbenden.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor de punten d, f, g en i. Het plan is overeenkomstig de genoemde punten aangepast.

Zienswijze 11 H. Toussaint

- a. *Indiener van de zienswijze woont in de Adelaarstraat en geeft aan dat op kaarten vanaf de Sloterweg tot aan de Rijstvogelstraat één rechte weg staat getekend. Het wordt niet passend geacht dat naast / in het groene lint een kaarsrechte weg komt te liggen. Dit nodigt uit tot hard rijden. Dit is een gebied voor wandelend publiek en als auto's rakelings langs hen heen rijden is dit levensgevaarlijk. Verzocht wordt goed te kijken naar het centrum en naar het VSP. Wat is de doelgroep, wie moet bediend worden met deze wegen? Hoe dorps is een kaarsrechte weg door het centrum? Aan de overkant in de Arendstraat zijn winkels. Voorgesteld wordt om daar een verkeersroute aan te leggen. Daar kunnen de auto's parkeren die een bezoek brengen aan de winkels. Reclamant stelt als alternatief een kronkelweg voor zoals in het centrum van Laren.*
- b. *Op de kaarten is het gebied tussen Kamerlingh Onneslaan naar Pa Verkuijllaan gearceerd. Dit gebied moet nog ingevuld worden. In dit gebied (Centrum) moeten maximaal 300 woningen komen. Zelfs in het centrum bij de Schuilhoeve flat zou woningbouw kunnen komen bestaande uit zes woonlagen. Gepleit wordt om in dit gebied geen woningbouw met woonlagen te bouwen. Bij het terrein van Albert Heijn is dit een ander verhaal. Daar is ruimte om woningbouw te realiseren.*

Reactie

- a. De bedoelde weg staat niet op de verbeelding, maar op indicatieve kaarten in onder meer de plantoelichting. Voor de ontwikkeling van het centrum zal een apart Definitief Stedenbouwkundig

Ontwerp worden opgesteld. Ook voor het winkelcentrum dient een integraal plan te komen (inclusief ontsluiting en parkeren). De exacte ligging en vormgeving van de autoverbinding tussen Centrum en Schuilhoeve zal daarbij worden uitgewerkt. De door indiener van de zienswijze bedoelde weg maakt deel uit van het groene Lint. Deze verbinding bestaat uit groen, een fiets- en voetgangersverbinding, mogelijk een sloot en een verbinding voor autoverkeer. Waar nodig kan de verbinding voor auto en fiets gecombineerd worden. Een verkeersveilige vormgeving zal onderdeel van de opgave zijn.

- b. Het bestemmingsplan maakt inderdaad maximaal 300 woningen - al of niet in gestapelde vorm - mogelijk. In de regels voor de wijzigingsbevoegdheid voor het centrum wordt rekening gehouden met een aan te houden afstand tot (bestaande) grondgebonden woningen. Uitgangspunt is dat deze afstand tenminste gelijk staat aan de hoogte van de te realiseren bebouwing. Bij de stedenbouwkundige uitwerking van het centrum worden het exacte aantal woningen en de bijbehorende hoogtes vastgelegd. Het aantal van 300 woningen is een maximum, het realiseren van ruimtelijke kwaliteit staat voorop.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12 W. Tensen

De zienswijze betreft het perceel Akerdijk 217 waar de woning is aangemerkt als bedrijfswoning. Dit is niet correct. Het huis wordt bewoond met kantoor aan huis.

Reactie

Gebleken is dat inderdaad sprake is van een burgerwoning en dat geen bezwaren bestaan om de bestemming aan te passen in 'Wonen'. Een kantoor aan huis is mogelijk binnen de regels van de bestemming 'Wonen'.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13 A.A.M. Pouw

- a. *De locatie Badhoevelaan 47a, 47 b, 47 c heeft in het vigerende bestemmingsplan de bestemming Handel en Nijverheid II met twee dienstwoningen. Het pand 47a, 47c is in gebruik als keuken showroom en keuken-meubelmakerij. De eerste etage is in gebruik als woning. Verzocht wordt om op de locatie minimaal twee dienstwoningen of wonen mogelijk te maken.*
- b. *In het ontwerpbestemmingsplan zijn bedrijven mogelijk tot bedrijfscategorie 2. De huidige gebruiker valt met zijn timmerwerkplaats onder 'Timmerwerkfabrieken, vervaardiging van overige artikelen van hout <200m²' in categorie 3.1. Verzocht wordt om de locatie te voorzien van een aanduiding B categorie 3.1.*
- c. *Het gebouw Badhoevelaan 47c staat niet op de verbeelding ingetekend.*

Reactie

- a. Op de locatie zijn, conform de bestaande situatie, twee bedrijfswoningen toegestaan. Artikel 4.2.2 sub c van de planregels voorziet hierin.
- b. Het bestemmingsvlak is aangeduid met een milieucategorie 3.1, aangezien de timmerwerkplaats als zodanig kan worden aangemerkt.
- c. Dit gebouw stond inderdaad niet op de verbeelding. Omdat deze al aanwezig is en een wat grotere bouwhoogte heeft, is deze alsnog bij het bouwvlak betrokken.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor de punten a, b en c.

Zienswijze 14 Mr. P.H. Revermann namens KDV Haarlemmermeer B.V.

- a. *Voor het perceel Kamerlingh Onneslaan 140 is een omgevingsvergunning afgegeven voor een kinderdagverblijf. Het ontwerpbestemmingsplan kent de bestemming 'Maatschappelijk' toe aan het perceel. Op de eerste verdieping of hoger is wonen toegestaan. Voor de bestemming 'Wonen' is één woning per bouwperceel toegestaan, tenzij er een maximum aantal wooneenheden op de kaart is aangeduid. Met het oog op de huidige economische haalbaarheid c.q. economische (on)mogelijkheden voor een bedrijfsmatig verantwoorde exploitatie van een kinderdagverblijf wordt verzocht om de locatie zo nodig geheel te kunnen gebruiken voor woondoelinden. Verzocht wordt om maximaal 4 wooneenheden mogelijk te maken (2 appartementen per bouwlaag).*
- b. *Verzocht wordt om de bestemmingsregeling in overeenstemming te brengen met de vergunde bebouwing en het vergunde gebruik, waaronder begrepen de toegelaten hoogte van het geluidscherm ten behoeve van het kinderdagverblijf.*

Reactie

- a. In het ontwerpbestemmingsplan is door een aanduiding wonen op de eerste verdieping mogelijk gemaakt. Anders dan reclamant veronderstelt, worden geen beperkingen gesteld ten aanzien van het aantal wooneenheden. Gezien de grootte van het pand en de maximale goot- en bouwhoogte van 3 respectievelijk 6 meter kunnen op grond van het plan maximaal twee wooneenheden gerealiseerd worden. Aan het verzoek om extra appartementen toe te staan, kan niet tegemoet gekomen worden. Dit heeft vooral te maken met het karakter van het gebouw en de directe omgeving, waar uitsluitend grondgebonden woningen aanwezig zijn. Verder zouden vier wooneenheden nog meer parkeerplaatsen vereisen.
- b. De bestemmingsregeling is in overeenstemming gebracht met de vergunde bebouwing.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor punt b. De bestemmingsregeling is in overeenstemming gebracht met de vergunde bebouwing.

Zienswijze 15 Voogd Makelaardij namens W.H. van Moort

Het perceel Nieuwemeerdijk 77 heeft in het huidige bestemmingsplan de bestemming Wonen. In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel een bedrijfsmatige bestemming gekregen. Verzocht wordt om behoud van de bestemming 'wonen'. Gewezen wordt op een verleende bouwvergunning 'fase 1' voor een woonhuis.

Reactie

In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van de bestaande, feitelijke situatie. Reclamant merkt terecht op dat ter plaatse een woonbestemming geldt. Gelet op deze vigerende woonrechten en het verzoek van reclamant, wordt voor deze gronden een bestemming Wonen opgenomen. Voor de bebouwing is een flexibele regeling opgenomen (bouwvlak, goot- en bouwhoogte) zodat de beoogde herontwikkeling wordt gefaciliteerd. Ten aanzien van de verleende bouwvergunning fase 1 wordt opgemerkt dat deze is komen te vervallen, omdat niet binnen de termijn een fase 2 bouwvergunning is aangevraagd. Per brief van 27 februari 2013 is dit kenbaar gemaakt.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 16 Mr. P.H. Revermann namens Kennemerland Beheer B.V. en Lake Property B.V.

Reclamant spreekt namens de eigenaar van de locatie waarop sportcomplex De Veldpost is voorzien.

- a. *Gesteld wordt dat de locatie De Veldpost primair in aanmerking dient te komen voor woningbouw. Het biedt ten opzichte van het gebied Schuilhoeve evidente planologische, milieukundige en financiële voordelen. De grondeigenaren zijn bereid en in staat om die woningbouwbestemming tot uitvoering te brengen overeenkomstig het gemeentelijk beleid.*
- b. *Aangedragen wordt dat de noodzaak bestaat om voor het gehele plangebied een Exploitatieplan op te stellen, zo nodig nog globaal van opzet, dit in verband met de zwaarwegende financiële implicaties en complicaties die dit totaalplan kan en zal veroorzaken, uitmondend in ieder geval in een buitensporig hoge bijdrage per woning van circa €30.000, - tot €35.000, - (ter bekostiging van het gemeentelijk aandeel in de omlegging van de Rijksweg A9).*
- c. *Gevraagd wordt om subsidiair een exploitatieplan te vervaardigen en vast te stellen voor de deelplangebieden Schuilhoeve in samenhang met De Veldpost bij het volharden in de bestemming 'Sport' en daarbij uitgaan van het gegeven dat ook deze sportbestemming c.a. door de eigenaren zullen en kunnen worden gerealiseerd met inachtneming van het terzake geldende gemeentelijke beleid.*

Reactie

- a. De gemeentelijke visie op het gebied tussen de Schipholweg en de A9 is gericht op ontwikkeling van sport, water en natuur. Ontwikkeling van grootschalige uitleglocaties voor woningen en winkels is niet aan de orde voor het gebied tussen Schipholweg en omgelegde A9. De nieuwe sportlocaties dienen als buffervoorziening voor het dorp ten opzichte van de om te leggen A9. In het Masterplan dat in 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld is dit beschreven. De voorgenomen uitplaatsing van sportvoorzieningen vindt haar grondslag in de overeenkomst Omlegging A9 uit 2005 en het realiseren van woningbouwlocaties op de vrijkomende gronden. Het realiseren van een woningbouwlocatie in De Veldpost verhoudt zich niet tot het aanhouden van een afstand van 600 meter tussen de woonbebouwing in Badhoevedorp en het hart van de nieuwe A9 ter hoogte van de Sloterweg.
- b. Voor wat betreft de gestelde economische onuitvoerbaarheid van het plan, omdat de bijdrage van de gemeentelijke grondexploitatie aan de dekking van het gemeentelijke aandeel in de kosten van de omlegging van de A9 te optimistisch zou zijn geschat, wordt verwezen naar de reactie bij zienswijze 19, onder I.
- c. Er is evenmin een noodzaak om tenminste een exploitatieplan op te stellen voor de deelgebieden De Veldpost en De Schuilhoeve. De gronden waarop de aangewezen bouwplannen zijn voorzien ten laste waarvan kostenverhaal aan de orde zou zijn, zijn gelegen op gronden die eigendom zijn van de gemeente, zodat kostenverhaal langs privaatrechtelijke weg bij gronduitgifte kan plaatsvinden en daardoor voldoende verzekerd is.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 17 J.A.M.M. Gloudemans

Het perceel Uiverstraat 62 (Kadastraal bekend sectie H08660 en H8137) heeft in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming 'Maatschappelijk'. In het huidige bestemmingsplan heeft het perceel de bestemming 'Gemengd 2' (kantoor, dienstverlening, maatschappelijk). De eigenaar heeft de grond van de gemeente gekocht ten behoeve van de vestiging van een fysiotherapie praktijk. Een beperking van de bestemming vermindert de waarde van het pand en bemoeilijkt het verhuren en verkopen van het pand. Verzocht wordt de huidige bestemming te handhaven.

Reactie

In het vigerende bestemmingplan Badhoevedorp 1e herziening en aanvulling (vastgesteld 21-03-1985) heeft het perceel de bestemming Praktijkruimten P1 gekregen. Deze gronden zijn bestemd voor praktijkruimten, met dien verstande dat de hoogte van de gebouwen niet meer dan 4 meter mag bedragen. In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel de bestemming Maatschappelijk gekregen met een bouwhoogte van 4 meter. Binnen deze functie zijn maatschappelijk voorzieningen toegestaan. Hieronder valt ook een fysiotherapie praktijk. Gevraagd wordt om een gemengde bestemming en de functie kantoor en dienstverlening mogelijk te maken. Gezien de beperkte ruimtelijke effecten kan worden ingestemd met dit verzoek. De bestemming wordt aangepast naar 'Gemengd - 2'.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. De bestemming wordt aangepast naar 'Gemengd - 2'.

Zienswijze 18 Splat B.V. namens J. Groenewoud

- a. *Het pand aan de Sloteweg 139 staat geruime tijd leeg. Het pand is in gebruik geweest voor detailhandel. Het huidige bestemmingsplan geeft de bestemming 'bebouwing met winkels en eengezinshuizen' aan. Het ontwerpbestemmingsplan geeft de volgende bestemming aan op deze locatie 'wonen, horeca, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, cultuur en ontspanning. De eigenaar van het pand wil het vloeroppervlak in kleinere eenheden verhuren om de verhuurbaarheid te vergroten. Reclamant heeft hiertoe een aantal schetsen bijgevoegd.*
- b. *Aan de voorzijde van Sloteweg 139 wordt gevraagd om 100 m² grond – georiënteerd op het zuidoosten – voor terras te bestemmen.*
- c. *Op dit moment zijn er vijf parkeerplaatsen gelegen aan de zijkant van het pand. Mochten er nog parkeerplaatsen nodig zijn, dan ligt achter de panden Sloteweg 147 t/m 143a een stuk openbaar groen waar drie langspaarkeerplekken gerealiseerd kunnen worden, er blijft dan tevens nog een stuk openbaar groen over.*

Reactie

- a. Het ontwerpbestemmingsplan regelt niet het aantal eenheden van een functie binnen het pand aan de Sloteweg 139. Er bestaat dan ook geen belemmering om meerdere eenheden van een functie in het pand toe te staan.
- b. In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel een bestemming Centrum gekregen. Hiermee worden de bestaande rechten gerespecteerd. Op deze gronden is horeca toegestaan. Het door reclamant gewenste terras aan de zuidoostzijde van het perceel is op grond het ontwerpbestemmingsplan dan ook mogelijk, een aanduiding voor een terras hoeft niet opgenomen te worden. Wel dient op grond van de *Algemene Plaatselijke Verordening 2012 Haarlemmermeer* een melding te worden gedaan. Op basis van deze melding wordt beoordeeld of het terras voldoet aan de geldende richtlijnen.
- c. Het toevoegen van extra parkeerplaatsen achter de panden Sloteweg 147 t/m 143a op gronden voor openbaar groen wordt niet wenselijk geacht.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 19 Van Schie Advocatuur namens Chipshol Holding B.V.

Reclamant voert de volgende zienswijze aan

- a. *Het ontwerpbestemmingsplan bevat slechts een fractie van het gebied Badhoevedorp Zuid dat een internationaal erkende positie heeft voor de ontwikkeling van een Airportcity. Het ruimtelijk beleid zou zich dienen te richten op het totale gebied ten zuiden van Badhoevedorp. Het thans*

- vastgestelde tracé voor de omlegging van de A9 maakt de ontwikkeling van een Airportcity definitief onmogelijk en in plaats daarvan wordt via het onderhavige ontwerpbestemmingsplan gewerkt met deelplannen waarbij elk zicht op een totaalvisie ontbreekt. De begrenzing van het plangebied dient dan ook veel ruimer te worden gesteld.*
- b. Bij reclamant berusten de zakelijke belangen van diverse binnen het bestemmingsplan gelegen gronden. Bezwaar wordt gemaakt tegen de toegekende specifieke bestemmingen. Aan haar gronden wordt in strijd met goede ruimtelijke ordening als belangrijkste bestemmingen een agrarische bestemming en de bestemming 'Sport 2' toegekend. De kritiek van reclamant vloeit voort uit de bredere context, haar visie op de randvoorwaarden voor succesvolle gebiedsontwikkeling in Badhoevedorp Zuid en de eerder met de overheden (Schiphol Area Development Company bijvoorbeeld) gesloten overeenkomsten hierover. Die bredere context is zeer wezenlijk voor de te maken planologische keuzes voor dit gebied. De toegekende bestemmingen in het ontwerpplan sluiten niet aan bij de meest actuele visie van de gemeente voor dit gebied. Hierbij verwijst reclamant naar het kaartbeeld op bladzijde 14 van de Voortgangsrapportage ('Rondom A9 en Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp, februari 2013').*
 - c. Reclamant verwijst naar een artikel uit het Financieel Dagblad (21 mei 2007) waarin aangegeven wordt hoe het potentieel van de luchthaven voor de economie wordt verkwaanseld, terwijl de plannen al in de 80-er jaren waren ontwikkeld door Chipshol. Het onderhavige bestemmingsplan wordt gezien als passend in de kwalificatie "lukrake ontwikkelingen die economisch inefficiënt zijn, leiden tot een wanstaltige omgeving en resulteren in een voor het milieu onhoudbare situatie".*
 - d. Het rapport van de Commissie Vriesman (januari 2009) genaamd Mainport 2.0 is bijgevoegd als illustratie van een falend beleid op het niveau van de rijksoverheid, de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer. Een aantal citaten uit het rapport zijn opgenomen in de zienswijze. Eén citaat ter illustratie van het standpunt van reclamant dat de conflicten tussen marktpartij Chipshol en luchthaven en overheden een negatieve uitwerking op de gebiedsontwikkeling hebben. Een tweede citaat gaat in op zorg en ergernis die uitgesproken wordt over de wijze waarop Schiphol omgaat met actoren in zijn omgeving. Uit een derde citaat volgt de verklaring waarom Nederland zo weinig heeft gedaan met de kansen van de mainport Schiphol. De banenmotor Schiphol stagneert al meer dan een decennium.*
 - e. In 1994 presenteerde de dorpsraad van Badhoevedorp, Chipshol en de SADC plannen voor een omlegging van de A9 op 1200 meter van de zuidrand van het dorp als onderdeel van een totaalvisie gericht op de ontwikkeling van een Airportcity. De grotere afstand tot de A9 is milieutechnisch veel beter, maar vooral ook de planologische ontwikkelingen gaven veel betere mogelijkheden. De luchthaven en Rijkswaterstaat blijven evenwel consequent visieloos, kleinschalig en kortzichtig denken. Zij wilden de weg zo dicht mogelijk bij het dorp, zodat de 2^e terminal maximale ruimte behoudt. De ontwikkelingsmogelijkheden van overblijvende gronden van Chipshol worden gemarginaliseerd. En blijkens de uitspraak van de Raad van State van december 2012 is het juridisch weer gelukt om het kloppend te maken. Kennelijk is het niet nodig een dergelijke wegomlegging te beoordelen op zijn ruimtelijke en economische effecten.*
 - f. De gemeente Haarlemmermeer heeft zich echter als aandeelhouder van de SADC in 1989 contractueel gebonden aan medewerking bij de ontwikkeling van de Chipshol gronden in Badhoevedorp Zuid. Voorwaarde was onder meer de definitieve vaststelling van het tracé van de A9 door de minister van (thans) Infrastructuur en Milieu. Het huidige ontwerpbestemmingsplan is in alle opzichten in strijd met die door de gemeente eerder aangegane verplichtingen in deze civielrechtelijke overeenkomst.*
 - g. Reclamant beschrijft uitvoerig een voorgeschiedenis van de locatie Badhoevedorp-Zuid en de relatie met het Bestuursforum en de Schiphol Area Development Company.*
 - h. Op 31 mei 1989 zijn twee overeenkomsten (inzake Schiphol Zuidoost alsmede Badhoevedorp Zuid) gesloten tussen Chipshol en de SADC. In deze overeenkomsten verbonden de partijen die in het SADC samenwerkte zich tot medewerking bij de spoedige ontwikkeling van de Chipshol*

- gronden in Badhoevedorp Zuid. De SADC partners hebben direct na ondertekening van het convenant alles nagelaten om de uitvoering van hetgeen zij krachtens een civielrechtelijke overeenkomst verplicht waren te goeder trouw uit te voeren. Na ondertekening startte een traject van tegenwerking dat tot op heden voortduurt. Systematisch misbruikten de overheden hun publieke bevoegdheden om onder de civielrechtelijk aangegane verplichtingen uit te komen. Reclamant trekt de conclusie dat de aandeelhouders van de SADC, waaronder de gemeente Haarlemmermeer, op het moment dat zij de verplichtingen jegens Chipshol aangingen op 31 mei 1989 nimmer de bedoeling hebben gehad om hun deel van de overeenkomst uit te voeren.*
- i. Reclamant stelt dat sprake is van schadeplichtigheid op grond van het te kwader trouw aangaan van verplichtingen.*
 - j. Verzocht wordt om onderhavige ontwerpbestemmingsplan in te trekken en in plaats daarvan een bestemmingsplan voor te bereiden voor het gehele airportcity-gebied Badhoevedorp Zuid. Een en ander voortvloeiend uit de contractuele verplichtingen die op de gemeente rusten uit hoofde van de overeenkomst(en) van 31 mei 1989 van Chipshol met de SADC, wetende dat het beleid van de SADC werd en wordt bepaald door het Bestuursforum, waarvan (ook) politieke bestuurders van de gemeente Haarlemmermeer deel uitmaken.*
 - k. Subsidiair wordt verzocht op de gronden van Chipshol - voor zover opgenomen binnen de bestemmingsgrenzen - tenminste een bestemming op te nemen die een hoogwaardige ontwikkeling op die gronden toestaat.*
 - l. Reclamant brengt ook kritiek naar voren met betrekking tot de financiële uitvoerbaarheid van het plan. In de toelichting wordt vermeld dat minimaal € 35,6 miljoen uit de grondopbrengst van het terrein Badhoevedorp Zuid gedekt moet worden, door kantoor- en bedrijvenontwikkeling. Minimaal € 54,4 miljoen moet worden gedekt uit de ontwikkeling van het oude tracé Badhoevedorp centrum binnen het plangebied. Gesteld wordt dat de gemeente zich heeft verbonden aan een enorme financiële bijdrage aan de omlegging van de A9 terwijl het niet aannemelijk is dat: de beoogde opbrengst van € 35,6 miljoen uit verkoop uit verkoop wordt gerealiseerd en dat de combinatie Bohemen AM een bijdrage van € 54,4 miljoen zal betalen. Gevraagd wordt hoe hard een oude garantie is op het moment dat de marktsituatie volledig is gewijzigd. Gesteld wordt dat te voorzien valt dat de ontwikkelaars de afgesproken bijdrage niet gaan voldoen en de gemeente volledig voor de eerder overeengekomen bijdrage van € 90 miljoen zal opdraaien. Op welke wijze Bohemen en AM indirect aannemelijk worden gesteund, dit zou verboden staatssteun zijn.*
 - m. Gesteld wordt dat de gemeente met de ontwikkelaars een anterieure overeenkomst dient af te sluiten of een exploitatieplan dient vast te stellen. De huidige opzet met een gegarandeerde bijdrage buiten de wettelijke kaders om is niet op zijn plaats. Gelet op de zeer hoge lasten die op het plan drukken is het plan financieel economisch onuitvoerbaar. Het plan kan alleen financieel uitvoerbaar zijn indien de omlegging van de A9 geen doorgang vindt.*

Reactie

- a. Het voorliggende bestemmingsplan heeft geen betrekking op Badhoevedorp-Zuid. De gekozen begrenzing komt voor uit de situering van de omgelegde A9. De beslissing over de ligging van het tracé voor de A9 is een beslissing van het Rijk geweest. Waarbij de gemeente vanaf het begin zich kon vinden in een afstand van 600 m vanaf de Schipholweg. Het Rijk heeft hierbij alle belangen afgewogen en onderzocht. Dit is voor de gemeente een gegeven. De gemeente heeft niet besloten om het tracé door de door Chipshol beoogde 'Airportcity gronden' neer te leggen, maar het Rijk. Het Tracébesluit maakt dat het gebied in twee delen verdeeld wordt; het gebied van de Schipholdriehoek ten zuiden van de omlegging A9 en die van het Ontwikkelgebied Badhoevedorp.
De provincie heeft, als uitwerking van de Provinciale Structuurvisie, met verschillende partijen de *Gebiedsvisie Schipholdriehoek* opgesteld. Het uitgangspunt van deze gebiedsvisie is de Schipholdriehoek te reserveren voor ontwikkelingen op de lange(re) termijn om de

maatschappelijke en economische potentie ervan ten volle te kunnen benutten. Het ruimtelijk beleid voor de lange termijn van de gemeente is onder meer vastgelegd in de *Structuurvisie Haarlemmermeer*. Deze sluit weer aan bij de Provinciale Structuurvisie en de genoemde Gebiedsvisie Schipholdriehoek. Dit bestemmingsplan gaat over het gebied ten noorden van de omgelegde A9 en gaat onder andere in op de ontwikkelingen die in dit gebied voorzien zijn als gevolg van deze omlegging. Het bestemmingsplan maakt de gewenste planologische ontwikkelingen mogelijk die voorzien zijn binnen 10 jaar. Gesteld wordt dat de verschillende overheden wel degelijk een samenhangende totaalvisie voor het gebied hebben. Voor het bestemmingsplan zijn logische grenzen gekozen en hebben de ontwikkelingen die voor de komende 10 jaar zijn voorzien een passende bestemming gekregen.

- b. De keuze voor de bestemmingen vloeit onder meer voort uit het *Masterplan Badhoevedorp-Centrum* waar direct ten zuiden van de Schipholweg functies als sport, recreatie en groen/natuur zijn voorzien. De toegekende bestemmingen passen bij het uitgangspunt van goede ruimtelijke ordening. Dit Masterplan heeft overigens een uitgebreid participatieproces doorlopen waarin alle belanghebbenden hun standpunten naar voren hebben kunnen brengen. Reclamant heeft in 2008 geen inspraakreactie op het concept Masterplan Badhoevedorp-Centrum gegeven. De bredere context van de planontwikkeling is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Wat betreft het door indiener van de zienswijze aangehaalde kaartbeeld uit de Voorgangsrapportage wordt erop gewezen dat dit geen 'actuele visie' is, maar een kaartbeeld dat verschillende deelgebieden benoemt. In de toelichting van het bestemmingsplan staat opgenomen welke visies ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan.
- c. Hiervan wordt kennis genomen.
- d. Hiervan wordt kennis genomen.
- e. In de loop van de jaren zijn verschillende van tracévarianten de revue gepasseerd, opgesteld door verschillende partijen. In 1999 heeft de gemeente in de *Structuurvisie Badhoevedorp* (eveneens opgesteld in samenspraak met bewoners) ook een variant opgenomen als inzet voor overleg met het Rijk. Uiteindelijk heeft het Rijk een bepalende rol bij het onderzoeken van varianten en het vaststellen van het uiteindelijke tracé. Zie ook de reactie onder a.
- f. Geconstateerd wordt dat er geen overeenkomsten bestaan tussen de gemeente en Chipshol met betrekking tot gronden in het plangebied. Het ontwerpbestemmingsplan is niet in strijd met de eisen van goede ruimtelijke ordening en/of de financiële onderbouwing van het plan. Het feit dat in het verleden tussen publieke partijen afspraken zijn gemaakt over een andere ontwikkelingsvolgorde is niet in strijd met een goede ruimtelijke ontwikkeling en/of de financiële haalbaarheid van het plan. Periodiek evalueren publieke partijen de fasering van locaties en stellen die eventueel bij. Dit gebeurt op basis van feitelijke vraagontwikkeling, verwachte kwalitatieve en kwantitatieve marktontwikkelingen en beleidsmatige overwegingen. Algemeen is bekend dat de huidige te verwachten behoefte aan kantoor- en bedrijfslocaties veel lager is dan in het verleden geprognostiseerd. Dit dwingt dan ook tot bijstelling van de planfasering. Dit met het doel om tot een zo optimale integrale ruimtelijke ontwikkeling te komen. Zo is in 2001 een nieuwe visie op de ruimtelijke- en economische ontwikkeling van de Schipholregio ontwikkeld, de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS). Deze REVS is vervolgens nog eens geactualiseerd (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 11 juni 2009) vastgesteld (REVS 2009-2030). In breder verband van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is de planning van kantoor- en bedrijfslocaties aan de orde in het kader van de Plabeka I en II processen (Platform bedrijven en kantoren). Op 16 juni 2011 heeft de raad ingestemd met de bijdrage van Haarlemmermeer in Uitvoeringsstrategie Plabeka II (2010-2040). Op 23 juni 2011 hebben de betrokken bestuurders van de Metropoolregio ingestemd met deze Uitvoeringsstrategie. De locatie Badhoevedorp-Zuid is uitgefaseerd tot na 2040.
- g. Hiervan wordt kennis genomen.
- h. Zie de reactie onder punt f.

- i. Daarvan is geen sprake. De gemeente is geen verplichting aangegaan met Chipshol met betrekking tot gronden in het plangebied. Zie tevens de reactie onder punt f.
- j. Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet ingetrokken. Verwezen wordt naar de reactie onder de punten a. en f.
- k. Zie de reactie onder punt f. Een bestemmingsplan heeft een planhorizon van circa 10 jaar. Er is geen aanleiding om nu een bestemming op te nemen die een hoogwaardige ontwikkeling mogelijk maakt in het deel van het bestemmingsplangebied dat is gelegen ten zuiden van de Schipholweg.
- l. Wat de financiële uitvoerbaarheid van het plan betreft wordt door reclamant betoogd dat onvoldoende zeker is dat de woningbouwmogelijkheden die in het plan zijn voorzien de door de gemeente gehoopte en door AM en Bohemen gegarandeerde grondopbrengsten zullen genereren, zodat de dekking van de gemeentelijke bijdrage aan de omlegging van de A9 onzeker is. Voor dit plan - waar die omlegging een gegeven is - is dit niet relevant. Het staat niet ter discussie - en dat wordt ook niet bestreden - dat het bestemmingsplan Badhoevedorp-Lijnden-Oost uitvoerbaar is, ook als de woningbouwgronden minder zullen opbrengen dan nu gedacht. In dat laatste geval zal het overschot in dit bestemmingsplangebied weliswaar minder zijn (en de gemeentelijke bijdrage aan de kosten van omlegging van de A9 daardoor in mindere mate zijn gedekt) maar niettemin zal dit bestemmingsplan nog steeds uitvoerbaar zijn.
 Reclamant stelt dat als AM en Bohemen de garantie van de grondopbrengst niet waarmaken, sprake zou zijn van staatssteun. Deze stelling wordt niet gedeeld. Van staatssteun zou sprake kunnen zijn, als de gemeente gronden onder niet-marktconforme, gunstiger prijzen en voorwaarden aan AM en Bohemen zou verkopen, maar dat is niet aan de orde (en dat wordt ook niet gesteld). Als AM en Bohemen de garantie niet waarmaken, bijvoorbeeld omdat zij wanprestatie plegen, is het aan de gemeente om daar consequenties aan te verbinden en nakoming te verlangen. De financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan komt daardoor niet in het gedrang. In de plantoelichting wordt beargumenteerd dat en hoe de bijdrage van de gemeente aan de omlegging van de A9 terugverdiend gaat worden. Voor dit plan - waar die omlegging een gegeven is - is dit niet relevant. De toelichting wordt op dit punt aangevuld. De stelling dat het plan alleen financieel uitvoerbaar kan zijn, als de omlegging van de A9 geen doorgang vindt, is onjuist en zelfs onbegrijpelijk: juist als de omlegging niet zou zijn verzekerd, zou het onderhavige bestemmingsplan niet uitvoerbaar zijn. De wens van reclamant dat de verlegging van de A9 een ander tracé zou volgen, nemen wij voor kennisgeving aan; de zienswijze richt zich op dat punt niet tegen het onderhavige bestemmingsplan, maar tegen het - inmiddels onherroepelijke - Tracébesluit.
- m. Er is geen noodzaak om een exploitatieplan op te stellen, nu het kostenverhaal anderszins is geregeld. De gronden waarop het bestemmingsplan aangewezen bouwplannen mogelijk maakt en ten laste waarvan kostenverhaal aan de orde is, zijn alle in eigendom van de gemeente of – voor wat betreft de gronden onder het huidige tracé van de A9 - zullen dat komen krachtens al gesloten overeenkomsten. Dat betekent dat kostenverhaal via gronduitgifte kan geschieden. Dat is niet in strijd met enig wettelijk kader.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. Wel wordt naar aanleiding van punt l ambtshalve in de toelichting de passages over de financiële uitvoerbaarheid van het plan aangevuld.

Zienswijze 20 V. Haaker

Verzocht wordt om de houten schuur op het achtererf op te nemen in de tekening behorend bij het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

Bijgebouwen zijn mogelijk binnen de bestemming Wonen tot een maximum oppervlak van 60 m² en een goot- en bouwhoogte van 3 respectievelijk 4 meter. De door reclamant aangegeven houten schuur past binnen deze regels, zodat deze niet op de verbeelding opgenomen hoeft te worden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 21 Ing. F.P. Tolsma

Reclamant is sinds 2011 eigenaar van de voormalige hervormde kerk met woonhuis aan de Hoofdweg 108-110. Het kerkgebouw zal benut worden als bedrijfsverzamelgebouw voor creatieve bedrijven en kantoren. De leegstaande woning wordt weer in gebruik genomen als woning. Voor de functiewijziging en de verbouwing is een omgevingsvergunning aangevraagd. Omdat er weinig vraag is naar bedrijfsruimte wordt de mogelijkheid onderzocht om in het kerkgebouw horeca te vestigen. Gedacht wordt aan een lunchroom/restaurant dat goed zou passen bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Lijndenhof. De ontwikkeling van een bedrijventerrein aangrenzend aan het perceel Hoofdweg 108-110 heeft de volgende nadelige gevolgen.

- a. *Overlast voor de woning door geluid, trillingen, stank, verkeer en parkeren. Verminderde luchtkwaliteit en extra veiligheidsrisico's.*
- b. *Wegnemen van het uitzicht naar het zuidwesten door nieuwe bebouwing.*
- c. *De sloot tussen het perceel en de huidige A9 is niet meer bestemd als 'water'. Reclamant is niet op voorhand tegen het dempen van de sloot, maar de effecten moeten goed onderzocht worden. Mogelijk ontstaan problemen met de grondwaterstand op het perceel en de fundering van de voormalige kerk en woning (welke niet op palen zijn gefundeerd en dus gevoelig zijn voor zettingen en verandering van de grondwaterstand). Door het dempen van de sloot vervalt de fysieke afscheiding van het perceel waardoor de beveiliging in het geding komt (hier moet deugdelijk hekwerk voor in de plaats komen).*
- d. *Ter hoogte van het perceel is over de Hoofdweg een groenstrook getekend tot aan de Hoofdvaart. Gevraagd wordt of het de bedoeling is dat de Hoofdweg hier wordt afgesloten. Indien dit het geval is wordt hier bezwaar tegen gemaakt omdat dit de bereikbaarheid van het bedrijf ernstig vermindert.*
- e. *Het zou een goede zaak zijn als het bedrijventerrein Lijnden-Oost en Lijndenhof een rechtstreekse aansluiting krijgt op de Hoofdweg, zodat het perceel Hoofdweg 108-110 beter bereikbaar zal zijn voor de bedrijven. Dit kan een weg zijn of eventueel alleen een fiets-/voetpad.*
- f. *Het ontwerpbestemmingsplan houdt niet goed rekening met de eigendommen. De nieuwe bestemming loopt door tot op het perceel Hoofdweg 108-110 (zuidwestkant).*
- g. *De ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan zorgen voor een aanzienlijke waardevermindering van het eigendom.*
- h. *Verzocht wordt om meer detailinformatie aan de plannen toe te voegen.*

Reactie

- a. De woning is nu direct naast het viaduct van de huidige A9 gelegen. Deze verdwijnt ter plaatse waardoor aangenomen kan worden dat de situatie voor wat betreft geluid, trillingen en stank verbeterd. Wat verkeer en parkeren betreft zal het bedrijventerrein Lijndenhof een eigen ontsluitingsstructuur krijgen. Het parkeren voor de bedrijven vindt plaats op eigen terrein. Bij de uitwerking van het bedrijventerrein zal rekening gehouden worden met de woningen aan de Hoofdweg door een zonering toe te passen (waarbij bedrijven in zwaardere categorieën verder van de woningen liggen). Omdat een dergelijke zonering nog niet in het plan staat, wordt deze alsnog in de wijzigingsbevoegdheid opgenomen.
- b. Ter plaatse is nu het viaduct van de A9 gelegen. Bij het uitwerken van het ontwerp voor het bedrijventerrein zal aandacht worden besteed aan de overgangszone tussen de bedrijven en de woningen langs de Hoofdweg.

- c. Kleinere watergangen zijn niet bestemd als water, binnen andere bestemmingen is het ook mogelijk water te realiseren. Of de sloot gehandhaafd zal blijven blijkt uit het toekomstige stedenbouwkundige ontwerp voor het bedrijventerrein. Daarbij zal een goede afwatering een randvoorwaarde zijn. Het benutten van watergangen als fysieke afscheiding tussen bedrijventerrein en andere functies behoort zeker tot de mogelijkheden.
- d. De Hoofdweg-Oostzijde wordt niet afgesloten. De opmerking over de groenbestemming van de Hoofdweg-Oostzijde is terecht. Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.
- e. Het bedrijventerrein zal geen directe aansluiting op de Hoofdweg-Oostzijde krijgen. Een fiets-/voetaansluiting behoort wel tot de mogelijkheden en is onderdeel van nadere uitwerking.
- f. Dit is gecontroleerd. Het bestemmingsplan volgt de bestaande eigendomsgrenzen.
- g. De door reclamant ingeschatte waardevermindering wordt door de gemeente niet gedeeld, aangezien de A9 een grote bron van overlast is en deze juist verdwijnt. Indien reclamant van mening blijft dat sprake is van aanzienlijke waardevermindering, dan kan hij een verzoek om tegemoetkoming van planschade indienen.
- h. Detailinformatie volgt bij de stedenbouwkundige uitwerking van het bedrijventerrein en bij de verdere uitwerking van het wijzigingsplan. Om reclamant ter wille te zijn wordt in de regels voor Wijzigingsgebied 1 opgenomen dat er geen onevenredige afbreuk aan gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden mag plaatsvinden.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor de punten a, d en h. Ten zuiden van het perceel Hoofdweg 110 krijgt de Hoofdweg-Oostzijde de bestemming 'Verkeer' (conform de reactie onder d). De regels voor wijzigingsgebied 1 (Lijndenhof) worden aangevuld (conform de reactie onder a en h).

Zienswijze 22 R. Relander

Reclamant wil de woning op het perceel Reigerstraat 29 uitbouwen met behoud van de achtertuin. Aan de zijkant en achterzijde zou een uitbreiding gemaakt worden die gedeeltelijk gebruikt wordt om op de begane grond gelijkvloers te kunnen wonen (berging, badkamer en slaapkamer). De bestaande berging in de achtertuin komt hierbij te vervallen.

Reactie

In het ontwerpbestemmingsplan is voor reclamant zijn gronden aan de voor- en zijkant van de woning een bestemming Tuin opgenomen. De bestemmingsgrens van Tuin met Wonen is gelegd op het verlengde van de achtergevel van de woning. Deze wijze van bestemmen is aangehouden voor praktisch alle woningen in het oude tuindorp (paragraaf 2.3 van de toelichting), tenzij al sprake is van bebouwing in de zijtuin. Belangrijke reden voor deze wijze van bestemmen is dat de bestaande bebouwing en de ruime groene setting, in overeenstemming met het tuindorp-idee, stedenbouwkundig gezien van grote waarde zijn.

Omdat de gronden bestemd zijn als Tuin, bestaat daar geen mogelijkheid om de woning uit te breiden met een badkamer en/of slaapkamer. Weliswaar kunnen de gronden zonder omgevingsvergunning bebouwd worden (ex artikel 2, Bijlage II van het Bor), doch niet voor de functie wonen. Gelet op het feit dat dergelijke bebouwing al wel zonder vergunning gerealiseerd kan worden en voor het opheffen van het planologische strijdige gebruik gemeentelijke beleidsregels bestaan, wordt de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen regeling als te beperkend ervaren. Dit mede omdat in vergelijkbare situaties aanbouwen aan de zijkant van de woningen zijn geplaatst. Zodoende wordt ervoor gekozen de opgenomen grens tussen Tuin en Wonen, in het gebied van het oude tuindorp, te verleggen tot 4 meter achter de voorgevellijn. Daarmee wordt zowel ruimte geboden aan initiatieven om woningen uit te breiden als voorzien in een regeling die de stedenbouwkundige waarden respecteert.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. De bestemmingsgrens van Tuin en Wonen wordt op 4 meter achter de voorgevellijn gelegd.

Zienswijze 23 C.G. Verweij

De bestemming van Papegaaistraat 8 is niet in overeenstemming met de verleende artikel 19-2 WRO vrijstelling en verleende bouwvergunning (2008/1429). Verzocht wordt om het plan aan te passen.

Reactie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming gebracht met de verleende artikel 19 lid 2 WRO. De bestaande woning wordt in de juiste maatvoering op de verbeelding opgenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. Het bouwvlak wordt aangepast op de verbeelding.

Zienswijze 24 W. Hofboer

Reclamant verzoekt de beoogde doortrekking van de Keizersweg tot de Amsterdamsebaan niet uit te voeren. Hierbij wordt gesteld dat:

- a. *Het doortrekken van de Keizersweg tegen de doelstelling van het Masterplan en Verkeerstructuurplan is.*
- b. *Een brede groenstrook gaat verloren. Er verdwijnt in het plan omlegging A9 al meer dan genoeg groen / park.*
- c. *Het (sluip)verkeer neemt toe, nu al staat er rond 16.00 een file op de Amsterdamsebaan richting Badhoevedorp. Dit zorgt voor stank, stof en geluidsoverlast.*
- d. *Het is onveilig voor schoolgaande kinderen, vooral van de Rietveldschool. Het is onveilig voor spelende kinderen uit de Bloemenbuurt. Het is onveilig voor wandelaars die naar het wandelpark willen, dit is nu bereikbaar door alleen een fietspad over te steken.*
- e. *De doorgaande weg naast de bestaande huizen zal het leefbaarheidsniveau ernstig aantasten.*
- f. *Verzocht wordt het doortrekken van de Keizersweg naar de Amsterdamsebaan niet door te laten gaan.*

Reactie

- a. De Keizersweg wordt niet doorgetrokken tot de Amsterdamse Baan, maar tot de Amsterdamse Laan en is zodanig ook opgenomen in de Actualisatie van het Verkeersstructuurplan. Het doortrekken dient ter ontsluiting van het noordelijke deel van de nieuwe woonwijk Quatrebras naar de rest van het dorp. Dit betreft circa 200 woningen. Het doortrekken van de Keizersweg is als optie in het Masterplan opgenomen.
- b. Het doortrekken van de Keizersweg zal inderdaad ruimte vragen, de weg dient zorgvuldig ingepast te worden en een groene aankleding te krijgen. Uitgangspunt is om de bomen langs het Anemoonpad te behouden.
- c. De Amsterdamse Baan wordt verschoven en komt recht in het verlengde van de brug en rotonde Lijnden Oost te liggen. Ongeveer op de huidige locatie komt de Amsterdamse Laan, die een lokale ontsluitingsweg zal zijn en slechts ten doel heeft de nieuwe wijk Quatrebras op de Schipholweg te ontsluiten. Gedurende enige tijd blijft de route Amsterdamse Laan – Robert Kochstraat bestaan ter ontsluiting van het centrum. Dit heeft geen relatie met de verlengde Keizersweg.
- d. De doorgetrokken Keizersweg zal het profiel krijgen van een erftoegangsweg met 30 km/uur. Gezien het profiel en het geringe aantal verkeersbewegingen zal de weg veilig over te steken zijn.

- e. Het verlengde deel van de weg wordt iets afgebogen, zodat de groenstrook en de fietsroute blijven bestaan. Het betreft een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur en geen doorgaande weg met 50 km/uur. De verkeersprognoses geven aan dat slechts circa 100 motorvoertuigen per etmaal van de weg gebruik zullen maken. Dit betreft alleen verkeer van bewoners in de directe omgeving. Een dergelijk aantal verkeersbewegingen zal het leefbaarheidsniveau amper aantasten.
- f. De zienswijze van reclamant geeft geen aanleiding om de Keizersweg niet door te trekken.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 25 Arag Rechtsbijstand namens P. Zantman

Reclamant is woonachtig aan de Meidoornweg 10. Op het aangrenzende perceel - Meidoornweg 2 - wordt in het ontwerpbestemmingsplan een leegstaand kantoorpand bestemd voor horeca-hotel.

- a. *Niet uitgesloten is dat het gebouw gebruikt gaat worden voor het bieden van logies in het kader van het uitbaten van prostitutie. Verzocht wordt dit gebruik uit te sluiten.*
- b. *De afstand van de gevel van het gebouw tot aan de gevel van de woning van reclamant is minder dan 20 meter. Op grond van de bestemming zou er een discotheek geëxploiteerd mogen worden. Volgens de richtafstanden bedrijven en milieuzonering dient bij het exploiteren van een discotheek tenminste een hinderafstand van 30 meter in acht genomen te worden. Verzocht wordt om het gebruik van de inrichting als discotheek uit te sluiten.*
- c. *In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt de visie van de gemeente op het aantal parkeerplaatsen dat noodzakelijk is per bestemming. In onze gemeente ontbreekt het aan vastgesteld beleid hierover. Alleen daarom al kan dit bestemmingsplan niet vastgesteld worden, omdat de gemeente de belangen van de bewoners dient af te wegen tegen het belang bij het vestigen van een hotel in een woongebied.*
- d. *Op grond van de parkeerkengegevens dient er één parkeerplaats per kamer aanwezig te zijn. Daarnaast dienen parkeerplaatsen voor personeel aanwezig te zijn evenals een parkeerplaats voor nooddiensten en een bevoorradingsplek. Voor een restaurant geldt een parkeernorm van minimaal 13 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Voor een café/bar/discotheek 6 per 100m² bvo. Niet inzichtelijk is op welke manier voldaan kan worden aan de minimaal in acht te nemen parkeernorm. Voor zover nu kan worden overzien wordt niet voldaan aan één van deze parkeernormen.*
- e. *In de toelichting staat onder 3.3.14 dat de gemeente een wijzigingsbevoegdheid wenst op te nemen tot extended stay appartementen aan de Meidoornweg. Een wijzigingsbevoegdheid noch een aanduiding extended stay is op de plankaart of in de regels voor het bewuste pand niet aangetroffen. Wel een aanduiding voor een specifieke vorm van groen-water. Deze onduidelijkheid geeft aan dat er geen visie is op het pand en dat de bestemming van dit pand niet op de juiste manier is verwerkt in het bestemmingsplan. Een wijzigingsbevoegdheid ontbreekt en de bestemming tot horeca-hotel is zo breed, dat hierdoor vele vormen van horeca mogelijk worden gemaakt, volledig in strijd met de in de toelichting verwoorde visie op horeca in woongebieden.*
- f. *Niet is onderzocht wat de geluidhinder is, uitgegaan van de mogelijkheid ter plaatse een dancing/discotheek te realiseren op 17,5 meter afstand van de woning aan de Meidoornweg 10. Gezien de cumulatie van geluid is het gestelde onderzocht naar geluidsoverlast volstrekt onvoldoende. Voor zover sprake is van een onderzoek, aangezien dit niet aangetroffen wordt bij het ontwerpbestemmingsplan.*
- g. *Het bestemmen van een kantoorpand tot een hotel, zonder enig onderzoek naar de mate van inbreuk van de privacy op omwonenden, in strijd met het gemeentelijk horecabeleid, zonder enig inzicht te verschaffen in het aantal parkeerplaatsen en in hoeverre hiermee voldaan kan worden*

aan een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor omwonenden, zonder enige of voldoende onderzoek naar te ondervinden geluidsbelasting voor omwonenden, zonder uit te sluiten dat de zakenexploitatie, restaurant en discotheek zullen zorgen voor verregaande parkeeroverlast voor omwonenden, is zeer onzorgvuldig en in strijd met het motiveringsbeginsel.

- h. *Verzocht wordt om het betreffende perceel naast Meidoornweg 10 niet te bestemmen voor horeca of voor een hotel.*

Reactie

- a. Het gebruik van gronden en/of bouwwerken in strijd met de bestemming wordt in principe al gereguleerd via de Wabo (artikel 2.1 lid 1 sub c). In reclamant zijn zienswijze wordt echter aanleiding gezien om dit ook expliciet in de specifieke gebruiksregels van de bestemming Horeca-Hotel op te nemen.
- b. Gebleken is dat, abusievelijk, voor de betreffende gronden geen aanduiding “specifieke vorm van horeca - extended stay” op de verbeelding is opgenomen. Dit wordt bij de vaststelling alsnog gedaan. Uit het bepaalde in artikel 20.1 sub b van de planregels kan afgeleid worden dat op deze gronden uitsluitend een extended stay hotel is toegestaan. Aan deze regeling wordt toegevoegd dat hier maximaal horeca categorie 2 behorend bij de extended stay wordt toegestaan. Daarmee is het niet mogelijk om ter plaatse een discotheek te exploiteren. In de specifieke gebruiksregels van de bestemming Horeca-Hotel wordt maximaal categorie 2 toegestaan. De minimale richtafstand voor horeca categorie 2 in een rustige woonwijk is 10 meter. Gezien de omliggende bedrijven is er echter sprake van een gemengd gebied waardoor op basis VNG systematiek een kleinere richtafstand aangehouden kan worden. De gemeten afstand tussen het bouwvlak van de woning en de grens van de bestemming Horeca- Hotel is 8,5 meter. Voor dit gemengde gebied wordt deze afstand aanvaardbaar geacht. Hiermee wordt voldaan aan vereisten vanuit de publicatie Bedrijven en Milieuzoneringen van de VNG.
- c. Het in het plan voor het extended stay-hotel opgenomen aantal parkeerplaatsen voldoet aan de gemeentelijke parkeernormen. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte zijn de CROW normen gehanteerd (het Deltaplan Bereikbaarheid gold ten tijde van beoordeling van het plan nog niet). Hierbij is uitgegaan van matig stedelijk gebied, waarbij door de CROW in de parkeercijfers een bandbreedte van 0,5 tot 1,5 parkeerplaats wordt gehanteerd per kamer ongeacht het type gebied binnen de gemeente.

Om te bepalen welke norm binnen de bandbreedte van toepassing is, is het van belang om het type gebruikers en de specifieke locatie te typeren. In dit specifieke geval gaat het om een extended-hotel, gericht op gasten van het type expats en werknemers uit binnenland (die enkele maanden voor een bedrijf in de regio werken), middenklasse toeristen en incidenteel luchtvaartpersoneel. De eerstgenoemde categorie van expats en werknemers, zal gezien het type hotel in mindere mate uit het management bestaan en reist slecht gedeeltelijk per (huur)auto en maakt daarnaast gebruik van het OV of collectief vervoer (shuttlebus). Het luchtvaartpersoneel zal vrijwel uitsluitend gebruik maken van collectief vervoer.

Voor wat betreft de middenklasse reiziger kan gesteld worden dat deze gezien de ligging in redelijk mate gebruik zal maken van eigen vervoer (auto en fiets). Het hotel heeft een restaurant en bar vooral gericht op de hotelgasten. Het restaurant zal eenvoudige maaltijden serveren. Ook gezien de ligging zullen bar en restaurant niet of nauwelijks bezoekers van buiten trekken. Tot slotte wordt stil gestaan bij de verhouding in het aantal kamers en de hoeveelheid medewerkers die gelijktijdig aanwezig zal zijn en dan ook nog met de auto naar het werk komt. Gezien het type hotel en de beperkte faciliteiten, zal de omvang van het gelijktijdig aanwezige personeel in deze specifieke locatie (o.a. receptie, keuken, bediening, schoonmaak) op het meest drukke moment niet boven de zeven personen uitkomt. Hiervan mag aangenomen worden dat zij niet allen met de auto naar het werk komen, maar ook gebruiken maken van de fiets en het OV.

Op basis van het vorenstaande is uitgegaan van 0,85 parkeerplaats per kamer. Hierbij is het uitgangspunt dat maximaal 70% van de gasten (1 of 2 persoonskamers) een auto tot hun beschikking hebben en maximaal 70% van het personeel met de auto naar het werk komt. Concluderend kan worden gesteld dat op basis van een realistische parkeerbalans er 85 parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar moeten zijn om in de maximale parkeerbehoefte te voorzien. Als extra informatie kan, uitgaande van een maximale bezetting van alle 100 kamers én een maximaal gelijktijdige aanwezigheid van al het personeel, waarvan totaal 70% met de auto komt, worden gesteld dat 75 parkeerplaatsen voldoende zijn. In het geval van de aanwezigheid van 85 parkeerplaatsen is ruimschoots voldoende parkeergelegenheid over voor onvoorzien en eventueel bezoek aan gasten. Verder zullen natuurlijk enkele laad- en losplaatsen evenals kiss & ride plaatsen beschikbaar moeten zijn voor shuttlebusjes, leveranciers en taxi's. Daarvoor is dan in het geval van de in totaal 90 parkeerplaatsen nog voldoende ruimte over.

- d. Zie zienswijze 25 sub c.
- e. Zoals hiervoor al is aangegeven, is de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - extended stay' per abuis niet opgenomen c.q. verwisseld met de door reclamant genoemde aanduiding. Hieruit kan echter niet afgeleid worden dat er geen visie is op het pand dan wel het voorgestelde gebruik. Gebleken is dat in de toelichting ten onrechte wordt gesproken over een wijzigingsbevoegdheid. De toelichting hierop wordt aangepast.
Het initiatief voldoet aan het gemeentelijk horecabeleid. Ondersteunde horeca is namelijk standaard toegestaan voor de bestemming Hotel-Horeca tot een maximum van 150 m² b.v.o. In het plan voor het extended stay-hotel is circa 200 m² b.v.o. aan horeca opgenomen. Gezien de omvang van het aantal hotelkamer (100 kamers) wordt het aantal m² aan horeca noodzakelijk en aanvaardbaar geacht voor de beoogde functie. Dit is in lijn met het gemeentelijk horecabeleid dat inzet op meer aanbod van horeca te creëren door, in principe, medewerking te verlenen aan initiatieven (ja, mits i.p.v. nee, tenzij benadering).
- f. Met het alsnog opnemen van de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - extended stay' is een discotheek ter plaatse niet meer toegestaan. Voor het toegestane gebruik, overeenkomend met wonen, hoeft geen nader geluidsonderzoek te worden gedaan.
- g. In de bestaande situatie is een kantoor aanwezig. Door het ombouwen van het kantoorpand tot hotel is enigszins sprake van een vermindering van de privacy ten opzichte van de bestaande situatie, aangezien het hotel ook 's avond en in het weekend open is. Echter, deze aantasting van de privacy wordt als aanvaardbaar geacht. In de bestaande situatie is immers een kantoorpand toegestaan en aanwezig, zodat al inbreuk op de privacy plaatsvindt. De ontwikkeling leidt slechts tot een marginale verslechtering. Ten aanzien van het parkeren wordt opgemerkt dat de ontwikkeling voldoet aan de minimaal noodzakelijke parkeerbehoefte. Zie zienswijze 25 sub c.
- h. Aan dit verzoek wordt niet tegemoet gekomen. Door enkel een extended stay toe te staan, wordt de opgenomen regeling aanvaardbaar geacht.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor de punten a, b, c en f.

Zienswijze 26 A. Seelemann

Reclamant is bewoner van de Sloterweg. De zienswijze heeft betrekking op twee punten.

- a. *De toegang naar De Veldpost vanuit het dorp is onveilig doordat kinderen en sporters de Schipholweg moeten oversteken, zeker nu de Schipholweg op 80 km/uur blijft. Voorgesteld wordt om een viaduct aan te leggen over de Schipholweg, misschien ter plaatse van de Kamerlingh Onneslaan. Eventueel kan een rotonde met vrij liggend fietspad op de kruising Schipholweg / Sloterweg worden aangelegd.*

- b. *Het tweede punt betreft de bussen over de Sloterweg tussen Badhoevedorp en het justitieel complex. De Sloterweg is een lokale weg en niet breed genoeg voor twee bussen om elkaar ongehinderd te passeren. De bermen zijn nu al plat gereden door het vele vrachtverkeer de afgelopen periode. Ook de haakse bocht van 2000 El naar de Sloterweg is te krap voor bussen als er tegenliggers komen. Het alternatief is om bussen via de Loevensteinse randweg naar het nieuwe openbaar vervoersknooppunt Schiphol-Noord te laten rijden. In de toekomst kunnen de bussen ook via de andere kant over de aan te leggen T106 naar Amsterdam.*

Reactie

- a. De veiligheidssituatie op de Schipholweg en de relatie met het afwaarderen van de Schipholweg is voor de gemeente een buitengewoon belangrijk punt in de onderhandelingen met de provincie. Ingezet wordt op een afgewaardeerde en veilig oversteekbare Schipholweg, de realisatie van een viaduct past niet in dat streven. De suggestie voor realisatie van een rotonde met vrij liggend fietspad op de kruising Schipholweg – Sloterweg is eerder afgewogen, maar juist voor fietsers is een oversteek met een rotonde minder veilig dan een met verkeerslichten geregelde oversteek. Daarnaast zijn het grote ruimtebeslag (inclusief het omleggen van kabels en leidingen) en de hoge kosten van aanleg nadelen van een rotonde. Vooralsnog wordt dit niet meegenomen in het bestemmingsplan.
- b. Wat betreft de bussen over de Sloterweg (Zuid), geldt dat alle opties nog open zijn. Vast staat dat het justitieel complex en de Marechaussee per openbaar vervoer ontsloten dienen te zijn: minimaal op Schiphol Plaza. Als suggestie is een verlenging van deze verbinding naar Badhoevedorp en Amsterdam (eindpunt tramlijn 1). Er zijn nog verschillende routevarianten mogelijk, waar de Sloterweg er één van is. De wegbreedte op de Sloterweg is net breed genoeg om twee bussen elkaar te laten passeren, zij het niet met volle snelheid. Een andere variant is inderdaad via een nieuw aan te leggen verbinding, rechtstreeks naar de T106.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het VSP.

Zienswijze 27 R. Hermans namens zwemschool De Vogel

Reclamant heeft een bedrijf in aanleg van zwembaden. Voor de klant Zwemschool de Vogel te Badhoevedorp wordt het verzoek gedaan om de bestemming van het pand Jan van Gentstraat 140 te wijzigen. Verzocht wordt om een gemengde bestemming ('gemengd 2') waar dienstverlening, maatschappelijk, sport of een gemengde bestemming op kan komen waar een privé zwemschool onder kan vallen. Voorheen zat in het pand een kinderdagverblijf en onlangs is in de zelfde straat een sportschool gekomen. Doordat het een privézwemschool betreft en er met kleine groepen gezwommen wordt zal er geen overlast zijn van auto's of verkeer. Op eigen terrein kan geparkeerd worden en tegenover het pand ligt een groot parkeerterrein.

Reactie

Beleidsmatig gezien stelt de gemeente dat op dit moment in principe voldoende faciliteiten voor zwemles in Badhoevedorp aanwezig zijn. Het is echter aan de ondernemer om in te schatten of een kleinschalige (groepen van 4/5 leerlingen), commerciële faciliteit voor zwemles rendabel is. Wat parkeren betreft voldoet de locatie, er kunnen circa 8 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Ruimtelijk gezien zijn er geen bezwaren als het te midden van woonbebouwing gelegen bedrijventerrein De Antoniushoeve verkleurd met functies die een meer maatschappelijke functie hebben die een betekenis hebben voor bewoners. Dit zolang er geen overlast ontstaat. De bestaande bestemming 'Bedrijf' blijft gehandhaafd, maar voor het perceel is een aanduiding 'Sport' opgenomen die het zwembad mogelijk maakt.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. Binnen de bestemming 'Bedrijf' is een aanduiding 'Sport' opgenomen die het zwembad mogelijk maakt.

Zienswijze 28 Tyndale Theological Seminary

De indiener van de zienswijze is eigenaar en gebruiker van het perceel met opstallen aan de Egelantierstraat 1. Bijgevoegd is een schets en begeleidende brief die richting geeft aan de uitbreidingsplannen. De zienswijze heeft betrekking op het volgende:

- a. De afmetingen van het bestemmingsvlak 'Maatschappelijk' zijn aanzienlijk kleiner dan de afmetingen van het bestemmingsvlak 'Openbare en bijzondere gebouwen' in het vigerende bestemmingsplan. Dit beperkt de vrijheid van plaatsing van bouwwerken en daarmee de uitbreidingsmogelijkheden op een eventueel aan te kopen stuk grond aan de achterzijde. Verzocht wordt het bestemmingsvlak zoals aangegeven in het vigerende bestemmingsplan te handhaven.*
- b. In het huidige bestemmingsplan is alleen een bebouwingsgrens van 10 meter aan de straatzijde aanwezig. In het nieuwe plan is een bouwvlak opgenomen. Verzocht wordt om het bouwvlak de afmetingen te geven van het bestemmingsvlak met in acht name van de 10 meter bebouwingsgrens aan de voorzijde.*
- c. Omdat de definitie van bebouwingspercentage in het ontwerpbestemmingsplan is veranderd en niet langer is gerelateerd aan het bestemmingsvlak maar aan het bouwvlak, is het maximaal toegestaan bebouwd oppervlak aanzienlijk kleiner geworden. Om dit te compenseren zal het maximaal toegestaan bebouwd oppervlak moeten worden verhoogd van 50% naar circa 60% ervan uitgaande dat het bouwvlak zoals aangegeven onder b. wordt gedefinieerd. In het vigerende bestemmingsplan is bij een bebouwingspercentage van 50% circa 5000 m² toegestaan. Verzocht wordt dit oppervlak te verwerken in het nieuwe maximaal toegestane bebouwingspercentage.*
- d. De maximale bouwhoogte van 6 meter is onvoldoende om een 2-laagse bebouwing te realiseren welke al op het terrein van Tyndale aanwezig is. Verzocht wordt om een minimale bouwhoogte van 7 meter. Een tweelaagse bebouwing helpt bij het minimaliseren van de 'footprint' van het gebouw om zo het percentage groen te maximaliseren.*
- e. De bestemming 'maatschappelijk' voorziet niet in woon- / slaapeenheden die al aanwezig zijn. Dit is in strijd met het huidige gebruik van een deel van de gebouwen en beperkt de mogelijkheid van uitbreiding hiervan.*
- f. Het vigerende bestemmingsplan staat de bouw van twee dienstwoningen toe. In het ontwerpbestemmingsplan is deze mogelijkheid vervallen.*

Reactie

- a. Het betreft hier gronden van de gemeente die een rol spelen bij het inrichten van de Groene Zoom als buurtpark. De gemeente wil op deze gronden de mogelijkheid voor een openbaar toegankelijke groenbestemming behouden. Om deze reden wordt de bestemming voor het bedoelde perceel, aan de achterzijde, niet aangepast naar 'Maatschappelijk', maar behoud dit de bestemming 'Groen'.
- b. Het bouwvlak wordt aangepast. Bij het bepalen van het bebouwingspercentage is uitgegaan van de bestaande rechten (zie reactie zienswijze 28 sub c).
- c. Het bebouwingspercentage wordt verhoogd naar 65%.
- d. Voor de locatie is in 2005 een artikel 19 lid 2 WRO- vrijstelling verleend (05.0135763\ro). De in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen bouwhoogte van 6 meter wordt aangepast naar 7 meter, conform de eerder verleende vrijstelling. De bouwhoogte van de andere delen wordt niet aangepast. Het bouwen in twee lagen is vanuit stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk, het bestaande beeld betreft hier kleinschalige bedrijvenpaviljoens in een overwegend groene setting.

Gebleken is dat de verhoging van de bouwhoogte in het verleden leidde tot maatschappelijke weerstand bij omwonenden.

- e. De gronden met een bestemming 'Maatschappelijk' zijn aangewezen voor maatschappelijke voorzieningen. Onder maatschappelijke voorzieningen worden ook sociale en/of levensbeschouwelijke voorzieningen toegestaan (artikel 1 van de planregels). Hieruit blijkt niet dat de reeds bestaande de woon- / slaapeenheden, waarvoor in 2005 een artikel 19 lid 2 WRO-vrijstelling is verleend (05.0135763\ro), niet toegestaan zijn. Om onduidelijkheid hierover te voorkomen, zal het bestemmingsplan hierop echter worden aangepast.
- f. Het geldende bestemmingsplan biedt inderdaad de mogelijkheid om twee dienstwoningen te realiseren. Van deze mogelijkheid is echter al lange tijd geen gebruik gemaakt en het valt moeilijk in te zien dat bedrijfswoningen op deze locatie nog noodzakelijk zijn. Immers, het Tyndale instituut functioneert thans ook zonder aanwezigheid van bedrijfswoningen. Zodoende kan gesteld worden dat de noodzaak van twee bedrijfswoningen, welke voorwaarde ook in artikel 1 van de regels is opgenomen, niet meer aanwezig is.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor de punten b t/m e.

Zienswijze 29 Omwonenden Meidoornweg 2

Een veertiental huishoudens rond het perceel Meidoornweg 2 hebben bezwaar tegen wijziging van de bestemming kantoor naar horeca-hotel van het desbetreffende perceel. In het kader van de publicatie van een bouw aanvraag gevolgd door een collegebesluit in 2009 is dit bezwaar al kenbaar gemaakt.

De bezwaren betreffen: overlast door extra verkeer, aantasting van de privacy door inkijk in aangrenzende woningen en tuinen, kortom: onzorgvuldige en onvolledige motivering om tot bestemmingswijziging van kantoor naar horeca-hotel te kunnen komen.

- a. *Het hotelbeleid geeft aan dat de gemeente hotelontwikkelingen faciliteert vooral op of in de directe nabijheid van centrum-gebieden, openbaarvervoersknooppunten, kantoor- en bedrijventerreinen en de luchthaven Schiphol. Voor de locatie Meidoornweg 2 geldt geen van alle. Er is geen openbaar vervoer dichtbij, laat staan een knooppunt. Het is geen centrumgebied maar een woonomgeving en de locatie is niet nabij een kantoor- en bedrijventerrein.*
- b. *Omdat er geen openbaar vervoer is zullen gasten en personeel gebruik maken van de auto. Bij een extended-stay hotel beschikken 'gasten', bewoners, vaak over lease- of huurauto's voor het woon-werkverkeer. Samen met de toelevering per vrachtauto zal het hotel voor veel extra verkeer zorgen in een gebied waar uitsluitend erftoegangswegen zijn die soms zelfs als 30km gebied ingericht zijn (Nieuwemeerdijk) en waar een vrachtwagenverbod geldt. Het is huidig (ringdijk)beleid om dit gebied autoluw te maken. De infrastructuur is geschikt voor een woonomgeving en niet ontworpen voor extra verkeer dat een hotel met 100 kamers gaat genereren, het gaat daardoor voor overlast zorgen. Een hotel zou aan een doorgaande weg gesitueerd moeten worden. Daar is hier geen sprake van.*
- c. *Ook het parkeren wordt een probleem. Het parkeerterrein van het pand heeft 90 plaatsen, aan de gemeentelijke norm van 1,5 parkeerplaats per hotelkamer wordt niet voldaan. In een aanvullend principebesluit van B&W staat dat bij nader onderzoek uit 2010, uitgevoerd in opdracht van de bouwvergunningaanvrager, bleek dat voor dit type hotel een norm van 0,85 realistischer is. B&W nam dit over en stelt dat daarmee aan de randvoorwaarden voldaan wordt. Als bij een extended-stay hotel met zijn semi-permanente bewoners een lagere norm geldt, waar is de norm van 1,5 dan wel van toepassing. Het onderzoek wordt als niet geloofwaardig gezien en auto's waar geen plek voor is zullen voor overlast op de openbare weg zorgen.*
- d. *Het vier verdiepingen hoge gebouw is omgeven door laagbouw woningen waarvan de tuinen grenzen aan het kantoorgebouw. Hier is geen sprake van revitalisatie. Voor bestaande partijen, de*

bewoners-belanghebbenden gaat de leef- en omgevingskwaliteit erop achteruit door toename van verkeer, parkeerdruk en constante bezetting. Door de 24/7 bezetting wordt de privacy – zeker in de tuinen – aangetast. Het woongenot wordt minder en de huizen zullen minder waard worden. Een hotel is geen revitalisatie, maar verrommeling. Het initiatief is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

- e. *De herbestemming zou passen in het gemeentelijke beleid om bestaande leegstaande kantoren te gebruiken voor andere doeleinden, waaronder hotels. Gevraagd wordt of dit een doel op zich is en of dit ook het geval is als dit ten koste gaat van het woongenot van de inwoners van Haarlemmermeer. De leegstand is het gevolg van een verkeerde planning uit het verleden. Het kantoorpand uit de jaren zeventig is nooit meer dan 25 % verhuurd geweest. De locatie is verkeerd gekozen destijds. Dat een leegstaand pand weer een functie krijgt lijkt belangrijker dan de consequenties die dit heeft voor de omwonenden. Gevraagd wordt welk probleem met deze herbestemming wordt opgelost, dat van de eigenaar van het pand? Gevraagd wordt of de gemeente verantwoordelijk is voor de oplossing van het probleem van de eigenaar van het pand, of voor het welzijn van de inwoners van de Haarlemmermeer, i.c. de omwonenden-belanghebbenden.*
- Verzocht wordt om de herbestemming / wijziging van de bestemming van de Meidoornweg 2 ongedaan te maken.*

Reactie

- a. Het hotelbeleid is gericht op reguliere hotelgasten als toeristen, zakenlieden en 'Schipholpassagiers'. Het betreft geen regulier hotel, maar een specifieke vorm van een hotel; extended stay. Dit is een nichemarkt. Het gaat hierbij om specialistische werknemers die voor korte of langere tijd werkzaam zijn in Haarlemmermeer of directe omgeving. Deze functie ligt dicht tegen de functie 'wonen' aan. De bewoners van het extended stay hotel zijn dus geen reguliere hotelgasten of 'Schipholpassagiers', de binding met de luchthaven is daarmee ook minder. Het klopt dat de locatie niet is gelegen in het centrum van Badhoevedorp. De locatie ligt echter wel in een gemengd gebied met bedrijven en wonen. Gezien de langdurige leegstand van het pand zou het voor de kwaliteit van de leefomgeving goed zijn als het kantoorgebouw een nieuwe functie krijgt. De voorkeur voor de gemeente heeft wellicht sloop – nieuwbouw, maar de initiatiefnemer heeft gekozen voor revitalisering van het bestaande pand. Ook dit komt de kwaliteit van de leefomgeving ten goede. Voor de ontsluitingsaspecten en vervoersaspecten wordt verwezen naar de reactie onder 25 c.
- b. Zie de reactie onder 25 c.
- c. Zie de reactie onder 25 c.
- d. De zienswijze wordt ongegrond geacht. In de bestaande situatie is reeds een kantoor aanwezig. Door het ombouwen van het kantoorpand tot hotel is weliswaar in beperkte mate sprake van vermindering van de privacy door de 24 uren bezetting. Dit wordt echter aanvaardbaar geacht. Wat betreft de vermeende vermindering van de kwaliteit van de woonomgeving wordt aangegeven dat de huidige jarenlange leegstand van het pand ook een negatief effect heeft op de woonomgeving.
- e. In de bestaande situatie is reeds een kantoor aanwezig. Wij zijn het eens met reclamant dat afgevraagd kan worden of dat in het verleden een juiste planologische keus is geweest, maar het is een gegeven. Ook wordt voldaan aan de minimale richtafstanden van de VNG (geur, licht, geluid een gevaar). Voor het hotel zijn ook diverse milieuonderzoeken uitgevoerd om de milieueffecten in kaart te brengen. Hieruit is gebleken dat er geen belemmeringen zijn om deze ontwikkeling toe te staan. Ook wordt voldaan aan de minimaal noodzakelijke parkeerbehoefte.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 30 Buurtvereniging Nieuwe Meer

De zienswijze van de Buurtvereniging Nieuwe Meer gaat in op de volgende onderdelen:

- a. *Verzocht wordt om een toelichting betreffende de afwikkeling van het aan het hotel gekoppelde aantal voertuigbewegingen. Dit omdat het verkeer, zoals het er naar uitziet, afgewikkeld gaat worden via de Nieuwemeerdijk. Dit is ongewenst en druist in tegen alle verkeersmaatregelen en doelstellingen zoals vastgelegd in het Deltaplan Bereikbaarheid.*
- b. *In de Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp wordt gesproken (pagina 18) over uitbreiding van het HOV, ter verbetering van de verbindingen tussen Haarlem, Amsterdam-Zuid en Amstelveen, door betere verdeling tussen de drie bruggen, onder andere Oude Haagseweg. Gevraagd wordt om informatie over de te verwachten HOV ontwikkelingen over de Oude Haagseweg en om een onderbouwing en berekening van de te verwachten geluidsbelasting. In het bestemmingsplan Nieuwemeer wordt over 1 HOV verbinding over de Oude Haagseweg gesproken.*
- c. *In de Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp (pagina 5 punt 3) staat dat 'vanwege de komst van HOV A9 is er geen aanleiding meer voor extra haltevoorzieningen op de Oude Haagseweg'. Houdt dit in dat het HOV over de Oude Haagseweg komt te vervallen. Zo niet, dan wordt het vervallen van de haltevoorziening niet begrepen. Buurtschap Nieuwemeer en het Golfterrein heeft anders dan de Oude Haagseweg geen openbaarvervoer haltes. Met dit besluit lijkt het erop dat reclamanten wel de extra lasten, bovenop de bestemmingsplan Nieuwemeer afspraken, maar niet de lusten krijgen toebedeeld.*
- d. *Met verbazing wordt geconstateerd dat er voor fiets- en voetverbindingen plannen zijn opgenomen in de Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp die buiten het bestemmingsplan Badhoevedorp-Lijnden-Oost vallen en niet aansluiten en/of zijn opgenomen in het bestemmingsplan Nieuwemeer. Hier heeft geen overleg over plaatsgevonden met de bewoners / vertegenwoordigers van het buurtschap Nieuwemeer.*
- e. *Het aangedragen voorstel voor een alternatieve verbinding van de Koekoekslaan met de Meidoornweg via een lus onder het A4 viaduct wordt niet teruggevonden in de planstukken.*
- f. *Het voorstel voor een fietsverbinding door het klaverblad is nooit besproken met Nieuwemeer en noodzaakt tot onderzoek en overleg met Nieuwemeer, met name voor het punt ter hoogte van de aansluiting bij de Oude Haagseweg.*
- g. *In de Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp wordt gesproken over verplaatsing van de tweede fietsbrug in het verlengde van de Kamerlingh Onneslaan naar de Nieuwemeerdijk zodat er een vaste verbinding komt tussen het dorp en het Amsterdamse bos. Dit ter hoogte van het bestaande fiets-voetveerpontje. Aangedragen wordt dit buiten het bestemmingsplan valt en dat hierover geen overleg met Nieuwemeer heeft plaatsgevonden. Verzocht wordt om in alle documenten te vermelden dat dit wensbeelden vanuit de participatie in Badhoevedorp zijn die buiten de scope van het bestemmingsplan vallen en geen status hebben.*
- h. *In het VSP en de actualisatie hiervan wordt nog gesproken over een 'knip' op de Nieuwemeerdijk. Verzocht wordt hierbij te vermelden dat er volgens de afspraken in het Deltaplan Bereikbaarheid (Ringdijkbeleid) eerst gekeken gaat worden naar de resultaten van het doorgaand spitsverkeer verbod op de Nieuwemeerdijk. Dit omdat een 'knip' voor de inwoners en vooral ondernemers van Nieuwemeer momenteel niet bespreekbaar is en ook niet past in de functie van deze weg 'een primaire uitrukroute van hulpdiensten'.*
- i. *Gesteld wordt dat het voorgaande een zeer slecht voorbeeld van toepassing van het beoogde gemeentelijke participatiemodel betreft. Gerekend wordt op volledige medewerking aan de correcties in deze.*

Reactie

- a. Op grond van de huidige bestemming is het al mogelijk om in het pand aan de Meidoornweg 2 een kantoor te vestigen. Voor een klein deel zal verkeer via de Nieuwemeerdijk naar het hotel komen, zoals het nu ook naar het kantoor zou komen. De Nieuwemeerdijk wordt niet geschikt geacht voor doorgaand verkeer, maar bestemmingsverkeer mag er natuurlijk wel gebruik van maken. De situatie verbetert hier nog, omdat veel verkeer straks gebruik zal maken van de nieuwe aansluiting via Schuilhoeve naar de Schipholweg. Zie verder de reactie onder 29 b.
- b. Op dit moment maakt alleen de HOV lijn 310 gebruik van de Oude Haagseweg: deze rijdt 4 keer per uur per richting. In toekomst rijdt ook de Westtangent met 6 tot 8 keer per uur per richting over deze weg. De huidige 176 (Haarlem NS – Amsterdam Zuid NS) blijft na opwaardering naar HOV op de A9 en de A4 rijden. Ook de HOV A9 en de HOV Schiphol Oost komen niet over de Oude Haagseweg. Indien er een uitbreiding van het HOV plaatsvindt (Westtangent) zal een onderzoeksverplichting voor geluid opgelegd worden aan de initiatiefnemer.
- c. Hier wordt bedoeld de halte Koekoekslaan. De in de plannen voor de Westtangent genoemde halte Oude Haagseweg is de halte bij de Anderlechtlaan in Amsterdam Nieuw Sloten. De Koekoekslaan is nu geen HOV halte, er stopt nu alleen Sternet gemiddeld 6 keer per uur per richting. Ervan uitgaande dat dit zo blijft, is de vraag wat de toegevoegde waarde van een HOV halte is. De Sternetlijnen bieden een hoogfrequente directe bediening met HOV knoop Schiphol Noord en Schiphol Plaza NS. Er is voor reizigers van en naar de richting Schiphol Plaza geen noodzaak om over te stappen op Schiphol Noord.
- d. Het verkeersstructuurplan bestrijkt een groter gebied en kijkt verder vooruit dan het bestemmingsplan Badhoevedorp - Lijnden-Oost. In het verkeersstructuurplan zijn inderdaad ook wensen opgenomen die (nog) niet zijn opgenomen in (andere) bestemmingsplannen. Opnemen van deze ambities in een bestemmingsplan kan pas als er (financiële) zekerheid is dat ze gerealiseerd gaan worden. Daarnaast wordt terecht aangegeven dat dit buiten de plangrenzen van het bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost valt.
- e. Het voorstel voor een verbinding tussen de Koekoekslaan en de Meidoornweg heeft plaats gemaakt voor het voorstel het groene Lint te verbinden met de Oude Haagseweg/Koekoekslaan via het bestaande viaduct onder de A4. Het eerste voorstel was hierbij gebruik te maken van de oude fietstunnel onder de A4. Rijkswaterstaat heeft er van af gezien deze tunnel te verlengen/verbeteren.
- f. De fietsverbinding door het klaverblad was ook als gewenste verbinding opgenomen in het Masterplan. De gemeente heeft het voornemen en de plannen voor een onderdoorgang in de knoop A4/A9 in de Begeleidingsgroep Mobiliteit en bereikbaarheid Badhoevedorp en omgeving besproken.
- g. Hier geldt hetzelfde antwoord als onder d.
- h. In de Actualisatie VSP is de knip voor vrachtverkeer op de Nieuwemeerdijk opgenomen. Hulpdiensten en andere nutsvoertuigen hebben wel toegang. Dit heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
- i. Het opstellen van de structuurplannen voor groen, water en verkeer is met intensieve participatie tot stand gekomen (klankbordgroep en de begeleidingsgroepen voor groen & water en bereikbaarheid). Een aantal bewoners uit Nieuwe Meer heeft een bijdrage geleverd aan de planvorming in deze klankbordgroep en in de begeleidingsgroepen. Het kan gebeuren dat na participatie er verschillen van inzicht en van mening blijven bestaan, dat doet niets af aan de kwaliteit van de participatie.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 31 Delta Lloyd Vastgoed Kantoren B.V.

Het betreft het perceel Schipholweg 291 waar reclamant voornemens is om het gebouw te

transformeren naar een hotel / horeca functie. Om deze functie goed te kunnen exploiteren zou de wijzigingsbevoegdheid (Wijzigingsgebied 7) enige aanpassing behoeven.

- a. Het brutovloeroppervlak zou een aanpassing behoeven van 6200 m² naar 7030 m² ten behoeve van de realisatie van het Atrium en uitbreiding van de begane grond zoals bijgevoegde tekening aangeeft.*
- b. Uitbreiding van het aantal kamers van 170 naar 175 kamers.*
- c. Verzoek om aanpassing van lid a.3; 'volgens de dan geldende parkeernormen' vervangen door 'met een minimaal aantal van 130 parkeerplaatsen'. Hierbij wordt verwezen naar een bijgevoegde parkeernotitie ter onderbouwing van het plan.*

Reactie

- a. Aan het verzoek wordt tegemoet gekomen op basis van eerdere motivering, toetsing en afspraken. Het brutovloeroppervlakte wordt aangepast naar 7030 m².
- b. Aan het verzoek wordt tegemoet gekomen, het betreft een geringe toename. Het aantal kamers wordt aangepast naar 175.
- c. Voor het aantal parkeerplaatsen wordt uitgegaan van het geldende beleid. Aan het verzoek wordt niet tegemoet gekomen.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor punt a en b.

Zienswijze 32 Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam heeft de volgende reactie op het ontwerpbestemmingsplan:

- a. Verzocht wordt om in hoofdstuk 3 van de toelichting ook het regionale beleid van de Stadsregio Amsterdam (Regionaal Verkeer en Vervoerplan, de Regionale OV-Visie 2010-2020 en de regionale Woonvisie) een volwaardige plaats te geven. In paragraaf 3.2.4. over MRA en Plabeka graag ook Stadsregio als participant vermelden.*
- b. In paragraaf 4.2.1 wordt onder de kop 'autostructuur' beschreven dat de Schipholweg wordt afgewaardeerd van 80 naar 50 km per uur. Naar idee van de Stadsregio is hier nog geen besluitvorming over geweest en kan het hoogstens als wensbeeld van de gemeente worden opgenomen. De Stadsregio is hier, vanuit haar rol als concessieverlener van het Openbaar Vervoer, niet gelukkig mee. De afwaardering heeft volgens de kaart een lengte van 3,2 kilometer. Het snelheidsverschil kost per rit circa 1,5 minuut wat op jaarbasis een kostenverhoging van ongeveer € 120.000 aan dienstregelingsuren (DRU's) betekent voor lijn 175.*
- c. Op pagina 29 wordt middels een aantal punten de OV-structuur in Lijnden en Badhoevedorp beschreven. De Stadsregio mist (een verwijzing naar) de busafrit vanaf de omgelegde A9 naar Schiphol. Daarnaast zou bij de eerste bullet de te realiseren R-nethalte en het knooppunt Schiphol-Noord toegevoegd moeten worden. Voor het kaartbeeld herkennen we op dit moment slechts de opgave van één halte / overstappunt OV op HOV. De linker ster heeft betrekking op de lange termijn. Ook staat in de legenda van de figuur dat de paarse buslijn een nieuwe lijn is, dit is echter een bestaande lijn.*
- d. Eveneens op pagina 29 wordt het fietsnetwerk toegelicht en het voornemen om een aantal fietsroutes te verbeteren. De Stadsregio geeft aan dat kwaliteitsverbetering mogelijk voor een deel vanuit een subsidie (Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer) gefinancierd kan worden.*
- e. Op pagina 47 wordt het thema geluid behandeld. Het is goed om te refereren aan het geluidsonderzoek dat voor de busafrit A9 is opgesteld in verband met het gat in het geluidscherm langs de A9 dat voor de afrit noodzakelijk is. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op enkele referentiepunten de geluidsbelasting toeneemt. Ter plaatse van de woningen nabij de busafrit treedt geen verhoging op van de geluidsbelasting. De grenswaarde van 65dB wordt niet*

overschreden. Aanvullende maatregelen aan de weg, het geluidsscherm of de woningen zijn, volgens dit geluidsonderzoek, dan ook niet aan de orde.

- f. *Geadviseerd wordt om in de tekst over de Bestuursovereenkomst Omlegging A9 (pagina 117) de Wijzigingsovereenkomst toe te voegen zoals deze in april 2012 is aangegaan.*

Reactie

- a. Het hoofdstuk regionaal beleid is aangevuld met de aangedragen informatie
- b. Een lagere snelheid leidt tot een iets langere reistijd, maar de verkeersveiligheid wordt verkozen boven het exploitatiebelang van het openbaar vervoer. Het traject waar het over gaat is overigens circa 2 kilometer lang. In een eerder onderzoek van de Stadsregio wordt de vertraging van de bus vooral veroorzaakt door de stops en zou de langzamere rijsnelheid relatief weinig aan de langere reistijd bijdragen. In de Bestuursovereenkomst Omlegging A9 wordt gesproken van het terugbrengen van de status van de Schipholweg: te lezen als afwaarderen. Deze bestuursovereenkomst is mede opgesteld en ondertekend door de Stadsregio Amsterdam. Ook heeft de Stadsregio medewerking verleend aan het rapport Verkeersonderzoek Haarlemmermeer Noord waarin het onderliggend wegennet werd bestudeerd. Hierin is de afwaardering als gewenste maatregel opgenomen.
- c. De verwijzing naar de busafrit wordt opgenomen. Knooppunt Schiphol-Noord valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan. De R-nethalte wordt eveneens opgenomen. De overstaphalte aan de westkant van Badhoevedorp zal mogelijk in tijdelijke vorm worden aangelegd, vanwege het Vervoerplan 2014. De definitieve situatie wordt dan gerealiseerd als de A9 is omgelegd en de busafrit in gebruik is (want dan rijdt de HOV-lijn niet meer langs de plek van de eventuele tijdelijke halte.)
- d. Hiervan wordt kennis genomen.
- e. Hiervan wordt kennis genomen.
- f. De bedoelde tekst is toegevoegd in de toelichting.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor de punten a, c en f. De toelichting is aangepast.

Zienswijze 33 Kerkenraad van de Protestantse Kerk Badhoevedorp-Lijnden

Verzocht wordt door de kerkenraad van de Protestantse Kerk Badhoevedorp-Lijnden om de bestaande bebouwingshoogten voor de percelen aan de Havikstraat 5 en 7 en aan de Roerdompstraat 17 en 17a op te nemen in het bestemmingsplan.

Reactie

In het nu geldende bestemmingsplan is voor deze percelen een ruim bouwvlak met een bebouwingspercentage van 40% en een maximum bouwhoogte van 15 meter opgenomen. Omdat met het nieuwe bestemmingsplan primair is uitgegaan van de bestaande bebouwing, zijn de huidige (fysieke) bouwhoogten in het plan opgenomen. Reclamant constateert terecht dat dit tot enkele verschillen met de huidige planologische mogelijkheden leidt. Echter, vanuit stedenbouwkundig perspectief kan gesteld worden dat de bestaande situatie aanvaardbaar is en ook behouden moet blijven. Het wordt ongewenst geacht als alle bebouwing een bouwhoogte van 15 meter krijgt; deze hoogte komt voor maar één gebouw op de percelen voor (kerk en toren). Niettemin, voor de bebouwing aan de zijde van de Roerdompstraat wordt het aanvaardbaar gevonden om de hoogten aan te passen en gelijk te stellen aan die van de overige bebouwing aan de Roerdompstraat. Verder worden de bedrijfswoningen als zodanig aangegeven.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. De bouwhoogte van de bebouwing aan de Roerdompstraat is aangepast.

Zienswijze 34 Tennisvereniging Badhoevedorp

Voor het perceel van de tennisvereniging worden de volgende zienswijzen aangedragen:

- a. *Bouwvlak aangeven voor opslagruimte groundsman (circa 100 m²) of anders beschrijven. Op dit moment bevindt de opslag / berging voor baanonderhoud zich bij het clubhuis. Voor te realiseren veranderingen aan het clubhuis en om logistieke redenen is er het voornemen dit naar de kant van de Edisonstraat te brengen. Daar vindt aan- en afvoer van materialen plaats.*
- b. *Binnen het bouwvlak staan drie hoogtematen. Graag overal 5 meter aangeven in verband met toekomstige verbouwing van het clubhuis. Bij het aan te brengen bouwvlak voor de opslag / berging voor baanonderhoud een bouwhoogte aangeven van 3,5 meter.*
- c. *Op de terreingrens staan ballenvangers (circa 4 meter hoog). Graag voor de erf- en terreinafscheidingen conform de bestaande situatie de hoogte wijzigen in 5 meter.*
- d. *Omvang van de gebouwen per bouwperceel wijzigen van 20 m² naar 120 m² voor 'berging / opslagruimte baanonderhoud'.*
- e. *Wat de specifieke gebruiksregels betreft mag de ondersteunende activiteit die ondergeschikt is aan de hoofdactiviteit niet meer omvatten dan 10% van de bruto vloeroppervlakte van de hoofdactiviteit met een maximum van 150 m² in geval van horeca of dienstverlening en een maximum van 100 m² in geval van detailhandel. De uitleg van deze bepaling is niet eenduidig te bepalen. Als bij de bepaling van het maximale vloeroppervlak ook dat van de banen meegeteld dient te worden, dan blijft men ruimschoots binnen de marges en is aanpassing van de gebruiksregel niet noodzakelijk. Als alleen naar de oppervlakte van het clubhuis en de horecavoorziening gekeken dient te worden wordt voorgesteld om het percentage van 10% te verhogen naar 20%. Bijgevoegd is een oppervlaktestaat waaruit blijkt dat zowel in de huidige als in de toekomstige situatie niet voldaan wordt aan de gebruiksregel (huidig: 62 m² horeca en 333 m² hoofdactiviteit = 18,7%, na verbouwing: 67 m² horeca en 436 m² hoofdactiviteit = 15,4%).*
- f. *De openingstijden van de ondersteunende activiteit vallen binnen de openingstijden van de hoofdactiviteit. Ook in de winter zijn er nevenactiviteiten voor leden in het clubhuis. Te denken valt aan bridge avonden voor leden van de vereniging, instructie avonden (reanimatiecursus), bestuurs- en commissievergaderingen et cetera. Gevraagd wordt of deze activiteiten onder de hoofdactiviteit vallen en als dit niet het geval is wordt verzocht om de bepaling tekstueel te wijzigen.*
- g. *De volgende wijzigingen op de verbeelding worden voorgesteld; bestemmingsvlak S1 wijzigen conform nader overeen te komen variant. Bebouwingsvlak A1 wijzigen conform nader overeen te komen variant en bouwhoogte wijzigen naar 5 meter. In bestemmingsvlak S1 een bebouwingsvlak aangeven met bouwhoogte van 3,5 meter voor opslag / berging voor baanonderhoud.*
- h. *Daarnaast heeft de tennisvereniging een aantal scenario's meegezonden voor uitbreiding van het tenniscomplex met een aantal minibanen.*

Reactie

- a. *De zienswijze wordt gegrond geacht. De gemeente wil graag ruimte bieden aan de herinrichting van de tennisvereniging op het eigen perceel. De verplaatsing van de opslag/berging en het bouwen van een nieuw clubhuis stuit niet op planologische bezwaren. Voor het nieuwe clubgebouw en bergingen gaat het immers om een beperkte uitbreiding ten opzichte van de bestaande situatie. Voor het perceel van de tennisvereniging wordt vanwege deze herinrichting gekozen voor een flexibele wijze van bestemmen. Hiertoe wordt op het gehele perceel een maximum oppervlak van de gebouwen opgenomen van 510 m² met een maximum van 400 m² voor het hoofdbouw. De maximum bouwhoogte voor het hoofdbouw bedraagt 5 meter en voor*

- overige gebouwen 4 meter. Voor ballenvangers wordt een maximum hoogte van 10 meter en voor erf- en terreinafscheidingen een maximum van 3 meter opgenomen.
- b. De zienswijze wordt gegrond geacht. De hoogte van het nieuwe clubhuis past binnen aangepaste regeling waar een maximum bouwhoogte van 5 meter voor het hoofdgebouw wordt gehanteerd. Bijbehorende bouwwerken kennen een bouwhoogte van maximaal 4 meter.
 - c. De zienswijze wordt gegrond geacht. De hoogte van de erf- en terreinafscheidingen wordt aangepast naar 3 meter. Zie zienswijze 34 sub a.
 - d. De zienswijze wordt gegrond geacht. De omvang van de berging/opslagruimte voor baanonderhoud is mogelijk binnen de nieuwe regeling voor het perceel. Hiertoe wordt op het gehele perceel een maximum oppervlak van de gebouwen opgenomen van 510 m² met een maximum van 400 m² voor het hoofdgebouw.
 - e. Geconstateerd wordt dat de bepaling inderdaad voor meerderlei uitleg vatbaar is; het percentage is overigens gekoppeld aan het oppervlak van de bebouwing. Om deze reden wordt de regeling aangepast en is nieuwe horeca mogelijk gemaakt binnen de nieuwe regeling voor het perceel. Voor het hoofdgebouw is 70 m² ondersteunde horeca mogelijk gemaakt.
 - f. De genoemde activiteiten, mits deze georganiseerd worden ten behoeve van sportactiviteiten zijn aanvaardbaar en beschouwen wij als vallend onder de hoofdactiviteit. Het is niet nodig om deze bepaling aan te passen.
 - g. De maximum bouwhoogte van het hoofdgebouw wordt aangepast naar 5 meter, de maximum bouwhoogte van de overige gebouwen waaronder bergingen wordt aangepast naar 4 meter.
 - h. De tennisvereniging wil buiten het eigen perceel uitbreiden. Uitbreiding buiten het eigen terrein wordt niet aanvaardbaar geacht, omdat hiermee de bestaande groene omranding wordt aangetast die zorgt voor de noodzakelijke afscherming van het terrein en omdat dit ten koste kan gaan van het wandelpark en de dierenweide.

Conclusie

De zienswijze geeft wel aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor de punten a tot en met g. De verbeelding en de regels zullen worden aangepast naar de regeling zoals beschreven in de reactie.

Zienswijze 35 Syntrus Achmea Real Estate & Finance

De reclamant is vermogensbeheerder voor het pensioenfonds dat eigenaar is van het perceel aan de Schipholweg 343.

- a. *In de bestemming Bedrijventerrein wordt het gebruik van gronden voor zelfstandige kantoren als strijdig gebruik aangemerkt. Het op het perceel aanwezige kantoorgebouw (2716 m² b.v.o.) is echter in zijn geheel als kantoorgebouw ontwikkeld. Per bedrijf is het gebruik van bijbehorende kantoren toegestaan tot een oppervlakte van 30% van de bedrijfsvloeroppervlakte tot een maximum van 500 m². In het aanwezige bedrijfspand (3080 m² b.v.o.) is op de begane grond 643 m² kantoor ondergebracht en op de verdieping 825 m². Gesteld wordt dat de bestaande bebouwing niet past binnen de omschrijving van het ontwerpbestemmingsplan.*
- b. *De bouwhoogte van het bestaande kantoorgebouw voldoet niet aan de in het bestemmingsplan opgenomen bouwhoogte van 8 meter. Verzocht wordt dit aan te passen.*
- c. *De eigenaar is in onderhandeling met de huurder van het kantoorgebouw. De huurder heeft de wens het kantoorgebouw met 500 m² uit te breiden en de entreehal te vergroten. Een ontwerp hiervoor is voorgelegd. De gemeente heeft een schriftelijk toezegging gedaan aan deze uitbreiding mee te werken. Gezien het maximale bebouwingspercentage van 70% en het terreinoppervlakte van 7640 m² wordt geconstateerd dat 5348 m² bebouwd mag worden. Het huidig bebouwd oppervlak is 3998 m², met de uitbreiding zou dit 4168 m² worden. Geconstateerd wordt dat de beoogde uitbreiding niet mogelijk is in het ontwerpbestemmingsplan. Verzocht wordt de geplande uitbreiding in het plan op te nemen.*

- d. *Wat de specifieke regels betreft heeft het kantoorgebouw met zijn fysieke verbinding (luchtbrug) een directe relatie met het bedrijfsgebouw. Beide gebouwen kunnen beschouwd worden als één gebouwencomplex dat door één bedrijf wordt gebruikt. Het aantal m² kantooroppervlak overstijgt de gestelde 30% van de bedrijfsvloeroppervlakte alsmede het maximum van 500 m². Verzocht wordt om het ontwerpbestemmingsplan op dit punt aan te passen.*
- e. *Reclamant geeft aan dat onderzocht wordt of het bedrijfsgebouw en het kantoorgebouw separaat te verhuren is.*
- f. *Daarnaast wordt onderzocht of de bestemming bedrijfsruimte in de toekomst nog wel de meest geschikte functie is op deze plek gezien de ontwikkelingen van het gebied rondom het kavel waar nu de A9 en de sportvelden zijn gelegen. Gedacht kan worden aan een functie die meer passend is bij de behoefte van een woonwijk.*

Reactie

- a. Reclamant merkt terecht op dat de bestaande situatie niet goed in het plan is opgenomen. Het bestaande kantoorpand wordt dan ook bestemd als kantoor. Voor het bedrijfspand wordt een mogelijkheid opgenomen voor 1.470 m² aan kantoren via een aanduiding.
- b. De opgenomen bouwhoogte van 8 meter is beperkter dan de bestaande bebouwing. De bouwhoogte bedraagt immers 10 meter voor het lagere deel van het kantoorpand en 14 meter voor het atrium. Deze bouwhoogten worden op de verbeelding aangegeven.
- c. In het bestemmingsplan is wel rekening gehouden met de uitbreiding van 500 m².
- d. De zienswijze wordt gegrond geacht. Het bestaande kantoorpand met uitbreiding wordt bestemd als kantoor.
- e. Hier wordt kennis van genomen. Het bestemmingsplan maakt dit mogelijk door het bestaande kantoor als kantoor te bestemmen.
- f. Hier wordt kennis van genomen. De gemeente is bereid om hierover mee te denken met de indiener van de zienswijze.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. De punten a, b, c en d leiden tot een aanpassing van de verbeelding en regels. Het kantoor met de uitbreiding wordt als kantoor bestemd. Het aantal m² b.v.o. voor het bedrijfspand wordt aangepast en voorzien van een aanduiding 'kantoor'. De bouwhoogtes voor het kantoorpand worden conform de bestaande situatie opgenomen.

Zienswijze 36 E.C. de Jong – Den Ouden

De zienswijze betreft het perceel Akerdijk 116 te Lijnden. Op het perceel staat een woonhuis aan de kant van de Ringdijk. Langs de Veldweg ligt het bedrijfspand met opslagruimte. Het pand is gebruikt als werkplaats voor het timmerbedrijf en kantoorruimte en werd/wordt gebruikt voor bewoning door de kinderen van reclamant. De werkplaats is niet in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen, deze staat als bijgebouw buiten het bouwvlak en wordt niet benoemd als bedrijf. Het verzoek is om het bedrijfsgebouw een eigen bouwvlak te geven zoals dat gebruikelijk is met de bijbehorende bestemming bedrijf met de mogelijkheid tot wonen. De bedrijfscategorie kan ingedeeld worden voor kantoor/praktijkruimte, opslag en montageruimte, dit om mogelijke bedrijven met overlast te weren. Het bedrijfsgebouw heeft al zijn eigen nutsvoorziening en is/wordt kadastraal gesplitst, een splitsing moet en mag gewoon mogelijk zijn. Met deze bestemming wordt de overlast van de toeleveringsbedrijven door vrachtverkeer geweerd. Nu geeft de toelevering voor de illegaal gevestigde bedrijven ernstige overlast aan de omwonenden doordat grote vrachtwagens de veldweg (net gerenoveerd fietspad) gebruiken als toegangsweg.

Reactie

De zienswijze wordt gedeeltelijk gegrond geacht. Het bedrijfspand heeft een aanduiding 'bedrijf' binnen de bestemming 'Wonen' gekregen. Hiermee is het kleinschalige bedrijfsmatige gebruik – met een maximale bedrijfscategorie van 2 – consoliderend bestemd. Een aparte bestemming bedrijven wordt niet noodzakelijk geacht.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 37 C.R. Koebrugge namens directie Dellaertstaete B.V.

Reclamant is eigenaar van het pand aan de Dellaertlaan 24, dat thans verhuurd wordt. De geldende bestemming is 'Handel en Nijverheid'. In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel de bestemming 'Kantoor'. Aangegeven wordt dat deze bestemming erg beperkend is en dat de vraag naar kantoorruimte verder afneemt. Gezien de hoedanigheid van het pand en de ligging is dit naar mening van de reclamant ook geschikt voor de bestemmingen; paramedische beroepen, praktijkruimte tandarts / fysiotherapeut, gezondheidscentrum, wonen, dienstverlening, maatschappelijk, et cetera.

Reactie

De locatie heeft in het vigerende bestemmingsplan niet de bestemming 'Handel en Nijverheid', maar 'Bijzondere doeleinden I en II' (kantoren, handelsgebouwen en showrooms). Maatschappelijke functies zijn gezien de bijzondere situering van het pand op een kenmerkende plek aan een waterpartij in een woonwijk denkbaar. Gelet op de situering van het pand wordt een ruimtelijke inpassing van maatschappelijke functies mogelijk geacht. De locatie heeft circa 12 parkeerplaatsen op eigen terrein. De bestemming wordt veranderd van 'Kantoren' naar 'Gemengd- 2'. Wonen wordt niet mogelijk gemaakt.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. De bestemming wordt verbreed van 'Kantoren' naar 'Gemengd – 2'.

Zienswijze 38 Gaastra advocaten namens A.R. Hooning-Bos

De zienswijze heeft betrekking op de percelen Kamerlingh Onneslaan 2-4 en Akerdijk 221 tot en met 235. Het bestaande bestemmingsplan kent voor enkele percelen ruimere en/of andere gebruiksmogelijkheden dan het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt.

- a. *Het perceel Kamerlingh Onneslaan 2-4 ligt achter de bebouwing van de dijk. Op het perceel is een grote loods aanwezig. Ter plaatse van de loods is een bouwvlak ingetekend. Het perceel is aan twee bedrijven verhuurd. In het bestemmingsplan is een milieucategorie van maximaal 3.1 toegestaan. Gevraagd wordt om een milieucategorie van minimaal 3.2. omdat het perceel nu gebruikt wordt door bedrijven die zijn in te delen in milieucategorie 3.2.*
- b. *Op het voorontwerp bestemmingsplan is een reactie gegeven die onder meer het verzoek inhield om de mogelijkheid op te nemen om op de locatie van het bedrijf De Badhoevese Bouwmaterialenhandel woningbouw mogelijk te maken. Het verzoek werd afgewezen omdat een concreet initiatief voor woningbouw ontbrak. De verwachting is dat de onderneming binnen de planperiode van het bestemmingsplan de huidige locatie zal verlaten, waarna de eigenaar een plan zal indienen voor wonen en/of een maatschappelijke functie. Het verzoek is om een wijzigingsbevoegdheid op te nemen. Een andere mogelijkheid is het aanvragen van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 3.6 lid 1 aanhef onder c Wro. Verzocht wordt om deze mogelijkheden in overweging te nemen en eventueel hiertoe in overleg te treden.*
- c. *Op het perceel Akerdijk 221-222 staan aan de kant van de Ringdijk twee twee-onder-een-kap woningen. De achterzijde wordt verhuurd en gebruikt door De Badhoevese ten behoeve van De Badhoevese Bouwmaterialenhandel. In het huidige bestemmingsplan heeft de voorzijde de*

bestemming 'bebouwing met eengezinshuizen' en de achterzijde de bestemming 'bedrijfsbebouwing'. Het perceel wordt conform die bestemming gebruikt. In het ontwerpbestemmingsplan wordt aan het gehele perceel de bestemming 'Wonen' toegekend. Voor de achterzijde wordt verzocht om een bedrijfsbestemming. Voor de toekomst wordt verzocht om een flexibiliteitsbepaling zoals bedoeld onder b voor de functie wonen.

- d. *Op het perceel Akerdijk 226 heeft vroeger een woning gestaan. Herbouw van de woning heeft (nog) niet plaats gevonden. Het perceel is in gebruik als (aanvullende) parkeervoorziening voor bezoekers van de psychotherapeutische praktijk gevestigd op Akerdijk 235. In het huidige bestemmingsplan heeft het perceel aan de voorzijde de bestemming 'bebouwing met eengezinshuizen' en aan de achterzijde 'bedrijfsbebouwing'. In het ontwerpplan heeft het gehele perceel de bestemming 'bedrijf' en is geen bouwvlak opgenomen. Het voornemen is om op het perceel de (her)bouw van een kantoor annex woning mogelijk te maken. Verzocht wordt om de voorzijde als 'gemengd' te bestemmen. Wanneer een woning zou worden herbouwd, dan kan de noodzakelijke parkeervoorziening voor de praktijk op Akerdijk 235 worden gerealiseerd op de achterzijde van het perceel Akerdijk 229-230.*
- e. *Op het perceel Akerdijk 227-228 is op de voorzijde een vrijstaande woning met aangebouwd bijgebouw gebouwd. In het huidige bestemmingsplan heeft het perceel aan de voorzijde de bestemming 'bebouwing met eengezinshuizen' en aan de achterzijde 'bedrijfsbebouwing'. In het ontwerpplan heeft het gehele perceel de bestemming 'bedrijf' en is de bedrijfswoning aangeduid als 'bedrijfswoning'. Hoewel de terreinopzichter van de Badhoevese hier huurder is maakt de woning geen functioneel onderdeel uit van het terrein waar de Badhoevese is gevestigd. Verzocht wordt om de voorzijde van het perceel te bestemmen als 'wonen'. Voor de achterzijde wordt voor de toekomst verzocht om een flexibiliteitsbepaling zoals bedoeld onder b voor de functie wonen.*
- f. *Op het perceel Akerdijk 229-230 staan aan de kant van de Ringdijk twee twee-onder-één-kap woningen. De achterzijde wordt verhuurd en gebruikt door De Badhoevese ten behoeve van bouwmaterialenhandel. In het huidige bestemmingsplan heeft de voorzijde de bestemming 'bebouwing met eengezinshuizen' en de achterzijde de bestemming 'bedrijfsbebouwing'. Het perceel wordt conform die bestemming gebruikt. In het ontwerpbestemmingsplan wordt aan het gehele perceel de bestemming 'wonen' toegekend. Voor de achterzijde wordt verzocht om een bedrijfsbestemming. Voor de toekomst wordt verzocht om een flexibiliteitsbepaling zoals bedoeld onder b voor de functie wonen.*
- g. *Wat betreft de molenbiotop wordt gesteld dat doordat de Akermolen geen (wind)molen meer is er geen bescherming tegen windwerende elementen nodig is. Het opnemen van een molenbiotop brengt een beperking van de maximale bouwhoogte van gebouwen binnen die zone met zich mee. Aangezien er ook geen (askop)hoogte kan worden vastgesteld (deze is afgebroken) kan de bepaling niet ongewijzigd worden vastgesteld.*

Reactie

- a. Reclamant merkt terecht op dat de bestaande bedrijvigheid als categorie 3.2 valt aan te merken. De bedrijfscategorie van het perceel aan de Kamerlingh Onneslaan 2-4 wordt verhoogd van 3.1 naar bedrijfscategorie 3.2.
- b. Het genoemde initiatief is nog onvoldoende concreet om in het plan, al dan niet via een wijzigingsbevoegdheid, opgenomen te worden. Gezien de fase van het bestemmingsplan zal deze aanzienlijke wijziging niet meer meegenomen worden. Indien de voorgestelde transformatie concreet wordt, kan hieraan via een aparte planologische procedure medewerking worden verleend.
- c. De zienswijze wordt gegrond bevonden. In de vigerende situatie is bedrijvigheid toegestaan. Het gebruik van het perceel is wonen en daarom zal deze functie mogelijk blijven door middel van de enkelbestemming 'Wonen'. Door de achterzijde van het perceel te voorzien van de aanduiding

- 'bedrijf' wordt zo de mogelijkheid gegeven tot kleinschalige bedrijvigheid. Voor het verzoek voor een wijzigingsbevoegdheid voor wonen wordt verwezen naar het antwoord onder b.
- d. De zienswijze is ongegrond bevonden. Het vigerend plan staat op dit perceel geen woning toe. Het perceel wordt benut als ontsluiting voor achterliggende bedrijven en parkeren voor naast. Onduidelijk is hoe dit zich verhoudt met de door reclamant gewenste woning. Gezien de fase van het bestemmingsplan zal deze wijziging niet meer meegenomen worden.
 - e. De zienswijze is gegrond bevonden. De woonbestemming wordt gehandhaafd. Op de achterzijde van het perceel wordt de aanduiding 'bedrijf' toegevoegd.
 - f. De zienswijze is gegrond bevonden, echter wordt een andere wijze van bestemmen gehanteerd dan wordt voorgesteld. Perceel Akerdijk 229-230 wordt bestemd door middel van enkelbestemming 'Wonen' en op de achterzijde van het perceel wordt de aanduiding 'bedrijf' toegevoegd. Voor het verzoek voor een wijzigingsbevoegdheid voor wonen wordt verwezen naar het antwoord onder b.
 - g. De zienswijze is gegrond bevonden. De molen is buiten gebruik en zal ook niet weer in de mogelijkheid worden gesteld om als windmolen gebruikt te worden. De molenbiotoop zal daarom verwijderd worden uit het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor de punten a, c, e, f en g.

Zienswijze 39 Schenkeveld advocaten namens mr. A.H.J. Dunselman, curator Heddes Vastgoed B.V

Reclamant dient de zienswijze in namens de curator van de failliete B.V. die eigenaar is van diverse percelen aan de Melbournestraat te Lijnden. De percelen staan kadastraal bekend als Haarlemmermeer sectie H, nummers 10826, 10827, 10823 en 10824.

- a. Gesteld wordt dat de bijlagen bij het bestemmingsplan niet raadpleegbaar zijn geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Hiertoe heeft een reclamant een print van het scherm bijgevoegd met de datum 24 april 2013. Reclamant stelt dat de bijlagen conform de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten steeds in XML formaat beschikbaar gesteld moeten worden ofwel in separate bronbestanden. Er is een discrepantie aangetroffen. Dit is in strijd met de ministeriële regeling, reclamant stelt dat het beroep gegrond dient te worden verklaard.
- b. In het vigerende bestemmingsplan 'Lijnden-Oost' zijn de gronden aangewezen als 'bijzondere voorzieningen'. De vigerende planvoorschriften staan een ruim gebruik van de gronden toe ex artikel 6 van het vigerende bestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan zijn de gronden bestemd als 'enkelbestemming Horeca', met de geluids aanduiding geluidszone industrie. Tevens rust de Enkelbestemming Groen, met de geluids aanduiding geluidszone industrie op de gronden. Het toegestane gebruik wordt hiermee beperkt. De reclamant wenst dat twee bouwvlakken worden ingepast op bovengenoemde percelen. Deze zouden primair de dubbelbestemming 'Bedrijf' en 'Horeca categorie 2' moeten hebben. Subsidiar de enkelbestemming 'Gemengd -1 met de aanduiding Horeca'.

Reactie

- a. Tijdens de tervisielegging is het complete bestemmingsplan inclusief bijlagen volgens de wettelijke vereisten ter visie gelegd. De schermafdruck van reclamant dateert van na de sluitingstermijn van de terinzagelegging.
- b. De gronden gelegen op het bedrijventerrein Business Park Lijnden waar reclamant op wijst hebben inderdaad een beperktere bestemming gekregen. De bestemming is gewijzigd van horeca / hotel naar 'Bedrijventerrein' met de mogelijkheid voor bedrijven tot categorie 3.1 om zich te vestigen. Tevens is een aanduiding 'horeca' opgenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor het punt b. De bestemming is gewijzigd naar 'Bedrijventerrein' (categorie 3.1) met een aanduiding 'horeca'.

Zienswijze 40 Vereniging Woonschepen Overleg Osdorp Slotervaart

Het bestuur van de Vereniging Woonschepenoverleg Osdorp Slotervaart heeft de volgende zienswijzen:

- a. *De maximale hoogte van woonschepen is 4,235 (3,85 + 10%) conform de uitspraak van de Raad van State uit 2004 inzake het bestemmingsplan Waterstrook Ringvaart Haarlemmermeer. De gemeente stelt een hoogte van 4,20 voor. Gevraagd wordt om hier 4,235 van te maken of dit af te ronden naar 4,25.*
- b. *Een percentage speling voor de maximale maten opnemen om discussies over centimeters te voorkomen. Dit speelt met name als de woonboot wat minder diep afzinkt dan eerder berekend.*
- c. *De breedte van de waterstrook in de Ringvaart die wordt bestemd voor woonschepen is in de tekening ongeveer 9 meter. Een exacte aanduiding van het voor woonschepen bestemde deel van de Ringvaart zou de bewoners helpen om te bepalen tot waar hun boten de Ringvaart in mogen liggen.*
- d. *De lijst met maten van de woonboten (bijlage 2 bij het plan) is verouderd, daardoor kloppen maten in een aantal gevallen niet. De gemeente zou aan Rijnland kunnen vragen of ze hun recentere gegevens mogen gebruiken, of de gemeente kan toetsen aan de APV's die ze zelf heeft afgegeven in de laatste jaren. Los van de maten zelf is in de lijst met maten van boten niet altijd goed aangegeven welke boten wel en niet binnen de toegestane maten vallen. Zie bijvoorbeeld nummer 56: 5 meter hoog, maar wijkt volgens de tabel niet af.*
- e. *De mogelijk aanstaande grenscorrectie heeft een relatie met (de afhandeling van) dit bestemmingsplan. Voor de bewoners is het van belang te weten wie verantwoordelijk is voor de verdere afhandeling van dat deel van het plan dat verschuift van de gemeente Haarlemmermeer naar de gemeente Amsterdam. Neemt Amsterdam dat deel van het plan dan over? Wordt de plangrens aangepast?*

Reactie

- a. Conform het verzoek van reclamant wordt de maximale hoogte van schepen verhoogd naar 4,25 meter.
- b. Om discussies over centimeters te voorkomen, gelijk zoals reclamant stelt, wordt in de planregeling (artikel 2) een percentage van 5% speling voor de maximale maten opgenomen.
- c. De breedte van de aanduiding 'woonschepenligplaats' is geen 9 meter, maar 10 meter. Dit geeft de door reclamant gewenste flexibiliteit om woonschepen te verleggen.
- d. De gemeente heeft een recentere lijst ontvangen van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Deze lijst is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
- e. Een eventuele wijziging van de gemeentegrens heeft geen effect op dit bestemmingsplan. Zodra het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost is vastgesteld, dan is dit het geldende juridische kader voor de woonschepen, ook voor de gemeente Amsterdam. Niettemin, na de grenscorrectie kan de gemeente Amsterdam dit plan wel herzien.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor punt a, b en d. De maximale hoogte wordt verhoogd en afgerond naar 4,25 meter en een spelingspercentage van 5% wordt opgenomen in de regels.

Zienswijze 41 Badhoevebuurt C.V., namens deze Ontwikkelingsbedrijf Het Dorp B.V.

Het ontwikkelingsbedrijf Het Dorp B.V. heeft de volgende zienswijzen aangedragen:

- a. Verzocht wordt om de flexibiliteit en het functioneel gebruik van het programma in het bestemmingsplan te vergroten.*
- b. De uitwisselbaarheid van het bedrijvenprogramma tussen de delen van Lijndenhof met een directe bestemming en de delen die als wijzigingsgebied zijn aangeduid mogelijk te maken (eveneens in Quatrebras).*
- c. Het limiteren van het bebouwingspercentage beperken tot de hoofdfunctie en ondersteunende activiteiten hiervan uit te sluiten (zoals gebouwd parkeren).*
- d. De bouwhoogte van bijgebouwen gelijkstellen aan de eerste bouwlaag van de hoofdfunctie.*
- e. De omvang van bijgebouwen aan een percentage relateren (niet aan een absoluut oppervlakte).*
- f. Geen rigide verdeling van het grondgebonden en gestapelde woningprogramma vastleggen.*
- g. Het gebruik van een woning ten dienste van aan huis verbonden beroepsuitoefening aan een percentage relateren (niet aan een absoluut oppervlakte).*
- h. Geen minimale afstand tot omliggende bebouwing of tussen bouwwerken respectievelijk tot de erfgrans (dit vanwege geluidwerende functie respectievelijk de programmatische invulling in het centrum).*
- i. De beperking aangaande de erfafscheiding bij woningen alleen van toepassing verklaren op gebouwde erfscheiding (en niet op natuurlijke erfscheiding zoals hagen).*
- j. De (goot)hoogte van de nieuwbouw in het bestemmingsplan opnemen zoals in de taskforce respectievelijk stuurgroep is vastgelegd.*
- k. Wat betreft de omvang en typologie van het woonprogramma en het parkeren wordt verzocht de 10% afwijkingsregel alleen van toepassing te verklaren op 'meer woningen' (en niet op 'minder woningen').*
- l. Het aantal woningen dat in het bestemmingsplan wordt benoemd voor Quatrebras komt niet overeen met de afspraken conform het DSO Quatrebras (en de bijbehorende onderbouwingen).*
- m. De parkeernorm komt niet overeen met de afspraken conform het DSO Quatrebras (en de bijbehorende onderbouwingen).*
- n. De bestemmingsplanregels voor wijzigingsgebied 5 verwerken zoals in de taskforce respectievelijk stuurgroep is vastgelegd.*
- o. De vermelding van het aantal bouwlagen in geval van gestapelde woningen achterwege laten.*
- p. In de bestemmingsplanregels geen groen- en waterverbindingen opleggen waarover nog geen overeenstemming met partners is bereikt respectievelijk vergunning is verleend.*
- q. De restricties aangaande EHS respectievelijk natuurgebied beperken de flexibiliteit in de toegankelijkheid van gebieden, zoals het sportgebied De Veldpost.*
- r. Er zijn dubbele regels en foutieve verwijzingen tussen artikelen en subartikelen geconstateerd, zoals bij artikel 46.1.*

Reactie

- a. Dit betreft een algemene / inleidende opmerking die in sub b tot en met r wordt geconcretiseerd. Verwezen wordt daarom naar de daar gegeven reacties. Algemeen geldt dat het plan op meerdere punten wordt aangepast, zodat de flexibiliteit toeneemt.*
- b. Gebleken is dat het verzoek vooral betrekking heeft op het bebouwingspercentage en het bruto bedrijfsvloeroppervlak, zoals dat is opgenomen in artikel 9.2 respectievelijk artikel 46.1 onder a van de regels. De opgenomen regeling kan als vrij statisch aangemerkt worden, terwijl het niet onwaarschijnlijk is dat bij realisatie van het bedrijventerrein Lijndenhof kleine veranderingen doorgevoerd worden, bijvoorbeeld vanwege de aanleg van groen, water en verkeersvoorzieningen. Gelet hierop bestaat aanleiding om deze uitwisselbaarheid te vergroten, onder voorwaarde dat aan de algemene uitgangspunten geen afbreuk wordt gedaan. Met andere woorden, het bebouwingspercentage in heel Lijndenhof dient 60% te zijn en het totaal bruto*

bedrijfsvloeroppervlak mag niet meer dan 120.000 m² bedragen. Met de aanpassing van het plan is hieraan voldaan.

- c. Deze opmerking ziet op het bebouwingspercentage zoals dat is opgenomen in de bestemming Bedrijventerrein – Uit te werken, evenals het percentage dat is opgenomen in de wijzigingsbevoegdheid voor Lijndenhof (artikel 46.1 onder a). Omdat het bebouwingspercentage betrekking heeft op alle bebouwing op een perceel (zie artikel 1 van de planregels), ligt het niet voor de hand om ondersteunende (gebouwde) activiteiten hiervan uit te sluiten. Via de algemene afwijkingsregel zoals opgenomen in artikel 44 sub a van de planregels is het mogelijk om, indien daartoe aanleiding bestaat, voor dergelijke voorzieningen af te wijken van het bebouwingspercentage. De planregeling hoeft dus niet te worden aangepast.
- d. Noch in de bestemming Woongebied, noch in de verschillende wijzigingsbevoegdheden is een regel opgenomen ten aanzien van de bouwhoogte van bijbehorende bouwwerken. Deze regeling wordt vanuit stedenbouwkundig oogpunt als te flexibel aangemerkt. Met de door reclamant voorgestelde maximering kan worden ingestemd. Om tevens een kap op een bijbehorend bouwwerk te kunnen afdwingen, indien een grotere bouwhoogte aanvaardbaar wordt bevonden, is ervoor gekozen om de in artikel 31.3 van de planregels opgenomen afwijkingsbevoegdheid over te nemen in de bestemming Woongebied.
- e. In de bestemming Wonen is de bouwregel opgenomen dat de gezamenlijke oppervlakte van bijbehorende bouwwerken per bouwperceel niet meer mag zijn dan 50% van de buiten het bouwvlak gelegen gronden met een maximum van 60 m². Deze beperking is abusievelijk niet opgenomen in de (directe) bestemming Woongebied, die op een deel van de te ontwikkelen gronden is gelegd. Ook is de beperking niet opgenomen in de verschillende wijzigingsbevoegdheden, in artikel 46.1 van de planregels wordt enkel voor het deelgebied Quatrebras voorgeschreven dat aangesloten wordt op de bestemming Woongebied, die de genoemde maximering ontbeert.
Met reclamant kan gesteld worden dat het oppervlak van 60 m² te beperkt is indien grote kavels uitgegeven worden, wat niet ondenkbaar is. Om deze reden bestaat aanleiding het opgenomen maximum oppervlak aan te passen. Het geheel weglaten van een oppervlak in m² wordt onwenselijk geacht, omdat hiermee heel veel bijgebouwen op een perceel gerealiseerd zouden kunnen worden. De regeling wordt aangepast. Per bouwperceel mag de gezamenlijke oppervlakte van bijbehorende bouwwerken niet meer zijn dan 50% van de gronden, uitgezonderd die van het hoofdgebouw, met een maximum van 100 m².
- f. Het percentage van 75% grondgebonden woningen wordt niet geschrapt. Het is de intentie om in Schuilhoeve een woonwijk met een dorps karakter te creëren. Grote hoeveelheden gestapelde woningen sluiten niet aan bij deze doelstelling. Het percentage van 25 % gestapeld biedt voldoende mogelijkheden voor het realiseren van een gestapeld programma.
- g. In de bestemmingen Wonen, Wonen – Gestapeld en Woongebied is in de gebruiksregels aangegeven dat aan huis verbonden beroepsuitoefening is toegestaan tot niet meer dan 40% van het vloeroppervlak tot een maximum van 50 m². Deze bepaling komt voort uit de gemeentelijke standaard. Voor één van de te ontwikkelen gebieden werkt deze bepaling (indirect) door, aangezien in artikel 46.1 sub b onder 1 (Quatrebras) staat dat wordt aangesloten op de bestemming Woongebied. Hoewel met reclamant gesteld kan worden dat het absolute maximum van 50 m² te beperkend zal zijn, zeker indien grotere kavels uitgegeven worden, voert het te ver om enkel een percentage aan te houden. Bij grote kavels zou dit namelijk leiden tot een aanzienlijk oppervlak voor aan huis verbonden beroepsuitoefening, met alle daarbij behorende effecten (parkeren, milieu). Gelet op het vorenstaande wordt voor de nieuw te ontwikkelen gebieden, vallend onder de bestemming Woongebied dan wel de wijzigingsbevoegdheden (artikel 46), het maximum aangepast van 50 m² naar 100 m².
- h. Er wordt geen aanleiding gezien om de nu opgenomen regeling aan te passen.

- i. Anders dan verondersteld wordt, is de opgenomen beperking opgenomen in de bouwregels en dus niet van toepassing op natuurlijke erfafscheidingen. Het plan hoeft hierop niet aangepast te worden.
- j. Over de (goot)hoogtes zijn inderdaad afspraken gemaakt in de taskforce. Gebleken is dat deze (goot)hoogtes grotendeels in het ontwerpbestemmingsplan zijn verwerkt (10,5 – 12 meter, grondgebonden woningen met uitzondering van de eerstelijnsbebouwing). Waar dit nog niet het geval was, is dit aangepast. Opgemerkt wordt dat in het gebied van de Groene Zoom een goot- en bouwhoogte van 8 respectievelijk 11 meter is opgenomen.
- k. De beperking 'per bouwvlak' is verwijderd in regel 34.3.1.
- l. Het programma is op een juiste wijze in het bestemmingsplan opgenomen.
- m. De parkeernorm voor Quatrebras staat in de toelichting en is gebaseerd op de CROW. In de regels is voor Quatrebras een verwijzing gemaakt naar de CROW (zie 46.1 sub b). Voor de overige gebieden geldt de normering van het Deltaplan Bereikbaarheid.
- n. De rijwoningen zijn geschrapt uit de wijzigingsbevoegdheid 5 (Schuilhoeve- Noord). Overigens is naar aanleiding van zienswijze 49 de goot- en bouwhoogte hier verlaagd naar 8 respectievelijk 11 meter.
- o. Hoewel reclamant spreekt over bouwlagen, wordt in enkele wijzigingsregels gebruik gemaakt van het begrip 'woonlagen'. Met deze regeling werd beoogd om ook andere functies (detailhandel, dienstverlening e.d.) op de begane grondlaag of in de plint zeker te stellen indien bijvoorbeeld 20 meter hoog in 7 lagen gebouwd wordt. Immers, het maximale aantal woonlagen is tweemaal op 6 en eenmaal op 5 gezet. Omdat hierover afspraken zijn gemaakt en beide begrippen op hetzelfde onderwerp betrekking hebben, wordt het aantal lagen (bij gestapelde woningen) uit de regels verwijderd. De algemene bouwhoogte van 20 meter blijft gehandhaafd.
- p. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing. De realisatie van water en groen dient goed geborgd te zijn in de planregels.
- q. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de regels. Als door Rijkswaterstaat niet wordt voorzien in de EHS, dan dient Lijndenhof in de EHS te voorzien.
- r. Geconstateerd is dat de regels enkele fouten (verwijzingen) bevatten. Deze worden gecorrigeerd.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor de punten a, b, d, e, g, j, k, n, o en r.

Zienswijze 42 Corendon

De indiener van de zienswijze heeft op het perceel Singaporestraat 82 een bedrijfsgebouw met een totaal oppervlak van 1900 m² b.v.o. Het bebouwingspercentage is 50,7% en de hoogte is 10 meter. De maximale bouwhoogte in het ontwerpbestemmingsplan is 12 meter en het bebouwingspercentage 60%. Verzocht wordt om het gebouw uit te breiden met één verdieping. Hiervoor zou een hoogte van minimaal 13,5 meter nodig zijn. Verzocht wordt om de bouwhoogte te wijzigen naar 13,5 meter.

Reactie

De parkeerdruk op en rond het bedrijf is zeer hoog. Om de parkeeroverlast in de Singaporestraat tijdelijk te verminderen huurt Corendon grond voor parkeren op een aanpalend terrein, waar een kantoor leegstaat. Er is onvoldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. De uitbreiding van het gebouw met één verdieping zal tot een nog grotere parkeerdruk voor de omgeving leiden. De gemeente is welwillend om mee te denken over de uitbreidingsbehoefte van het bedrijf en de vraag of dit op of nabij het perceel op te lossen is. Het bedrijf dient dan wel met een integrale oplossing voor het parkeren te komen. Gelet op het vorenstaande kan niet worden ingestemd met het vergroten van de bouwhoogte ten behoeve van een extra verdieping.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 43 Bewonerscomité Schipholweg (Badhoevedorp Zuid)

Het Bewonerscomité Schipholweg (Badhoevedorp-Zuid) draagt de volgende zienswijzen aan:

- a. *Een totaalvisie op het gebied Badhoevedorp, Badhoevedorp-Zuid en Lijnden ontbreekt. De begrenzing in het gebied ten zuiden van de Schipholweg is niet logisch. Slechts het stuk tot en met de omgelegde A9 wordt meegenomen terwijl het gebied ten zuiden van Badhoevedorp tot het luchthaventerrein als één geheel wordt gezien. Verwezen wordt naar de bestuursconvenant waarin de A9 op 1200 meter in de zogenaamde 'beste variant' wordt omgelegd. Het ingediende ontwerp heeft het karakter van een 'deelplan'. Het lijkt om een vorm van 'salamitactiek' die nadelig uitpakt voor de gehele Badhoevedorpse bevolking en zeker die van Badhoevedorp Zuid.*
- b. *Een omgelegde A9, conform het Tracébesluit op slechts 600 meter van de zuidrand veroorzaakt cumulatie van schadelijke stoffen en lawaai, die voor veel gezondheidsproblemen, andere materiële schade en overlast zal zorgen. Het probleem wordt verplaatst naar A9-Centrum naar A9-Zuid.*
- c. *De luchthaven wil haar activiteiten uitbreiden op de grond van Badhoevedorp-Zuid ten zuiden van de omgelegde A9. Een tweede luchthavenareaal op 650 meter ten zuiden van Badhoevedorp met proefdraaiende, startende, dalende / stijgende vliegtuigen wordt een drama voor Badhoevedorp. Geadviseerd wordt om overleg met de eigenaar van de grond in Badhoevedorp-Zuid, Chipshol, te hebben om te bekijken of gemeente en Chipshol voor de bewoners in Badhoevedorp een goed toekomstperspectief kunnen ontwerpen. De begrenzing van het gebied dient veel ruimer te zijn en wel tot het luchthaventerrein.*
- d. *Gesteld wordt dat het autoverkeer op de Schipholweg van 9000 auto's per dag zal toenemen naar circa 20.000 auto's per dag. Dit door het effect van de auto's van de vele nieuwe bewoners van Badhoevedorp, het groeiende sluipverkeer zodra de A9 weer gaat vastlopen, bezoekers van de nieuwe hotels (Sony gebouw krijgt meer dan 500 kamers) en de vele gelede bussen van de door u bepleite HOV-verbinding. De basis van het verkeerstructuurplan valt hierdoor weg. De gemeente komt aan haar burgers gedane beloften niet na. Verzocht wordt om in het ontwerp dwingend op te nemen dat de Schipholweg binnen afzienbare tijd – en niet te wachten totdat de A9 daadwerkelijk is omgelegd en in gebruik is genomen zoals de provincie bepleit – wordt afgewaardeerd. Reclamant stelt dat de gemeente schadeclaims kan verwachten.*
- e. *Gesteld wordt dat de door de gemeente gewenste HOV-verbinding over de Schipholweg in principe een toevoeging kan zijn voor de Badhoevedorpers mits de locatie van de Rnet-halte op de drie meest wenselijke locaties wordt geplaatst (1, hoek Schipholweg / Pa Verkuijllaan, 2 Pa Verkuijllaan of 3 Kamerlingh Onneslaan) en er nimmer een vrije busbaan wordt gerealiseerd op / aan de Schipholweg tussen het Sony-Plazagebouw tot en met de oprit huidige A9, Amsterdamse Baan.*
- f. *Aanvankelijk stonden er alleen sportaccommodaties ten zuidwesten van de kruising Schipholweg / Sloterweg ingetekend. Inmiddels zijn de sportaccommodaties ten zuidoosten van deze kruising ingetekend / gepland, pal tegenover de huizen aan de Schipholweg. Bezwaar wordt gemaakt tegen deze schijnbaar nieuwe planvorming dan wel bestemmingsbeleid. Naast enorme drukte en lawaai tijdens trainingen, wedstrijden en evenementen worden er ook hoge lichtmasten tegenover de huizen geplaatst. Lichtmasten gaan zonder twijfel 's avonds zeer hinderlijk bij de aangrenzende bewoners aan de Schipholweg naar binnen schijnen.*
- g. *Deze nieuwe bestemming / planning van de oostzijde kan mede reden zijn om schadeclaims in te dienen. Dit gaat een aanzienlijke waardedaling van in ieder geval alle huizen aan de oostzijde van de kruising Schipholweg/Sloterweg opleveren.*

- h. Het oversteken van de Schipholweg is verkeersonveilig. Verzocht wordt om de sportaccommodaties aan de oostelijke zijde van de zuidelijke kant van de Schiphol uit de plannen te schrappen.*
- i. De gemeente houdt zich niet aan de eigen 'groennorm', zijnde 37,3 m² per bewoner. Een voorbeeld van slecht beleid is de groenstrook langs de Schipholweg. Aanvankelijk zou deze 300 meter zijn en nu resteert een schamele 50 meter als 'schaamlap'. De gemeente dient zicht te houden aan de wetten en regels voor de randvoorwaarden van een ecologische zone om dieren een vrije doorgang te verlenen. Aangedrongen wordt op een brede strook van 300 meter voor de ecologische zone in plaats van de geplande 50 meter.*
- j. De omlegging van de A9 wordt te dicht bij het dorp gerealiseerd. De cumulatie van vervuiling, gifstoffen en lawaai door A4, A9 en Schipholweg en de luchthaven Schiphol (draaiende testmotoren, landen / stijgen van vliegtuigen, grondgeluid) wordt erger bij de groei van het autoverkeer en het vliegverkeer. Het plan voorziet op geen enkele wijze in bescherming van de Badhoevedorpse inwoners en hun leefbaarheid.*
- k. In Nederland komt het niet of nauwelijks voor dat een gemeente moet meebetalen aan het omleggen c.q. verplaatsen van een nationale snelweg. Een snelweg is wettelijk een rijks aangelegenheid, welke het algemeen belang dient en door rijksmiddelen wordt betaald. Het door de gemeente bijgedragen bedrag is enkele jaren geleden vastgesteld en zou terugverdiend worden door gronduitgifte voor huizen- en kantorenbouw. Door de crisis stagneert de huizenmarkt. Daarnaast is de kantorenmarkt blijvend ingestort. De 100 miljoen die de gemeente uitgeeft aan de omlegging van de A9 gaat nimmer terugverdiend worden.*
- l. De omlegging gaat niets helpen; het probleem van de geluidsoverlast en de uitstoot van giftige en schadelijke stoffen wordt verplaatst.*

Reactie

- a. Verwezen wordt naar antwoord 19a.
- b. Er ligt (inmiddels) een onherroepelijk Tracébesluit voor de nieuwe A9. De ligging van het tracé staat niet meer ter discussie. De milieueffecten zijn in dit kader uitgebreid onderzocht door het Rijk (zie onder meer het MER).
- c. Het gebied ten zuiden van de A9 valt niet in voorliggend bestemmingsplan. De begrenzing staat niet ter discussie.
- d. De groei van het autoverkeer op de Schipholweg wordt deels veroorzaakt door algemene groei van mobiliteit (circa 2% per jaar) en door de ontwikkelingen in Badhoevedorp. De toename op het deel van de Schipholweg tussen Amsterdamse Laan en Sloterweg/Pa Verkuijllaan wordt verder veroorzaakt door de evenredige afname van de verkeersintensiteit op de Robert Kochstraat. De Schipholweg gaat meer functioneren als verdeelweg voor het dorp. Waar men nu meer door het dorp rijdt, gaat men straks meer er omheen via de Schipholweg.
De Schipholweg is een provinciale weg, als gevolg waarvan de gemeente niet kan beslissen over een afwaardering. De wens hiertoe is wel uitgesproken (onder andere in het Masterplan en het Verkeersstructuurplan). Vanuit de gemeente wordt voluit gewerkt aan het bespoedigen van de afwaardering van de weg.
- e. De voorkeurslocatie voor de R-nethalte is bepaald op de Schipholweg, ter hoogte van de Pa Verkuijllaan. Hier is een bestuurlijk standpunt over ingenomen door de betrokken bestuurders. Er dient nog een formele besluitvorming door de provincie Noord-Holland plaats te vinden. De HOV-bus blijft op de bestaande rijbaan van de Schipholweg: er komt geen vrije busbaan.
- f. Ten zuidoosten van de Schipholweg zijn op de verbeelding geen sportaccommodaties aangegeven. Wel is hier een wijzigingsbevoegdheid voor realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur opgenomen. Wat betreft de algemene vrees voor overlast op het sportcomplex De Veldpost wordt gesteld dat de woningen op geruime afstand van het sportcomplex liggen. Er zal

aan de normen voor verkeer, parkeren, geluid en licht worden voldaan. De locatie voor het sportcomplex wordt ruimtelijk aanvaardbaar geacht.

- g. Niet duidelijk wordt waarom realisatie van natuur ten zuiden van de Schipholweg zou leiden tot een waardevermindering van de woningen aan de Schipholweg, gelegen ten oosten van de kruising Sloterweg/Schipholweg.
- h. Zie antwoord g. en het antwoord onder 47 at/m d.
- i. De bestaande hoeveelheid openbaar groen per inwoner in Badhoevedorp is 38,6 m² per inwoner (dat is exclusief bovenwijks groen, dat nu niet nodig is gezien het huidige bewonersaantal). Dit is bijna twee keer zoveel als de Haarlemmermeerse norm van 20,1 m² (exclusief bovenwijks groen). Het is de ambitie om het huidige aantal van 38,6 m² openbaar groen per inwoner ook in de toekomst voor Badhoevedorp aan te houden (de zgn. Badhoevedorpse groennorm).
De ecologische verbindingszone langs de Schipholweg/Spaarnwoudertocht krijgt een afmeting van minimaal 50 meter breed, wat minder is dan de oorspronkelijke streefwaarde van minimaal 100 meter (Programma van Eisen Groene Carré Noord, 2002). Dit is echter voldoende breed voor de doelsoorten van een droge en natte verbinding. Voor een bredere zone is op dit moment geen financiering. Wat betreft de breedte van de ecologische zone ligt de keuze voor om binnen de minimaal aanvaardbare grenzen door te gaan met de Ecologische Hoofdstructuur in Badhoevedorp of om alleen ruimte te reserveren en wachten tot er voldoende financiering is. Tijd om te wachten is er eigenlijk niet. De Ecologische Hoofdstructuur in en rondom Badhoevedorp moet volgens het Ontwikkelingsplan Groene AS (1995) in 2016 klaar zijn.
- j. Zie antwoord b.
- k. De omlegging van de snelweg A9 verenigt een aantal doelstellingen, met name het verbeteren van de leefbaarheid van Badhoevedorp en de bereikbaarheid van deze regio. Deze doelstellingen worden door diverse partijen in de regio nagestreefd zoals Rijkswaterstaat, Schiphol, gemeente Amsterdam, de stadsregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en ook de gemeente Haarlemmermeer. Deze partijen hebben afgesproken samen te werken om de snelweg A9 om te leggen en daar ook gezamenlijk financieel aan bij te dragen. De gemeente verdient een groot deel van de bijdrage terug uit de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp. Er is een overeenkomst afgesloten waarin opgenomen is dat de ontwikkelaars garant staan voor een deel van de gemeentelijke bijdrage aan de omlegging. De haalbaarheid van deze werkwijze wordt met een (niet openbare) grondexploitatie onderbouwd.
- l. Zie antwoord b.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 44 C. Mul

Reclamant is ontwikkelaar en verzoekt ten behoeve van het gerealiseerde appartementencomplex aan de Vlierstraat vier gebouwen met privébergingen en garages te mogen realiseren. Bij de bouw van de appartementen aan de Vlierstraat is alleen een gezamenlijke fietsstalling gerealiseerd. Hier zou behoefte aan zijn bij bewoners. Verzocht wordt om de bestemming 'groen' te wijzigen in 'verkeer-garageboxen / bergingen'.

Reactie

Aan de zienswijze kan niet tegemoet gekomen worden. Het wijzigen van de bestemming Groen in Verkeer Garageboxen stuit op bezwaren vanwege de aanleg van de ecologische verbindingszone (EHS) die in het kader van de Groene AS aangelegd dient te worden (zie ook reactie onder i.). De achterliggende gronden, in eigendom van de gemeente, worden eveneens bestemd als Groen. Dit betekent dat de gronden die nu in het ontwerpbestemmingsplan als Verkeer zijn bestemd (en in eigendom van de gemeente zijn) worden bestemd als Groen.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond. Deze zienswijze heeft wel geleid tot een ambtshalve wijziging doordat de gronden die nu in eigendom zijn van de gemeente worden bestemd als Groen.

Zienswijze 45 Van den Kommer Legal namens Huidekoper BV

Reclamant spreekt namens de eigenaar van het perceel Sloteweg 22.

- a. *In het huidige bestemmingsplan heeft het perceel de bestemming 'Bijzondere doeleinden II'. Deze is bestemd voor kantoren, handelsgebouwen en showrooms, met de daarvoor benodigde bouwwerken. De maximaal toegestane goothoogte bedraagt 10 meter; er geldt geen maximum voor de bouwhoogte, het bouwvlak mag voor 100% worden bebouwd, aldus reclamant. In het ontwerpbestemmingsplan heeft Sloteweg 22 de bestemming 'kantoor' en 'verkeer' gekregen. Daarnaast is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor maximaal 16 appartementen. Reclamant stelt dat de wijzigingsbevoegdheid niet nodig is en stelt voor de noodzakelijke bestemming direct op te nemen.*
- b. *Daarnaast is de wijzigingsbevoegdheid gebaseerd op een verouderd plan, dat in het verleden door een niet betrokken noch belanghebbende partij is opgesteld.*
- c. *Gezien de terugval van de particuliere woningverkoop en daling van de woningprijzen zal een weloverwogen besluit over de definitieve en concrete invulling en omvang van de woningen op deze locatie pas in de loop van de komende jaren worden genomen. Behoud van een deel van de bestaande bestemming is gewenst. Door het perceel te bestemmen als 'Gemengd 1' wordt recht gedaan aan het huidige en toekomstige gebruik en is een wijzigingsbevoegdheid overbodig. Hiertegen bestaat geen enkel ruimtelijk bezwaar. Ook worden onnodige kosten als gevolg van een planwijziging voorkomen. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om ter plaatse horeca of detailhandel mogelijk te maken. Verdere concretisering van het bouwplan zal te zijner tijd in nauwe samspraak met de gemeente tot stand komen.*
- d. *Het gebouw heeft een kelder voor parkeren. Bij realisatie van de transformatie zal de parkeercapaciteit van de kelder waarschijnlijk niet toereikend zijn. Het achtergelegen terrein is altijd in gebruik geweest als niet openbaar parkeerterrein voor het kantoorgebouw. Met het oog op (sociale)veiligheid is het wenselijk hier in de toekomst een afgesloten parkeervoorziening te bouwen. Verzocht wordt om het ontwerp hierop aan te passen.*

Reactie

- a. De zienswijze wordt gegrond geacht voor wat betreft de vigerende rechten. Hierbij wordt voor het gehele perceel (inclusief parkeerterrein) een bestemming 'Gemengd 2' opgenomen. De maximale bouwhoogte (dit is tevens de maximale goothoogte) blijft 10 meter. Daarbij dient te worden opgemerkt dat alleen binnen het aangegeven bouwvlak 100% mag worden bebouwd. De zienswijze wordt ongegrond geacht voor wat betreft het opnemen van een bestemming wonen. Voor de ontwikkeling van woningen dient in kostenverhaal te worden voorzien. Daarvan is nog geen sprake.
- b. Zienswijze wordt ongegrond geacht. De wijzigingsbevoegdheid is inderdaad gebaseerd op een ouder plan van andere partij. Vooralsnog is geen nieuw plan ontvangen van reclamant. In de wijzigingsbevoegdheid is het maximale aantal woningen en de maximum bouwhoogte opgenomen wat vanuit ruimtelijk oogpunt nog aanvaardbaar wordt geacht. Het staat reclamant vrij om een plan in te dienen wat voldoet aan deze voorwaarden.
- c. De zienswijze wordt ongegrond geacht voor wat betreft het opnemen van een bestemming 'Gemengd 1'. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het aanvaardbaar om hier wel een bestemming 'Gemengd 2' toe te passen (zonder mogelijkheid tot wonen).
- d. De zienswijze wordt ongegrond geacht. Het al of niet afsluiten van het terrein in bezit bij reclamant is geen aangelegenheid die met het bestemmingsplan geregeld wordt.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor de punten a en c. De bestemming van het gehele perceel wordt aangepast naar 'Gemengd 2'.

Zienswijze 46 Beheerstichting scoutingvereniging Lady Baden Powell

Verzocht wordt om het perceel Reigerstraat tussen 38 en 40 waar de scoutingvereniging Lady Baden Powell is gevestigd de bestemming 'Maatschappelijk' te geven en het op het perceel aanwezige clubhuis te voorzien van een bouwvlak met daarbij de juiste bouw- en goothoogte. Dit conform de huidige situatie en gebruik. Daarnaast wordt gevraagd om in paragraaf 2.2. van de toelichting de scoutinggroep en de locatie van het clubhuis te noemen.

Reactie

De opmerkingen zijn terecht. Het plan (regels en verbeelding) wordt aangepast conform de zienswijze. De tekst in de toelichting wordt eveneens aangepast.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 47 Dorpsraad Badhoevedorp

De Dorpsraad Badhoevedorp heeft de volgende zienswijze ingediend:

- a. *Gesteld wordt dat er geen reden is af te wachten met het beperken van de snelheid op de Schipholweg tot het in het gebruik nemen van de Veldpost. Tegen die tijd zijn mogelijk verschillende keuzes gemaakt op basis van de huidige status van de Schipholweg die niet in overeenstemming zijn met het Masterplan en niet in het belang zijn van de bewoners van Badhoevedorp.*
- b. *Het nakomen van de in de bestuursovereenkomst gemaakt afspraken ('het terug brengen van de status van de Schipholweg') op de korte termijn dient te worden zeker gesteld dan wel afgedwongen.*
- c. *Er is geen enkel perspectief op het afwaarderen van de Schipholweg. Een harde afspraak met de Provincie over de westelijke knip is inmiddels geschrapt. En de eenzijdig door de gemeente in 2008 geïntroduceerde oostelijke knip is ook geschrapt. Hiervoor in de plaats heeft de gemeente eenzijdig een viertal voetganger oversteekplaatsen geïntroduceerd.*
- d. *De DRB is van mening dat de toekomst van de Schipholweg, net als de omlegging van de Schipholweg zelf, het fundament van de leefbaarheid in het dorp raakt. De leefbaarheidsdoelstelling wordt niet gehaald zolang de Schipholweg niet wordt afgewaardeerd dan we een alternatief wordt geboden.*
- e. *Er komt een knip in de Sloterweg ten zuiden van de Tweeduizend El om te voorkomen dat verkeer voor de Marechaussee en Schiphol via de Schipholweg en Sloterweg gaat. Dit is een aanvaardbare oplossing zolang deze knip blijft bestaan en het beleid niet wordt aangepast.*
- f. *Het voorgelegde ontwerp voor het knooppunt Sloterweg / Schipholweg in combinatie met HOV heeft in de begeleidingsgroep veel kritiek geoogst en werd helaas ongewijzigd aan omwonenden getoond. Als in een speciale HOV afrit van de A9 30 miljoen wordt geïnvesteerd en het dorp wordt opgescheept met een minimale oplossing is dit niet te verkopen. Naast een verbeterd integraal voorstel voor het tracé tussen de Amsterdamse baan en Schuilhoeve Sloterweg en Kamerlingh Onneslaan dient een duidelijke toezegging te komen dat dit soort fouten in de toekomst wordt voorkomen.*
- g. *Het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan verspreidt het verkeer beter over het dorp. Dit is een extra motivatie voor het afwaarderen van de Schipholweg. Een argumentatie dat deze aansluiting financieel niet haalbaar zou zijn, laten wij niet gelden. Eventueel zoekt men hier de*

financiële samenwerking met de Stadsregio. Het feit dat het wel of niet doortrekken effect heeft op de verkeersintensiteit op de Pa Verkuijllaan geeft onomstotelijk de noodzaak van het doortrekken aan. Het alternatief dat de mogelijkheid voor een aansluiting blijft bestaan (niet onmogelijk wordt) wordt van de hand gewezen. Een besluit dat deze laan wordt doorgetrokken is niets anders dan het nakomen van afspraken en een basis voor een goede verkeersstructuur in Badhoevedorp zelf. Er mag geen onduidelijkheid blijven bestaan over het voornemen de Kamerlingh Onneslaan door te trekken voor alle verkeer en aan te sluiten op de Schipholweg.

- h. Wat betreft de afhandeling van verkeer in het centrum en aansluiting van de deelgebieden op het centrum betreft blijkt de keuze voor de uitwerking van het centrum als laatste fase in de gebiedsontwikkeling zeer nadelig. Zonder een duidelijke structuur van het centrum en de verkeersaansluitingen, is het maken van keuzes rondom het centrum moeizaam. Er kan ook nog steeds geen duidelijkheid worden geboden over de verkeersstructuur in het centrum zelf. Wel zijn in de aanpassingen van het VSP de naar het centrum toe leidende wegen en fietspaden aangegeven. Schimmige plannen voor de Adelaarstraat en Arendstraat vergroten de onrust en frustratie. Gesteld wordt dat er een herzien verkeersstructuurplan komt waarin de bereikbaarheid van het centrum voor winkelend publiek en toeleveranciers wordt uitgewerkt, evenals de bereikbaarheid en doorgang voor langzaam verkeer.*
- i. Wat betreft de situatie rond de Sloterbrug en de aanpassing van de Nieuwemeerdijk wordt gesteld dat de gevaarlijke situatie rondom de brug bij Sloten in studie is. Op dit moment wordt onderzocht of een parallelle fietsbrug gerealiseerd kan worden. De bestaande brug kan dan weer tweerichting verkeer verwerken. Hiermee wordt de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers, als gevolg van de menging van het verkeer en de te lange wachttijden verbeterd. De verbinding met Amsterdam maakt integraal onderdeel uit van de verkeersstructuur en kan niet met enkel een fietsbrug worden opgelost. Teleurstellend is dat dit probleem zolang onopgelost blijft en daarmee geen duidelijke keuzes gemaakt kunnen worden ter bestrijding van het sluipverkeer. Gesteld wordt dat er een complete oplossing moet komen voor de verkeersproblematiek van de Sloterbrug en het verminderen van sluipverkeer over de Nieuwemeerdijk en door het dorp.*
- j. Gesteld wordt dat het - niet geplande - doortrekken van de Keizersweg leidt tot sluipverkeer. Ook een toezegging voor een verkeersluwe uitvoering heeft niet overtuigd. Dit thema staat nog steeds open en moet in combinatie met de verkeerscirculatie rondom het voorzieningen centrum worden opgelost. Ook hier staat de integraliteit voorop. De aanpak is nu dat de ene oplossing voor het ene probleem beperkingen creëert voor de volgende en zo door. Gesteld wordt dat de Keizersweg niet moet worden doorgetrokken.*
- k. Aangedragen wordt dat er een adequate aansluiting van de T106 (2x2) op de Amsterdamse baan (2x1) moet komen. De visie op de T106 van de gemeente Haarlemmermeer wijkt af van die van de gemeente Amsterdam wat lijkt te leiden tot een gedaantewisseling van 2x2 stroken naar 2x1 strook. Beide gemeente stemmen hun verkeersprognoses op elkaar af om een analyse van de situatie met vergelijkbare uitgangspunten te maken. Standpunt is dat de T106 zowel in de gemeente Haarlemmermeer als de gemeente Amsterdam met 2x2 rijstroken moet worden uitgevoerd.*
- l. Gesteld wordt dat er doorgaand water, groen en gescheiden routes moeten zijn voor langzaam verkeer in het groene lint, ook ter hoogte van het centrum.*
- m. Na het blijven van de tennis, korfbal en petanque, schijnt nu ook de scouting in het wandelbos te gaan blijven. Dit is in tegenspraak met het Masterplan en reduceert het oppervlak van het wijkpark nog verder. Dit is niet aanvaardbaar, alternatieven zijn onvoldoende onderzocht en er is geen compensatie aangeboden.*
- n. De hoeveelheid groen die door het niet uitplaatsen van onder m genoemde voorzieningen verloren is gegaan dient in - of direct in de omgeving van – het dorp te worden gecompenseerd.*
- o. De oostelijke doorgang onder de A4 voor langzaam verkeer schijnt op sommige agenda's te staan, maar er is geen zekerheid over de uitvoering en financiering. De aanleg van deze oostelijke*

doorgang moet worden gegarandeerd en een onlosmakelijk onderdeel worden van zowel het Groen- als het Verkeersstructuurplan.

- p. Het huidige Groenstructuurplan probeert te verbloemen dat de Badhoevedorpse norm niet zal worden gerealiseerd. Het bebouwen van de wijkparken Wandelbos en Groene Zoom leidt tot een significante afname van de kwaliteit en oppervlak per inwoner. Zelfs Hoofddorp heeft een groter oppervlakte groen per inwoner (37,3 m² exclusief bovenwijks groen). Gesteld wordt dat de afgesproken 38,6 m² per (toekomstige) inwoner moet worden gerealiseerd.
- q. Het is te verwachten dat Badhoevedorp zal uitgroeien tot een woonkern met meer dan 15.000 inwoners. In de plannen wordt rekening gehouden met woningaantallen die ruimte voor deze groei bieden. Gesteld wordt dat er ruimte moet worden gereserveerd voor het toekomstig aanleggen van bovenwijks groen van tenminste 10 hectare binnen een straal van 1.600 meter.
- r. De Veldpost dreigt van het dorp afgesneden te blijven zolang de Schipholweg niet is afgewaardeerd. Daarmee staat de functie van de Veldpost als bovenwijks groen ter discussie. Er dienen goede en veilige verbindingen te komen van de sportvelden en groenvoorzieningen in de Veldpost.
- s. Een strook van 50 meter als groene buffer is niet aanvaardbaar. Het Groene Carré zou 300 meter breed worden en is niet terug te zien. Ook een 120 meter brede groene AS kan niet worden ontdekt. Gesteld wordt dat er een brede groene buffer moet komen over de gehele lengte van de buik zoals ook in het Masterplan is aangegeven.
- t. Wat betreft het onderzoek naar gecumuleerde luchtvervuiling en geluidsoverlast voor Badhoevedorp wordt gesteld dat de nadruk van het onderzoek ligt op het bewijzen dat er aan de regels is voldaan om in Schuilhoeve te kunnen bouwen. Met de Crisis- en herstelwet in de hand wordt nu mogelijk gemaakt dat er al in Schuilhoeve kan worden gebouwd, nog voordat de geluidswerende maatregelen zijn uitgevoerd. Op welke wijze de leefbaarheid in het dorp wordt verbeterd (in 2005 het uitgangspunt van de omlegging) is blijkbaar geen relevant onderwerp. Grondgeluid wordt buiten beschouwing gelaten omdat er geen normen voor zouden bestaan. Het onderzoek is dus aantoonbaar onvolledig en geeft geen zekerheid dat de leefbaarheid in het dorp beter wordt. Gesteld wordt dat er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de toegezegde problematiek van geluidsoverlast en luchtvervuiling te verhelpen en de effecten ten gevolge van de gereduceerde landschappelijke inpassing van de A9 te compenseren.
- u. Gevraagd wordt om een toezegging van de gemeente om binnen 6 maanden de kap- en herplantverordening te herzien zodanig dat het bomenbestand en de lanenstructuur behouden blijven en waar nodig hersteld worden. Daarnaast wordt gevraagd om een meerjarenplan ter compensatie van de nog missende ruim 700 bomen.
- v. Gesteld wordt dat er onvoldoende oplossingen worden geboden voor grondwaterproblemen en recreatie. Op verschillende locaties zouden duikers moeten worden vervangen door bruggen die onderdoorgang voor schaatsen en kanoën mogelijk maakt. Bij het vaststellen van de waterstructuur zouden bekende locaties met grondwateroverlast significant moeten worden verbeterd.
- w. Als opmerking op de planregels (bladzijde 57) wordt gesteld dat er geen beperking is voor de hoeveelheid verharding in de tuin. Gesteld wordt dat er maximaal 30% verharding van het tuinoppervlakte mag zijn.
- x. Er is geen alternatieve fietsverbinding voor de Burgemeester Amersfoordtlaan en de Akerdijk en Nieuwe Meer. Gesteld wordt dat voor alle belangrijke doorgaande verbindingen voor autoverkeer, ook die dat niet mogen zijn maar toch daarvoor worden gebruikt, een alternatieve fietsroute moet worden aangeboden.
- y. De dorpsraad Badhoevedorp heeft in haar zienswijze op de notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MER aangegeven dat het aanbeveling verdient het effect van de diverse aantallen woningen te onderzoeken om zo te bepalen hoeveel woningen het dorp kan dragen in relatie tot de leefbaarheidsdoelstelling. De commissie heeft deze aanbeveling onderschreven in haar advies.

Wij constateren dat het effect van de woningload – bijvoorbeeld door middel van diverse scenario's - op het dorp en de leefbaarheid niet is onderzocht. Het bestemmingsplan gaat uit van een minimum en een maximum aantal met daartussen een grote bandbreedte. De beleidsvrijheid van het college in deze keuze is te groot en met de onderzoeken en de MER is er onvoldoende informatie aanwezig om te komen tot een rationele afweging. Gesteld wordt dat er eerst aanvullend onderzoek moet worden gedaan naar het effect van de woningload alvorens beleidsvoornemens kunnen worden vastgesteld.

- z. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor de ontwikkeling van 1775 nieuw te bouwen woningen. Geen van de documenten gaat in op de lokale en actuele woningmarkt in Badhoevedorp. Er ligt wel een globaal onderzoek voor de gehele Noordvleugel uit 2011. Dit is mogelijk een verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar, maar de huidige tijd leert dat de gemeente eindverantwoordelijke blijft. De gemeente heeft hier geen visie op. De geformuleerde uitgangspunten van woningaantallen worden niet gespiegeld aan daarmee samenhangende risico's. Wat het maximum aantal en soort woningen betreft wordt gesteld dat het maximum aantal woningen te hoog is en de noodzaak niet transparant is onderbouwd. Gesteld wordt dat de beleidsafweging (inclusief risico's) onvoldoende is.*
- aa. In het woningcontingent is een aanzienlijk aantal locaties van derden opgenomen. Het ontbreekt aan onderbouwing van de noodzaak hiervan c.q. aan een toetsingskader. Zeker in een ontwikkeling dat meer woningen tevens betekent minder open ruimte, minder groen en een grotere belasting van het wegennet en per saldo een verslechtering van de leefomgeving. Gesteld wordt dat de noodzaak voor grootschalige ontwikkeling van locaties van derden onvoldoende is onderbouwd en dat wanneer negatieve effecten niet gecompenseerd worden, dit niet wenselijk is.*
- bb. In de plannen dient rekening gehouden te worden met de actuele grenswaarden in handhavingspunt 18. Het mag niet zo zijn dat er nu woningen worden gebouwd en dat later de bebouwingscontour hier - na realisatie – overheen wordt geschoven. Dat er in het LIB op Rijksniveau geen rekening mee is gehouden, ontslaat de gemeente niet van een verantwoordelijkheid in deze. Dat indertijd het besluit is genomen de verhoging voorlopig niet ruimtelijk door te vertalen impliceert tevens dat dit het moment is om het wel te doen.*
- cc. Met het aspect van grondgeluid is in de plannen geen rekening gehouden. In het Aldersakkoord is opgenomen dat het aspect grondgeluid nader onderzocht dient te worden. Inmiddels is er door de NLR (2011) onderzoek naar gedaan, met als conclusie dat het grondgeluid in Badhoevedorp in de hoogste overlastcategorie valt. De gemeente geeft aan dat er voor grondgeluid geen wettelijke normen zijn en dat zij er daarom geen rekening mee kan houden. De dorpsraad is van mening dat inmiddels is vastgesteld door de NLR dat grondgeluid in Badhoevedorp een kwestie is die van invloed is op het leefklimaat. Ook zijn wij van mening dat er geen normen (= maximaal toelaatbare waarden) nodig zijn om dit aspect mee te laten leven bij de leefbaarheid. Ter vergelijking: de huidige A9 voldoet qua geluid en milieu aan de wettelijke normen, maar nog vinden we met zijn allen dat deze dient te worden omgelegd. In de plannen dient alsnog rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van grondgeluid. De leefbaarheidsverbetering moet worden aangetoond.*

Reactie

a t/m d

In de (Projectscope van de) Bestuursovereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp is expliciet een passage opgenomen over de Schipholweg:

“De Schipholweg is in de huidige situatie een doorgaande weg. Uitgangspunt bij de omlegging van de A9 is dat de status van deze weg wordt teruggebracht; ter hoogte van de nieuwe T106-aansluiting wordt er een ‘knip’ in de Schipholweg aangebracht middels een bajonet die aansluit op het verlengde van de toe- en afritten Badhoevedorp”.

In de Aanpassing 2012 van het VSP Badhoevedorp blijft dit uitgangspunt overeind, maar in een gewijzigde vorm. De zachte knip in de vorm van een bajonet is komen te vervallen, ten gunste van een onderdoorgang in de Schipholweg, onder de nieuwe A9 door. Vooralsnog is dit een onderdoorgang voor alle verkeer, maar wanneer de regionale functie van de weg vervalt, wordt dit een doorgang voor de bus en de fiets. Dan is het dus een harde knip geworden en functioneert de weg zuiver als ontsluiting van het dorp.

Het formele standpunt van de provincie is dat de status van de weg wordt teruggebracht, zodra er een alternatieve route voor het regionale verkeer (Haarlem – Amstelveen) wordt gerealiseerd. Dit alternatief is afhankelijk van de ontwikkelingen in het gebied tussen A4, A9 en A5, de zogenaamde Schipholdriehoek.

Voor de oversteken vanuit het dorp naar de nieuwe sportlocaties in de Veldpost, ten zuiden van de Schipholweg, zullen verkeersveilige voorzieningen worden getroffen. Op dit punt zijn gemeente en provincie het eens. Insteek van de gemeente is dat de verkeersveiligheid op die oversteken niet door ongelijkvloerse voorzieningen moet worden bereikt. Dergelijke voorzieningen passen op een stroomweg met 80 km/h en niet op een dorpsontsluitingsweg met 50 km/h, het eindbeeld waar provincie en gemeente het over eens zijn.

De inzet van de gemeente is dan ook het bewerkstelligen van snelheidsverlaging tot 50 km/h ter hoogte van de oversteken. Deze snelheidsverlaging vindt dan plaats ter hoogte van de nieuwe Amsterdamse Laan, de oversteek vanuit de Kamerlingh Onneslaan en mogelijk de Sloterweg, de Pa Verkuijllaan en de nieuwe ontsluitingsweg naar de nieuwe wijk De Schuilhoeve. Om een lappendeken van snelheidsverlagingen en –verhogingen te voorkomen, zet de gemeente zich in voor een snelheidsverlaging ten behoeve van de veilige oversteken op het gehele wegvak tussen de Amsterdamse Laan en de ontsluitingsweg naar De Schuilhoeve. Dit moet van kracht worden, zodra de Veldpost haar recreatieve en sportieve bestemming krijgt.

De functie van de onderdoorgang in de Schipholweg, nu nog voor alle verkeer, straks alleen voor bus en fiets, hangt af van de regionale functie van de weg (N232). De prognoses van de omlegging van de A9 laten een sterke verbetering zien van de doorstroming op de A9. Omdat de N232 een parallelle voorziening is, neemt het (doorgaande) sluipverkeer op deze weg sterk af. Toch zal de weg, zolang deze een maximumsnelheid van 80 km/uur kent, nog steeds een drukke weg zijn. Pas na het afwaarderen en zeker na het “knippen” van de weg door de tunnel alleen voor bus en fiets open te houden, functioneert de weg als lokale ontsluitingsweg.

- e. Hiervan wordt kennis genomen.
- f. Ook wij staan voor een zorgvuldige participatie en communicatie traject.
- g. In het Raadsvoorstel Verkeersstructuurplan 2008 staat: “Bezien wordt in de volgende fase van planontwikkeling of verdere verschuiving van verkeersaanbod mogelijk is, bijvoorbeeld door het laten vervallen van de doorsteek Kamerling Onneslaan naar de Schipholweg voor autoverkeer...”(p. 5). Verkeersramingen wijzen uit dat het effect van doortrekken van de Kamerling Onneslaan niet groot is. Daarom is het standpunt dat de Kamerling Onneslaan nu niet wordt doorgetrokken, maar dit wordt niet uitgesloten en ook niet onmogelijk gemaakt. De gemeente is, mede op verzoek van de Begeleidingsgroep Mobiliteit en Bereikbaarheid, bezig een studie te doen naar gebruik, functie en inpassing van de Schipholweg, inclusief de aansluitingen daarvan op het dorp. Hier wordt ook de eventueel doorgetrokken Kamerlingh Onneslaan bij betrokken.
- h. Het definitief stedenbouwkundig ontwerp voor deelgebied Centrum staat achteraan in de planning. De reden is dat de huidige A9 een groot deel van het exploitatiegebied van deelgebied Centrum in beslag neemt. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan was het stedenbouwkundig ontwerp voor

het Centrum nog niet gemaakt. Wel is in de onderliggende structuurplannen rekening gehouden met de ontwikkelmogelijkheden van het centrum

Duidelijk is dat het centrum bereikbaar zal moeten zijn voor voetganger, fiets, auto, bus en vrachtwagen. Voor langzaam verkeer zijn de verschillende doorsteekjes vanuit de wijken van belang, maar ook de Sloterweg, de Burgemeester Amersfoordtlaan en de Zeemanlaan. Nieuw is de functie die het groene Lint gaat krijgen, juist voor fietser en voetganger. Voor auto's blijft het centrum bereikbaar via de Sloterweg, de Zeemanlaan (zowel vanuit het westen als vanuit het oosten), de Burgemeester Amersfoordtlaan en de Keizersweg. In het Masterplan en het VSP staat dat de Zeemanlaan niet langer voor doorgaand verkeer bedoeld is. De gemeente ziet, in tegenstelling tot de ondernemers, de noodzaak van de doorgaande functie van die weg niet en houdt vast aan bereikbaarheid van parkeervoorzieningen vanuit zowel west als oost, maar zonder doorgaand verkeer. Bij de uitwerking van de plannen zal dit verschil van inzicht een onderdeel van de besluitvorming zijn. De bereikbaarheid voor bevoorradende vrachtwagens moet gewaarborgd zijn, maar de routing is nog afhankelijk van de plannen.

- i. De functie van een parallelle fiets- en voetgangersbrug bij de Sloterbrug is tweeledig: ten eerste het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers, door een duidelijker structuur aan te brengen en de wachttijden (voor alle verkeersdeelnemers) te beperken. Ook fietsers zijn dan veel minder geneigd door rood te rijden. Ten tweede maakt de fietsbrug het door autoverkeer in twee richtingen tegelijk berijden van de bestaande brug mogelijk. Hierdoor wordt de wachttijd voor de verkeerslichten teruggebracht.

Sluipverkeer over de Nieuwemeerdijk is minder afhankelijk van de doorstroming op de Sloterbrug, maar eerder van congestie op de A4, de A9 en de Schipholweg. De situatie op de A4 is al verbeterd, de A9 wordt omgelegd en de Schipholweg zal na de omlegging beter functioneren.

- j. Zie ook onder punt 24a. Het Masterplan en het DSO Quatrebras gaan uit van een doorgetrokken Keizersweg voor een goede ontsluiting van de nieuwbouw, ook naar het centrum van Badhoevedorp. De ramingen wijzen uit dat het met minder dan 1000 motorvoertuigen per etmaal een rustige erftoegangsweg wordt. In het ontwerp zal deze weg vormgegeven worden als een luwe erftoegangsweg met een 30 km/uur snelheidsregime. Voor de ontsluiting van het voorzieningsgebied wordt door de gemeente een aparte studie uitgevoerd, mede gevoed door de Begeleidingsgroep Mobiliteit en Bereikbaarheid.
- k. De indiener van de zienswijze verwoordt het standpunt van de gemeente over de T106.
- l. In het groene Lint zijn water, groen en een langzaam verkeerroute belangrijke elementen. Als er voldoende ruimte is heeft een vrijliggend fiets/wandelpad de voorkeur. In de deelgebieden wordt het groene Lint verder uitgewerkt.
- m. De gemeenteraad heeft besloten bij vaststelling van het Masterplan dat de TVB mag blijven op de huidige locatie. Daarnaast is op verzoek van de gemeenteraad besloten de petanque en korfbal in het voorzieningsgebied te vestigen. Vervolgens bleek het nieuwe dorpshuis niet ongeveer 5.100 m² te worden maar ongeveer 2.100 m². Het gebouw wordt daardoor kleiner net als het ruimtebeslag voor ondersteunende functies zoals parkeren. Hierdoor bleek het mogelijk te voldoen aan de wens van de scoutingvereniging om niet te verplaatsen.
- n. Door het niet uitplaatsen van een aantal voorzieningen wordt het nieuwe wijkpark Wandelbos kleiner dan oorspronkelijk was bedoeld. Uit berekeningen blijkt dat na gebiedsontwikkeling circa 7,7 hectare aan wijkparkgroen overblijft, wat nog altijd voldoet aan de minimale afmeting van 6 hectare voor een wijkpark. In deelgebied Quatrebras komt meer dan gemiddeld buurt- en omgevingsgroen terug (39 m²/inwoner ten opzichte van 23 m²/inwoner nu gemiddeld aanwezig in Badhoevedorp).
- o. Het klopt dat er nog geen zekerheid is over de uitvoering en financiering van de oostelijke doorgang onder de A4. Dit onderdeel is in onderzoek. Zekerheid komt medio volgend jaar.
- p. Badhoevedorp heeft nu 38,6 m² openbaar groen per inwoner (exclusief bovenwijken groen). Het is nog steeds de ambitie om dit ook in de toekomst aan te houden. Zie tevens de reactie onder 43 j.

- q. De groene zone ten zuiden van Badhoevedorp, waarin de Groene AS en het groen rondom de sportvelden vallen, kan in de toekomst de functie van bovenwijks groen c.q. uitloopgebied vervullen. Daarbij maakt SADC in overleg met gemeente plannen voor een bomenbank ten zuidoosten van Badhoevedorp, net onder de omgelegde A9. Deze bomenbank kan ook een functie als bovenwijks groen gaan vervullen.
- r. Zie de reactie onder a t/m d over de Schipholweg.
- s. Zie de reactie onder 43 j.
- t. Gesteld wordt dat op welke wijze de leefbaarheid in het dorp wordt verbeterd geen relevant onderwerp zou zijn. Dit wordt stellig bestrijd. De omlegging van de A9 heeft als hoofddoelstelling de leefbaarheid te verbeteren. Uit de onderzoeken behorende bij het MER blijkt dat in grote delen van het dorp de luchtkwaliteit verbetert en de geluidsoverlast vermindert. Hier was het juist om te doen. Dit neemt niet weg dat het gebied ook vanuit andere bronnen (bijvoorbeeld industriegeluid) belast is en dat het toevoegen van nieuwe woningen dus een zorgvuldige afweging behoeft. Deze afweging is gemaakt door bij het MER alle uitgevoerde onderzoeken te beschouwen. Voor het aspect grondgeluid verwijzen wij naar ons antwoord onder cc.
- u. Het beleid voor het vervangen van bomen in de Haarlemmermeer zal in 2014 in een uitvoeringsplan door het nieuwe college worden vastgesteld. Het geldend beleid is vastgelegd in het Beheerplan Bomen. Dit houdt onder andere in dat bomen die worden gekapt bij inboeten/dunningen worden niet herplant. Alle dode bomen die staan in straten, lanen, polderlanen en in groenstructuren tot 15 jaar oud worden herplant. Deze bomen kunnen in de bestaande plantplaats weer worden herplant. Bij bomen ouder dan 15 jaar wordt er een afweging gemaakt of het herplanten zinvol is of niet (bijvoorbeeld monumentaal of waardevolle structuurboom). Zo wordt er bij bomen ouder dan 15 jaar een nieuw boomgat gegraven, waarin de wortels van de nieuw te planten boom kunnen groeien. Daarbij mogen omringende bestaande bomen geen schade oplopen en moeten nabije jonge bomen nog voldoende licht en vocht krijgen. Tussenplanten vraagt daarom een open ruimte van voldoende afmeting. In het gebied vallend onder de hoogtebeperkingen van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol kunnen geen bomen worden geplant. Voor bomen die vanwege deze beperkingen moeten worden gekapt geldt geen herplantplicht. De Dorpsraad is van mening dat in het verleden 1000 bomen zijn verdwenen en moeten worden gecompenseerd. De dorpsraad heeft in het rapport 'De Parel' hiervoor voorstellen gedaan. Met bovengenoemde uitgangspunten in het hoofd heeft de gemeente samen met de dorpsraad heel Badhoevedorp geschouwd. Hierbij is gebleken dat 720 bomen niet herplant kunnen worden op de door de Dorpsraad gewenste locaties die in het rapport 'De Parel' zijn voorgesteld. De voorgestelde bomen langs Tweeduizend EL (100), Hoofdweg-Oostzijde (160) en Hoofdweg-Westzijde (90) kunnen niet geplant worden in verband met hoogtebeperkingen van Schiphol. De voorgestelde bomen aan de waterzijde van de Nieuwemeerdijk (350) kunnen niet geplant worden omdat dit grond van Hoogheemraadschap Rijnland is. De voorgestelde bomen in de Franklinstraat (20) kunnen niet geplant worden omdat dit particuliere grond betreft. Voor de overige bomen is gekeken op welke locaties bomen nog wel herplant kunnen worden. Deze zijn in het Beheerplan en Groenstructuurplan opgenomen. Het beleid over het vervanging van de bomen in de Haarlemmermeer zal in 2014 in een uitvoeringsplan door het nieuwe college worden vastgesteld.
- v. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft een positief wateradvies afgegeven. Wat de bekende locaties met grondwateroverlast betreft gaat het om het gebied bij Paulihof en de omgeving van Schuilhoeve. De nieuwe watergang gaat helpen overlast te voorkomen. Investeren in kanoroutes is de moeite als er grote doorgaande routes gerealiseerd kunnen worden. Een watergang door het centrum kan deze functie niet krijgen om technische en financiële redenen. In bepaalde delen zal het water wel benut kunnen worden voor spelevaren en schaatsen. De doorstroming van het water en realisatie van de beoogde waterstructuur is uitvoerbaar door het opnemen van duikers.

Het om esthetische overwegingen opnemen van bruggen is een financiële afweging in de Definitieve Stedenbouwkundige Ontwerpen voor de deelgebieden.

- w. De dorpsraad wenst beperkingen te stellen aan de hoeveelheid verharding van het tuinoppervlakte (maximaal 30 % verharding). Planologisch juridisch is dit mogelijk, bijvoorbeeld door een aanlegvergunningstelsel op te nemen. Aangenomen wordt echter dat weinig draagvlak voor deze regeling bij inwoners van Badhoevedorp bestaat. Een dergelijke regeling zou de vrijheid van bewoners voor het inrichten van hun tuin ernstig beperken. Dit wordt niet wenselijk geacht. Bovendien is de gevraagde beperking ook niet noodzakelijk, bijvoorbeeld vanwege de watersituatie (verharden, compenseren). Aanbevolen wordt om andere (particuliere) initiatieven te bedenken om het groene karakter van tuinen te behouden of te vergroten.
- x. De verkeersintensiteiten op de Akerdijk en Nieuwemeerdijk zijn niet zo hoog dat auto en fietsverkeer daar niet gecombineerd kunnen worden. Bovendien is de dijk door zijn ligging langs het water een aantrekkelijke route en zal daardoor door veel fietsers gebruikt blijven worden, maar rustigere alternatieven achterlangs zijn al aanwezig (Orchideelaan, Stevinstraat en Badhoevelaan). De Burgemeester Amersfoordtlaan en Pa Verkuijllaan blijven drukke routes voor gemotoriseerd verkeer waar niet genoeg ruimte is voor een vrijliggende fietsvoorziening. Daarom willen we daar een parallel alternatief voor fietsers mogelijk maken via de Papegaaistraat en Roerdompstraat.
- y. Het effect van de toevoeging van het woningaantal zoals opgenomen in het bestemmingsplan is onderzocht in het MER. De commissie m.e.r. heeft in haar advies op de Nota Reikwijdte en Detailniveau geadviseerd in het MER te onderbouwen waarom naast de referentie en het voornemen geen andere alternatieven worden uitgewerkt. De commissie adviseert in het MER varianten uit te werken op basis van de bandbreedte van het voornemen (minimale en maximale hoeveelheid en kwaliteit van woningbouw, kantoren, bedrijven en winkels) en op basis van een stedenbouwkundige invulling gericht op maximale vermindering van de geluidsbelasting en verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid. Er is geen sprake van het uitwerken van extra 'tussen' scenario's. Het maximale scenario zoals opgenomen in het bestemmingsplan is zorgvuldig onderzocht en blijkt vanuit milieu en leefbaarheid mogelijk. Als blijkt dat er toch minder programma komt, dan heeft dat een positief effect.
- z. Het aantal van 1775 vloeit vooral voort uit de ruimte die er in Badhoevedorp is c.q. ontstaat om de woningvoorraad uit te breiden. Bij dat aantal gaat het dan ook meer om de opnamecapaciteit dan om een noodzaak om met dit aantal de woningvoorraad uit te breiden. De noodzaak van deze 1775 woningen zal immers vooral vanuit de woningmarkt aangegeven worden. Op dit moment geeft de woningmarkt daar weinig aanleiding toe. Diverse onderzoeken, waaronder het genoemde onderzoek, geven voor de komende 10 jaar echter wel aan dat er in de Noordvleugel in ieder geval een zodanig grote latente woningbehoefte zal zijn, dat om daaraan te voldoen uitbreiding van de woningvoorraad noodzakelijk is. Volgens de Rijksstructuurvisie is er de komende 30 jaar behoefte aan 440.000 nieuwe woningen in het noordelijke deel van de Randstad. Op grond van de 'eigen' woningbehoefte van Haarlemmermeer - dat is de woningbehoefte louter op grond van de demografische ontwikkelingen - is er de komende jaren behoefte aan jaarlijks 400 woningen. Deze hoeven natuurlijk niet (allemaal) in Badhoevedorp te komen. Ook de demografische ontwikkelingen in de Noordvleugel als geheel geven aan dat uitbreiding van de woningvoorraad noodzakelijk is. Met het zorgen van ruimte voor 1775 nieuwe woningen in Badhoevedorp willen wij aan de markt de mogelijkheid bieden om aan die woningbehoefte te voldoen. Wanneer de woningen er komen wordt vanuit de woningmarkt en niet door de gemeente bepaald.
- aa. De initiatieven voor woningbouw behelzen veelal kleinschalige locaties en/of transformatie van bestaande bebouwing die niet ten koste gaat van open ruimte, maar juist in het belang is van de leefbaarheid. Bijvoorbeeld omdat een garagebedrijf verdwijnt. De wenselijkheid van ontwikkeling van de locaties is zorgvuldig planologisch afgewogen en locaties zijn meegenomen in alle onderzoeken. Het is niet duidelijk tegen welke locaties het bezwaar zich specifiek richt.

bb. Om de groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen passend binnen de eisen voor gelijkwaardige bescherming te kunnen realiseren, is in het Alders advies voor de korte termijn (2007) besloten om 18 handhavingspunten naar boven bij te stellen, 14 handhavingspunten omlaag bij te stellen en 3 handhavingspunten gelijk te laten. Per saldo is de totale hoeveelheid toegestaan geluid gelijk gebleven. Handhavingspunt 18 ten oosten van de Zwanenburgbaan kende als gevolg van het divergerend uitvliegen vanaf de Zwanenburgbaan bij een gelijktijdig gebruik van de Polderbaan een relatief grotere bijstelling dan gemiddeld.

Echter, de bijstelling van dit handhavingspunt heeft hoe dan ook geen invloed op de 20ke contour of het LIB. De handhavingspunten zijn dus voor de gemeente geen toetsingsmiddel om te beslissen of er op een locatie wel of niet gebouwd kan worden. Wat betreft het ontwikkelen van locaties houdt de gemeente uiteraard altijd rekening met de vigerende wetgeving.

cc. In het kader van het Aldersakkoord heeft NLR inderdaad onderzoek gedaan naar grondgeluid in Badhoevedorp onder zomerse en winterse omstandigheden.

De conclusie van de dorpsraad dat NLR stelt dat het grondgeluid in Badhoevedorp in de hoogste overlastcategorie valt, onderschrijft de gemeente niet. NLR stelt dat er geen hinder wordt verwacht van startende vliegtuigen vanaf de Kaagbaan (24) en Aalsmeerbaan (18L) onder zomerse omstandigheden in Badhoevedorp. Terwijl in de winterse omstandigheden hiervoor wel aanknopingspunten gevonden zijn.

Voor wat betreft het aspect grondgeluid hebben de toekomstige ontwikkelingen rondom de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp en het uitfasen van de zwaardere MD-11 vliegtuigen in 2015, allemaal een positief effect op de reductie van grondgeluid niveaus in Badhoevedorp.

Mochten na deze ontwikkelingen nog steeds hindersituaties optreden, dan zal de gemeente altijd afwegen of het nodig is om geluid-mitigerende maatregelen te nemen, daar waar

Haarlemmermeer haar inwoners altijd een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving wil bieden.

Vooralsnog wordt gesteld dat het aspect grondlawaai geen belemmering oplevert voor het bestemmingsplan. Toekomstige bewoners zullen actief geïnformeerd worden over de geluidssituatie.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 48 NautaDutilh namens Jack Amsterdam B.V.

Reclamant spreekt namens Jack Amsterdam, de eigenaar van het perceel met opstallen aan de Schipholweg 275 te Badhoevedorp. De eigenaar heeft de intentie het kantoorgebouw te transformeren tot een hotel met 397 kamers.

- a) Gelet op de omstandigheid dat al in 2012 een positief ruimtelijk advies is afgegeven voor de ontwikkeling van een hotel en gezien de uitkomst van de bijgevoegde Ruimtelijke Onderbouwing en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken, verzoekt reclamant aan het perceel aan de Schipholweg 275 de bestemming 'Horeca-Hotel' toe te kennen. Daarbij merkt reclamant op dat zij, afhankelijk van de kosten en onder voorbehoud van goedkeuring door haar bestuur, bereid is om vóór de vaststelling van het bestemmingsplan een nader overeen te komen anterieure overeenkomst als bedoeld in artikel 6.24 van de Wet ruimtelijke ordening te sluiten. Reclamant is eveneens bereid tot het sluiten van een nader overeen te komen planschadeovereenkomst. Indien nodig, is reclamant ook bereid met uw gemeente in overleg te treden over de aankoop van het gemeentelijke parkeerterrein aan de westzijde van het perceel.
- b) Slechts ingeval sprake is van belemmeringen dan wel dat sprake is van aspecten die nadere uitwerking vergen, verzoekt reclamant aan het perceel de gebiedsaanduiding 'Wro-zone - Wijzigingsgebied ' toe te kennen ten behoeve van de functie 'Hotel-Horeca'.

- c) De kantoorgebouwen zijn gerealiseerd conform de bij het besluit van 26 september 1990 vergunde bouwhoogtes. Dit betekent dat de hoogte van de laagbouw thans circa 12 meter is en van de hoogbouw circa 40 meter. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet echter in maximale bouwhoogtes van 6 tot 10 meter voor de laagbouw en 10 tot 24 meter voor de hoogbouw. Zou het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd worden vastgesteld, dan betekent dit dat de conform de verleende bouwvergunning gerealiseerde bebouwing in het thans voorliggende ontwerpbestemmingsplan onder het overgangsrecht wordt gebracht. Hierover staat niets opgenomen in de toelichting. Eveneens is niet duidelijk wat de (her)bouwrechten zijn in geval zich, bijvoorbeeld, een calamiteit zou voordoen.
- d) Reclamant gaat ervan uit dat de bouwhoogtes in het ontwerpbestemmingsplan abusievelijk niet zijn afgestemd op de bij het besluit van 26 september 1990 vergunde bouwhoogtes en verzoekt dit alsnog te doen.
- e) Reclamant merkt op aan de westzijde van zijn perceel een gebiedsaanduiding 'Wro-zone - wijzigingsgebied 4' is opgenomen waar ook de Schipholweg binnen valt. De toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan bevat hieromtrent geen verklaring. Om ontsluiting van het perceel in de toekomst te waarborgen, verzoekt reclamant de Schipholweg buiten de genoemde wijzigingsbevoegdheid te behouden.
- f) Reclamant wijst erop dat in verschillende opzichten sprake is van een discrepantie tussen de met het ontwerpbestemmingsplan verband houdende documenten zoals die op de gemeentelijke website kunnen worden geraadpleegd en de documenten die via de landelijke website kunnen worden geraadpleegd. Zo zou volgens blad 6 van de verbeelding op de gemeentelijke website een hoogspanningsleiding aanwezig zijn, terwijl deze leiding niet zichtbaar is op de verbeelding opgenomen op de landelijke website. Uit blad 6 van de verbeelding op de gemeentelijke website volgt eveneens dat de maximale bouwhoogte op het perceel aan de oostzijde van het perceel van reclamant 24 meter is, terwijl op de verbeelding op de landelijke website staat dat de maximale bouwhoogte 50 meter is. Ook valt op dat uit de toelichting (pagina 130) bij het ontwerpbestemmingsplan volgt dat de voor datzelfde perceel geldende wijzigingsbevoegdheid het mogelijk zou maken woningen te realiseren.

Reactie

- a. Het ingediende initiatief is in een eerder stadium bestuurlijk voorgelegd. Hierbij is besloten dat voor het initiatief een wijzigingsbevoegdheid naar 'Horeca-Hotel' wordt opgenomen voor het perceel van reclamant. Ondanks de (positieve) intentie van reclamant om vóór vaststelling van het bestemmingsplan een overeenkomst te ondertekenen, is dit vanwege de planning van het bestemmingsplan niet haalbaar. Immers, het is de intentie om voor 1 juli 2013 over een vastgesteld bestemmingsplan te beschikken.
Bij de beslissing om de ontwikkeling via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk te maken, is tevens een aantal voorwaarden gesteld. Ten eerste moet aannemelijk worden dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd. Uitbreiding ten behoeve van parkeren op het naastliggende perceel van de gemeente wordt niet toegestaan. Ten tweede moet, op basis van gemeentelijk beleid, uit de verantwoording groepsrisico blijken dat het risico binnen de oriëntatiewaarde blijft. Aan beide voorwaarden zal voldaan moeten worden, wat voor de parkeersituatie nog niet het geval is.
- b. Zoals uit de reactie onder a blijkt, ontbreekt nog een anterieure overeenkomst voor dit initiatief. Ook dient een definitieve parkeeroplossing te worden aangeleverd. Met de parkeernormen zoals voorgeschreven in het Deltaplan Bereikbaarheid voldoet het plan niet aan de eis voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aan te (kunnen) brengen. Toepassing van deze normen impliceert een verschuiving op de bandbreedte van 1,5 naar 1,0 pp per kamer, als gevolg van de beperktere automobiliteit van de gasten. Dit levert in totaal een vraag van 599 parkeerplaatsen op. Vanuit deze overwegingen is gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid. Zoals uit de reactie onder

a blijkt, ontbreekt nog een anterieure overeenkomst voor dit initiatief. Ook dient een definitieve parkeeroplossing te worden aangeleverd. Vanuit deze overwegingen is gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid.

- c. De zienswijze wordt gegrond geacht. De bouwhoogtes zijn niet juist op de verbeelding aangegeven. De bouwhoogtes worden aangepast aan de vergunde bouwhoogte uit het besluit van 26 september 1990. Zie ook zienswijze 48 d.
- d. Reclamant merkt terecht op dat verschillen bestaan met de bestaande hoogtes, op de verbeelding zijn abusievelijk te lage bouwhoogtes opgenomen. De bouwhoogtes worden aangepast aan de vergunde bouwhoogte uit het besluit van 26 september 1990.
- e. De zienswijze wordt ongegrond geacht. De begrenzing van de wijzigingsbevoegdheid voor de ontwikkeling Schuilhoeve blijft gehandhaafd. Binnen de ontwikkeling van het gebied Schuilhoeve zijn geen plannen om de Schipholweg aan te passen. Dit blijkt ook uit het verkeersstructuurplan voor Badhoevedorp. Hiermee is de ontsluiting van reclamant gewaarborgd.
- f. De zienswijze wordt (deels) gegrond geacht. Ten aanzien van het eerste punt is wel een leiding hoogspanningsleiding aanwezig, maar aangezien het hier gaat om een 50 kV leiding hoeft deze niet op de verbeelding te worden aangegeven. De legenda van de gemeentelijke website wordt hierop aangepast. Ten aanzien van het tweede punt dient een maximale bouwhoogte van 24 meter op het perceel aan de oostzijde van het perceel van reclamant te worden opgenomen. Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast. Ten aanzien van het derde punt dient te worden opgemerkt dat het niet de bedoeling is om woningbouw mogelijk te maken ter plaatse van de bedoelde wijzigingsbevoegdheid voor het pand ten oosten van het perceel van reclamant. Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor de punten b, c, d en f.

Zienswijze 49 Omwonenden Groene Zoom

Reclamanten zijn omwonenden van de Groene Zoom. In de zienswijze wordt verwezen naar de aan het college aangeboden petitie van 11 juli 2012 die getekend is door 70 omwonenden aan of in de naaste omgeving van de Groene Zoom. De inhoud van de petitie moet als herhaald en ingelast worden beschouwd. Verzocht wordt om af te zien van wijziging van de bestemming van de groengebieden.

- a. *De zienswijze stelt dat er steeds verder wordt gegaan. Eerst behoort het groengebied niet tot de ontwikkellocatie. Vervolgens komt in het Masterplan een strook vrijstaande woningen langs de weg Groenezoom (ingetekend 9 villa's). Nu is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor 20 woningen met een maximale goothoogte van 9 meter en een bouwhoogte van 12 meter. Dit is een afwijking van het Masterplan.*
- b. *Langs de randen van het groengebied staan uitsluitend (semi)-bungalows en vrijstaande woningen. Uit stedenbouwkundig oogpunt ligt het voor de hand dat er geen rijtjeswoningen behoren te komen en zeker geen kolossen met een hoogte van 12 meter. De bestaande huizen met de door B&W bedoelde achterkanten hebben conform het vigerende bestemmingsplan een goothoogte van maximaal 3 meter en een bouwhoogte van maximaal 6 meter. De vrijstaande woningen hebben een goothoogte van 6 meter en een bouwhoogte van 9 meter. Woningen met hoogten zoals opgenomen in de wijzigingsbevoegdheid zullen detoneren.*
- c. *Gesteld wordt dat het vanwege de marktsituatie aanpassen van het woningaanbod (kleinere woningen) niet past bij een voor de lange termijn bedoeld bestemmingsplan. Dit wijst erop dat de marktsituatie als leidraad wordt genomen en niet de stedenbouwkundige schoonheid.*

- d. *Primair wordt gepleit wordt voor schrapping van de wijzigingsbevoegdheid. Subsidiair wordt gepleit voor substantiële vermindering van het aantal toegestane woningen en verlaging van goothoogte c.q. bouwhoogte tot 3 respectievelijk 6 meter.*

Reactie

- a. In het Masterplan is het gebied als ontwikkelgebied aangemerkt. Dit was eerder niet het geval. Het aantal woningen is destijds niet vastgesteld. Ook stonden in het Masterplan geen bouwhoogten. Eén van de stedenbouwkundige uitgangspunten was en is dat er zo min mogelijk 'achterkanten' naar de Groene Zoom toe zijn gekeerd. Het definitieve aantal woningen is niet bepaald, wel is het maximum aantal woningen bepaald in het bestemmingsplan.
- b. De zienswijze geeft aanleiding om de goot- en bouwhoogte enigszins aan te passen. Een goot- en bouwhoogte van 8 respectievelijk 11 meter wordt stedenbouwkundig gezien als aanvaardbaar geacht, ook al is de bestaande bebouwing wat lager. De mogelijkheid om rijwoningen te maken wordt verder uit de wijzigingsbevoegdheid geschrapt.
- c. Het bestemmingsplan kijkt zowel naar de economische uitvoerbaarheid als naar de stedenbouwkundige inpassing. Het op te stellen Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp zal door de gemeente op beide (en andere) aspecten getoetst worden. De stedenbouwkundige kwaliteit zal hierbij juist wel als leidraad worden genomen.
- d. De wijzigingsbevoegdheid wordt niet geschrapt. De intentie is nog steeds om hier woningen te realiseren. Hoewel het maximum aantal woningen niet wordt aangepast, wordt ingestemd met een verlaging van de goot- en bouwhoogte. Zie onder b.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor punt b. De in wijzigingsgebied 5 (Groene Zoom) opgenomen bouwhoogte is aangepast in de regels en de mogelijkheid voor het maken van rijwoningen is geschrapt.

Zienswijze 50 H.C. Bitter

Reclamant is medeondertekenaar van zienswijze 49. Aanvullend op zienswijze 49 wordt gesteld dat als de gemeente van oordeel is dat een gedeelte van het groengebied niet voor woningbouw in aanmerking komt – wellicht volgend uit het aangekondigde Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp voor Schuilhoeve – dit gebiedsdeel buiten de wijzigingsbevoegdheid dient te vallen. Anders zou – volgend uit artikel 3.6 lid 3 van de Wro – het college van B&W in een later stadium kunnen besluiten het hele gebied vol te bouwen.

Reactie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de grens van de wijzigingsgebieden aan te passen. Indien het DSO voor Schuilhoeve niet voorziet in woningbouw in het groengebied, dan zal de wijzigingsbevoegdheid ook niet toegepast worden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 51 R. Bassant

Reclamant is mede ondertekenaar van zienswijze 49. Toegevoegd wordt het volgende:

- a. *Langs de Groene Zoom bevinden zich recht tegenover het perceel Groene Zoom 34 een drietal monumentale bomen. Deze moeten blijven staan zodat recht tegenover reclamant geen nieuwbouw wordt toegestaan.*
- b. *Het huis van de indiener van de zienswijze staat met de voorkant naar de Groene Zoom. Gesteld wordt dat het logisch is dat een onbelemmerd uitzicht op de Groene Zoom wordt behouden,*

evenals vanaf de Groene Zoom naar huis van reclamant en buurhuizen. Bebouwing is niet wenselijk.

- c. *Het opheffen van de parkeerplaatsen tegenover deze huizen is niet zinvol en niet wenselijk.*

Reactie

- a. Het bestemmingsplan houdt geen rekening met individuele bomen. Het betreft hier bomen die gekenmerkt zijn als 'waardevol' en niet als 'monumentaal' (zie ook het Groenstructuurplan). Deze waardevolle bomen zullen naar verwachting behouden blijven.
- b. Algemeen geldt dat niemand recht heeft op blijvend vrij uitzicht over het eigendom van een ander. Wel dient zorgvuldige ruimtelijke inpassing plaats te vinden en zal bij het opstellen van het ontwerp rekening gehouden moeten worden met bestaande woningen en belangen.
- c. De zienswijze wordt gegrond geacht. De bestaande parkeerplaats wordt op de verbeelding aangegeven met de bestemming 'Verkeer'.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. De bestaande parkeerplaats wordt op de verbeelding aangegeven.

Zienswijze 52 J. van den Kamp

Reclamant is mede ondertekenaar van zienswijze 49 en eveneens tegen de wijziging van de bestemming van het gebied ten noorden van de Groene Zoom. Toegevoegd wordt het volgende:

- a. *Het gebied aan de noordzijde van de Groene Zoom heeft een duidelijke functie als groengebied voor de omgeving (wandelen, spelende kinderen, et cetera).*
- b. *Beter kan de vrijkomende strook van de oude A9 gebruikt worden voor woningbouw. Op deze manier hier niet geïnvesteerd te worden in 'nieuw groen'.*

Reactie

- a. De Groene Zoom blijft een parkfunctie houden. In de directe nabijheid blijft groen aanwezig met een gebruikswaarde voor de omgeving.
- b. Het vrijkomende deel van de oude A9 wordt deels ook benut voor woningbouw. Langs de bestaande waterpartij langs de Groene Zoom blijft groen behouden. Het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp voor Schuilhoeve zal hier meer duidelijkheid over geven. Zie tevens antwoord.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 53 T.H. Wanamarta

Reclamant is mede ondertekenaar van zienswijze 49. In aanvulling hierop het volgende:

- a. *Gepleit wordt voor behoud van groen rond het perceel Eelderstraat 3 met twee vrije 'groene zijden' en behoud van een looppad / wandelplantsoen. Behoud Groene Zoom omdat dit voorziet in een grote sociale behoefte voor de buurt, daarnaast is het een leefgebied voor flora en fauna. Verzocht wordt om het beeld van lage groene tuinomheining te behouden en de groene strook naast het huis te voorzien van lage groenblijvende struiken en seizoensbloeiers.*
- b. *Behoud doorgang van Kraaijveld naar de Groene Zoom. De Eelderstraat leent zich niet voor een doorgaande weg. Als behoud doorgang Kraaijveld niet mogelijk is graag een fietspad-doorgang naar de Groene Zoom.*
- c. *Indien er toch bebouwing komt word verzocht om diepe voortuinen die groene indruk buurt versterken.*
- d. *Reclamant heeft belangstelling voor aankoop van het grasveld aanpalend aan het perceel.*

- e. *Bouwhoogte beoogde woningen belemmert uitzicht en zonlicht vanuit de tuin van reclamant bezien. Achter achtertuin (smalste grasvelddeel) bestaat geen geschikte oppervlakte voor enig woningbouw en dit dient onbebouwd te blijven.*

Reactie

- a. Hiervan wordt kennis genomen. De indiener van de zienswijze heeft een aantal ontwerpverzoeken die op het niveau van het stedenbouwkundig ontwerp en uitwerking betrekking hebben. Deze zullen bij het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp betrokken worden.
- b. De doorgang zal waarschijnlijk niet behouden worden voor auto's. De Eelderstraat is een erftoegangsweg en zal geen doorgaande weg worden. De suggestie voor een doorgang voor fietsers en voetgangers wordt meegenomen in het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp.
- c. Hiervan wordt kennis genomen.
- d. Hiervan wordt kennis genomen. Vooralsnog is er voor de gemeente geen aanleiding grond te verkopen.
- e. De goot- en bouwhoogte zijn naar beneden bijgesteld. Zie onder 49b. Uit het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp zal blijken waar de beoogde woningen wel en niet gerealiseerd kunnen worden en hoe deze ruimtelijk ingepast worden.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. De bouwhoogte is aangepast conform de reactie bij 49 b.

Zienswijze 54 tot en met 69 N. van Driel, Fam. Doets, A. Groenenberg, F. Tijssen, Fam. Bohnenn, M. van Neijenhoff, L. Paternotte, S. Peters, P. Griepink, J.H. Blokdijk en E.J.M. Blokdijk-Amende, P.J. Stebler, T. van Gorkom, R.G. Schönhage, Fam. Huisman, J.C.H. Barends, R.E. Strating

Deze zienswijzen zijn min of meer gelijklopend van strekking. Gepleit wordt voor behoud van de Groene Zoom als parkgebied voor de buurt. Verzocht wordt om af te zien van wijziging van de bestemming van de groengebieden en bebouwing met woningen.

Reactie

Aan beide kanten van het water langs de Groene Zoom zal een groene zone behouden blijven conform de uitgangspunten van het Groenstructuurplan. Dit gebied zal als parkgebied voor de buurt functioneren. De bebouwing richt zich op het gebied tussen de weg Groenezoom en de bestaande woningen. Zie ook ons antwoord onder 49 en 52.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 70 Fam. Loogman

Reclamant is tegen hoge bebouwing van 12 meter in de Groene Zoom. Laagbouw in dezelfde bouw als de Waalhavenstraat is geen probleem; lage vrijstaande huizen.

Reactie

Wat de bouwhoogte en het soort woningen betreft wordt verwezen naar de reactie onder 49 b.

Conclusie

Zie onder 49 b.

Zienswijze 71 P. Schönhage

- a. *De sportvereniging heeft een convenant getekend over de verplaatsing naar de overzijde van de Schipholweg, ten oosten van de Sloterweg. Uit de stukken blijkt dat deze locatie niet meer in beeld is en de sportactiviteiten nu geprojecteerd zijn ten westen van de Sloterweg. De sportvereniging is hier niet schriftelijk van in kennis gesteld. Verzocht wordt om een mondeling overleg.*
- b. *In de tekst van de toelichting wordt gesproken over zeven voetbalvelden, maar op de tekening staat slechts zes velden ingetekend. Bovendien wordt er gesproken over minimaal één kunstgrasveld. Er zou ruimte zijn voor een tribune voor Pancratius.*
- c. *Verzocht wordt om minimaal vijf velden, waarvan er minimaal drie kunstgras hebben en verlichting.*
- d. *Er zijn naar verluid besprekingen gaande tussen SC Badhoevedorp en Kombij. Bij een samenwerkingsverband is het logisch de accommodaties fysiek bij elkaar te leggen. In de huidige situatieschetsen liggen beide accommodaties aan beide uitersten van het complex 'Veldpost'.*
- e. *De veilige bereikbaarheid van het complex is een zorgpunt in relatie tot de afwaardering van de Schipholweg en fietsvoorzieningen aan de zuidzijde van de Schipholweg.*
- f. *Zorg is over de parkeermogelijkheden bij De Veldpost, het is niet duidelijk waar de vele auto's geparkeerd moeten worden. Het parkeerterrein bij het huidige sportcomplex de Schuilhoeve (om en nabij de 80 plekken) is volstrekt onvoldoende.*

Reactie

- a. De gemeente heeft geregeld overleg met de sportvereniging. De situering oostzijde was een wens van de vereniging, dit is niet haalbaar gebleken.
- b. De tekening in de toelichting is een ontwerpschets in bewerking, de exacte situering van de gebouwen / accommodaties is nog niet vastgesteld. Een bepaling voor tribunes is opgenomen in artikel 26.2 van de planregels.
- c. Hiervan wordt kennis genomen. Voor het ontwerpbestemmingsplan heeft dit geen invloed want het aantal velden is niet vastgelegd in de regels, noch de soort (kunstgras).
- d. De situatieschetsen in de toelichting hebben geen juridische status. Binnen de bestemming 'Sport 2' is het mogelijk clubhuizen te realiseren. Op de verbeelding is geen bouwvlak opgenomen voor gebouwen, er is dus alle ruimte voor een goede situering van de accommodaties / bebouwing. In de regels is wel een maximaal gezamenlijk grondoppervlak opgenomen (2.500 m²) evenals een maximale omvang per gebouw (900 m²). Vanwege reclamant zijn zienswijze bestaat aanleiding om een afwijkingsbevoegdheid hiervoor op te nemen, zodat gebouwen eventueel geclusterd kunnen worden. Een Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp voor de Veldpost wordt overigens nog gemaakt.
- e. Dit punt wordt onderschreven. Zie ook onder 47 a t/m d. Het is niet van invloed op het bestemmingsplan.
- f. Binnen de bestemming 'Sport – 2' zijn ook parkeervoorzieningen mogelijk. Uit het ontwerp voor De Veldpost zal blijken waar de parkeerplaatsen komen. Toekomstige parkeerproblematiek dient voorkomen te worden. In het op te stellen Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp zal de parkeernormering uit het Deltaplan Bereikbaarheid gebruikt worden.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan voor punt d. Een afwijkingsbevoegdheid wordt opgenomen om geclusterde bebouwing voor sport mogelijk te maken.

Zienswijze 72 Gasunie

- a. *Verzocht wordt de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' door te trekken tot aan het gasontvangstation (GOS).*

- b. *Het (GOS) en het distributiestation (DS) zijn bestemd als 'Bedrijf - Nutsvoorziening' zonder aanduiding. Verzocht wordt de bestemming van het GOS te wijzigen in 'Bedrijf – nutsvoorziening' met de aanduiding 'gasontvangstation'. Zo komt tot uiting dat het GOS en het DS twee verschillende inrichtingen zijn, met elk hun eigen aan te houden afstandseis (bij GOS 15 meter - gemeten vanaf de gevel van het GOS - voor kwetsbare objecten en 4 meter voor beperkt kwetsbare objecten).*
- c. *Verzocht wordt een 'veiligheidszone – bedrijven' op de verbeelding op te nemen.*
- d. *Ten oosten van het gasontvangstation is de bestemming 'Wonen' geprojecteerd. Het is voor reclamant niet duidelijk of de bestemming ten opzichte van het vigerende plan is gewijzigd. Ondanks het opnemen van een bouwvlak, maakt de bestemming het mogelijk om kwetsbare objecten dichterbij het gasontvangstation te realiseren. Dit is voor reclamant niet gewenst. Verzocht wordt om de bestemming buiten het bouwvlak te wijzigen in de bestemming 'tuin'.*
- e. *Daarnaast gelden ook geluidsnormen voor het gasontvangstation. Indien er nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden in de nabijheid van het gasontvangstation kan er een probleem ontstaan met geluidnormen uit het Activiteitenbesluit, waardoor er geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk zijn. De kosten voor reclamant voor eventueel te treffen maatregelen zal reclamant op de gemeente verhalen.*
- f. *Verzocht wordt om de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' ter plaatse van het afsluiterschema te verbreden (4 meter rondom).*
- g. *De bouwhoogte van de erf-/terreinafscheiding voldoet niet. Het huidige hekwerk rond het gasontvangstation is circa 3,5 meter hoog. Verzocht wordt de regels aan te passen.*

Reactie

- a. De leiding 'Leiding – Gas' wordt doorgetrokken tot en met het gasontvangstation.
- b. De bestemming 'Bedrijf – Nutsvoorziening' ter plaatse van het gasontvangstation (GOS) wordt met een aanduiding 'gasontvangstation' opgenomen. Zo wordt de functie 'Bedrijf – Nutsvoorziening' van de functiemogelijkheid van gasontvangstation voorzien.
- c. De bedoelde zone wordt op de verbeelding opgenomen.
- d. Binnen de enkelbestemming Wonen bestaat enkel de mogelijkheid om nabij het gasontvangstation bijbehorende bouwwerken (schuurtjes etc.) neer te zetten. Het betreft hier geen kwetsbare objecten, zodat geen aanleiding bestaat om de bestemming Wonen terug te leggen.
- e. De bestaande situatie is consoliderend bestemd. Er bestaat geen aanleiding om te veronderstellen dat hier nieuwe maatregelen getroffen moeten worden.
- f. Het verzoek van de reclamant wordt overgenomen.
- g. De aangepaste bouwregeling van 3,5 meter erf-/ terreinafscheiding wordt in de regels van de aanduiding 'gasontvangstation' opgenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. Onderdelen a, b, c, f en g leiden tot aanpassen van de regels en/of verbeelding.

Zienswijze 73 J. Janssen namens Belos B.V.

Het bedrijf is gevestigd aan de Sloterweg 305.

- a. *Gesteld wordt dat de plannen voor deelgebied De Veldpost met elkaar in tegenspraak lijken. Op plankaarten wordt ingetekend dat de kavel grond tussen het NH-hotel en de bedrijfspanden aan de Sloterweg 303, 305 en overige, genummerd 203, als groenvoorziening wordt gehandhaafd. Vervolgens wordt over deelgebied De Veldpost gesteld dat de toegangsweg tot De Veldpost mogelijk is langs het bestaande hotel en de sportzaal. Daarnaast wordt een reservering aangehouden voor een tweede auto-ontsluiting vanuit de Amsterdamse Laan (kruising*

Schipholweg). De haalbaarheid van een langzaam verkeersverbinding in het verlengde in het verlengde van de Kamerlingh Onneslaan wordt nog onderzocht.

- b. De plankaart geeft reeds contouren aan waaruit blijkt dat in de met groen gearceerde strook van circa 8.600 m² een weg wordt geprojecteerd door deze strook grond. Daarnaast moet gesteld worden dat op het bewuste perceel er al een strook voor parkeerdoeleinden in gebruik is. Reclamant concludeert dat deze zogenaamde groene strook voor het openbaar verkeer wordt opengesteld en dat daarmee dit ontwerpbestemmingsplan zichzelf tegen spreekt.*
- c. Gesteld wordt dat gezien deze discrepantie er voor de omliggende bedrijven duidelijkheid moet komen over de bestemmingsmogelijkheden ter plaatse.*

Reactie

- a. De locatie tussen het NH-hotel en de bedrijfspanden aan de Sloteweg 303, 305 en overige, genummerd 203, waar de reclamant op doelt, heeft in het bestemmingsplan een 'Sport 2' bestemming met een functieaanduiding 'Ontsluiting'. Het plan houdt inderdaad rekening met meerdere ontsluitingsopties. Gezien de omvang van het sportcomplex is ook de mogelijkheid voor een toekomstige (calamiteiten)auto ontsluiting vanaf de kant van de Schipholweg (Amsterdamse Laan) open gehouden.
- b. De bedoelde gronden hebben de bestemming 'Sport 2' bestemming. De functieaanduiding 'Ontsluiting' moet het mogelijk maken om ergens in deze strook - de exacte situering moet blijken uit het ontwerp voor De Veldpost – een ontsluiting naar het sportcomplex te maken. Het plan spreekt zichzelf niet tegen.
- c. Het ontwerpbestemmingsplan geeft duidelijkheid aan bedrijven aan de Sloteweg over de bestemmingsmogelijkheden ter plaatse. De bedrijven zijn conserverend bestemd, waarbij bedrijfspand Sloteweg 303 beperkte ruimte krijgt om uit te breiden aan de achterzijde van het gebouw. Een verdergaande bedrijfsontwikkeling aan de Sloteweg is niet mogelijk.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 74 J. Bergisch, E.A. Faijtherbe, F. Haaker

Reclamanten zijn eigenaren van de gronden aan de Sloteweg kadastraal bekend onder nummer A1 197 en 198. In het ontwerpbestemmingsplan is dit als 'Groen – Sportvelden' opgenomen.

Reclamanten zien gezien de reeds bestaande bebouwing aan Sloteweg 303 en 305 liever ingevuld als kleinschalige bedrijfsbebouwing voor kleine zelfstandige ondernemers uit Badhoevedorp. Dit zou bebouwing met hoge kwaliteit zijn, die ook als geluidsbescherming voor de sportvelden, Schipholweg bewoners en Badhoevedorp kan dienen.

Reactie

De gemeente is niet voornemens mee te werken aan een initiatief voor kleinschalige bedrijfsbebouwing van de bedoelde agrarische gronden. Nieuwe bedrijfsbebouwing wordt geclusterd op daarvoor geoutilleerde bedrijventerreinen. Zie ook de reactie onder 73.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 75 J.A. Jacobse

De zienswijze bestaat uit vijf brieven.

- a. Prognoses bevolkingsgroei zijn te krap ingeschat en er is bij groennormen geen rekening gehouden met hotelgasten en werknemers die recht hebben op groen.*
- b. De groennormen worden niet gehaald.*

- c. *De juiste hoeveelheid groen en water wordt niet bestemd.*
- d. *De waternormen worden niet gehaald.*
- e. *Watercompensatie in De Veldpost heeft nadelen door zoute kwel, vervuilde grond, Groene AS en sportvelden. Daarnaast liggen waterbekkens te ver van daar waar ze nodig zijn.*
- f. *Karig groen wordt doorsneden met fiets- en brommerroutes. Vooral de noord-zuidroute via de Orchideelaan.*
- g. *Ieder gemotoriseerd vervoer moet uitgebannen worden op paden in parken (invaliden uitgezonderd).*
- h. *Een voorstel wordt gedaan voor wat mee te nemen in een toekomstperspectief met een compleet geïntegreerd vooruitzicht.*
- i. *Verzocht wordt om de groenstrook tussen Paulihof en Snelliuslaan op te nemen op de verbeelding. Deze strook dient als buffer tussen het voorzieningsgebied en de woonbuurt.*
- j. *De maximale bouwhoogte van de Rietveldschool is sinds jaar en dag 6 meter, waarom wordt geen goothoogte en nokhoogte opgenomen gelijk aan het nieuwe MFA. Het bebouwingspercentage verhogen van 30% naar 40% betekent een verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Verzocht wordt dit aan te passen.*
- k. *Reclamant verzoekt bijgevoegd alternatief plan voor ontsluiting van het voorzieningsgebied aan de Snelliuslaan te implementeren. Dit behelst onder meer eenrichtingsverkeer door de Edisonstraat en Einsteinlaan en een nieuwe eenrichtingsontsluitingsweg vanaf de Keizersweg achter de Sporthoeve langs richting het dorps huis met parkeerterrein. Tussen de scouting en de Rietveldschool wordt een rotonde aangelegd. Het verkeer verlaat het gebied via de Snelliuslaan.*
- l. *Gewezen wordt op het tekort aan bovenwijks groen, dat onder meer wordt onderkent in het 'feitenrapport Groot Groen 2013'. Reclamant verwijst naar de B&W nota Heroverweging Haarlemmermeer Groen (2011) waaruit blijkt dat met de maatregelen uit het convenant Mainport en Groen (1996) een bedrag gemoeid was van circa € 128 miljoen. Reclamant leest in de jaarverslagen van de Stichting Mainport en Groen dat slechts circa € 30 miljoen is uitgegeven. Gevraagd wordt waar dit grote verschil vandaan komt.*
- m. *Gesteld wordt dat de Groene AS niet als recreatief groen dient en dat deze gepositioneerd zou moeten worden langs de nieuwe A9 in combinatie met het talud en de watergang.*

Reactie

- a. In het Groenstructuurplan wordt uitgegaan van 11.510 inwoners. Dit zijn de gegevens uit de Gemeentelijke Basis Administratie (GBA), met peildatum maart 2012. Het gebied dat we aanhouden voor de telling van aantal inwoners is het gebied binnen de bebouwde kom met begrenzing Ringvaart, A4, Schipholweg en Amsterdamse Baan. Het huidige aantal inwoners per woning is 2.25 inwoner en dit aantal wordt ook bij de berekeningen van de bevolkingsgroei aangehouden. Bij toename van het minimaal aantal van 1100 woningen komen er 2475 inwoners bij. Bij een toename van 1550 woningen komen er 3500 inwoners bij. Er wordt bij dit soort groennormen geen rekening gehouden met bezoekers. Bij het ontwerpen van bedrijventerreinen wordt rekening gehouden met groene inpassing en mogelijkheden voor een ommetje voor werknemers.
- b. De bestaande hoeveelheid openbaar groen per inwoner in Badhoevedorp is 38,6 m² per inwoner (dat is exclusief bovenwijks groen, dat nu niet nodig is gezien het huidige bewonersaantal). Dit is bijna twee keer zoveel als de Haarlemmermeerse groennorm van 20,1 m² (excl. bovenwijks groen). Het is de ambitie om het huidige aantal van 38,6 m² openbaar groen per inwoner ook in de toekomst voor Badhoevedorp aan te houden (de zogenaamde Badhoevedorpse groennorm).
- c. In het bestemmingsplan wordt voorzien in voldoende water en groen doordat water en groen mogelijk wordt gemaakt binnen de bestemmingen Woongebied, Sport 2, Bedrijven en doordat water en groen mogelijk wordt gemaakt binnen de diverse wijzigingsbevoegdheden.

- d. De waternormen zijn afgestemd met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Zij zullen ook in het vervolg toetsen of aan de normen wordt voldaan. De waternormen zijn gebaseerd op een maatwerkberekening zoals dat wordt voorgeschreven door het Hoogheemraadschap. Deze normen zijn gebaseerd op globale berekeningen omdat de plannen nog over het algemeen een hoog abstractieniveau kennen. Het waterstructuurplan wordt voor de verschillende deelgebieden uitgewerkt in waterhuishoudingsplannen waarin de normen specifiek worden.
- e. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft een positief wateradvies afgegeven voor dit plan. De locaties voor watercompensatie zijn afgestemd met het Hoogheemraadschap. Watercompensatie voor een ontwikkeling wordt zoveel mogelijk binnen het eigen deelgebied opgelost. Bovenop de in het waterstructuurplan aangewezen locaties voor water is er nog een wateropgave van ongeveer 2,6 tot 3,5 hectare, afhankelijk van waar het compensatiewater gerealiseerd wordt. Indien de compensatie gerealiseerd wordt in De Veldpost dan is circa 3,5 hectare nodig, indien dit plaatsvindt in Schuilhoeve Oost dan kan worden voldaan met 2,6 hectare. Dat is het gevolg dat watercompensatie in Schuilhoeve Oost effectiever is dan compensatie in De Veldpost. Dit wordt in het waterstructuurplan aangepast. Deze bandbreedte wordt ingevuld in de planuitwerking.
- f. Voor fietsers is de intentie om directe en aantrekkelijke routes realiseren, deze vallen soms samen met groengebieden. Doorgaande fietspaden binnen de bebouwde kom zijn/worden toegankelijk voor snorfietsen, omdat hun maximum snelheid gelijk ligt aan die van de elektrische fiets (25 km/uur). Bromfietsen volgen binnen de bebouwde kom dezelfde route als het autoverkeer en worden dus niet toegelaten op het fietspad van de noord-zuidroute via de Orchideelaan.
- g. Onderschreven wordt dat bromfietsen niet wenselijk zijn op paden in parken en daarom zullen bromfietsen niet toegestaan worden. Tegelijkertijd is het lastig om te voorkomen dat sommige bromfietsers toch illegaal gebruik maken van dergelijke paden. Het plaatsen van paaltjes en hekjes om het gebruik van deze paden onaantrekkelijk te maken voor bromfietsen heeft vaak meer nadelen dan voordelen. Het fietscomfort wordt ernstig beperkt en obstakels op fietspaden zorgen daarnaast voor veel eenzijdige fietsongevallen.
- h. Hiervan wordt kennis genomen.
- i. Deze bestaande groenstrook zal op de verbeelding aangegeven worden.
- j. De zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van de bebouwingshoogte of maximum bebouwingspercentage.
- k. Hiervan wordt kennis genomen. Het alternatieve plan geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.
- l. Bovenwijks groen is stedelijk groen in de vorm van een uitloopgebied dicht bij de wijk. Het rapport "Groot Groen" van de Rekenkamercommissie gaat het over grootschalige recreatie- en groengebieden buiten de stad en niet over stedelijk - of bovenwijks groen. Haarlemmermeer Groen is een programma dat in 1995 is opgesteld. Het bestaat uit projecten die vallen onder het Strategisch Groen Project (SGP) en uit projecten van Stichting Mainport en Groen. De € 128 miljoen geldt voor de SGP projecten. De € 30 miljoen is het budget voor Mainport en Groen.
- m. De Groene AS is zowel een ecologische- als recreatieve verbinding en in de directe nabijheid van het dorp te bereiken. De Groene AS is onderdeel van het Groene Carré Noord, dat ligt binnen het convenantsgebied direct ten zuiden van de Spaarnwoudertocht (Convenant Mainport Schiphol en Groen). Binnen de projectgrens van de A9 is geen ruimte voor aanleg van de Groene AS.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. Dit betreft punt i van de zienswijze. De groenstrook wordt aangegeven op de verbeelding.

Zienswijze 76 P. Kok

Verzocht wordt de groenstrook aan de Snelliuslaan tussen zwembad en Paulihof als groen te bestemmen.

Reactie

Verwezen wordt naar het antwoord onder 75 i

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan. De groenstrook is aangegeven op de verbeelding.

Zienswijze 77 A.W. Sakkers-Sammels

De zienswijze stemt inhoudelijk overeen met zienswijzen 54 tot en met 69. Verwezen wordt naar de reactie en conclusie daar.

Zienswijze 78 A.J. Hartstra

De zienswijze stemt inhoudelijk overeen met zienswijzen 54 tot en met 69. Verwezen wordt naar de reactie en conclusie daar.

Zienswijze 79 A.Rai (buiten de termijn)

De zienswijze is niet ontvankelijk. De zienswijze stemt inhoudelijk echter overeen met zienswijzen 54 tot en met 69. Verwezen wordt naar de reactie en conclusie daar.

Zienswijze 80 SADC (buiten de termijn)

De zienswijze van SADC is te laat ontvangen en niet ontvankelijk. De zienswijze stemt inhoudelijk deels overeen met zienswijze 19. Verwezen wordt naar de reactie en conclusie daar.

3. Ambtshalve voorstellen

Uit een nadere beschouwing van planonderdelen die vergelijkbaar zijn met wat in zienswijzen aan de orde wordt gesteld en vanwege correcties van enkele onvolkomenheden, doen wij ambtshalve voorstellen tot aanpassingen aan het ontwerpbestemmingsplan.

1. Naar aanleiding van zienswijze 44 is geconstateerd dat gronden in eigendom van de gemeente die als groen ingericht zijn als Verkeer zijn bestemd. De bestemming is aangepast naar Groen.
2. Het beoogde parkeerterrein ten behoeve van de Hema aan de Zeemanlaan is op de plankaart aangegeven. Het basketbalveld is - met een andere ligging - voorzien van de bestemming 'Sport-1'.
3. In de zuidoost hoek van het plangebied is de verbeelding aangepast om een te verleggen brandstofleiding mogelijk te maken.
4. De bestemming van de school aan de Roerdompstraat 14 is conform de vigerende bouwrechten bestemd, in het ontwerp waren deze bouwrechten per abuis beperkt.
5. De zienswijzen 8 en 22 en hebben geleid tot een aanpassing van de bestemming tuin tot 4 meter vanaf de voorgevel (in plaats van de tuinbestemming leggen op de achtergevel van de woning). Dit heeft effect voor meer delen in het dorp. Op alle relevante punten is de bestemming tuin op 4 meter vanaf de voorgevel gelegd. Daarmee is er de mogelijkheid om uit te bouwen aan de zijkant, maar blijft toch het tuindorp karakter gerespecteerd.
6. Het bouwwerk en het gebruik van de viskiosk op het Lorentzplein heeft een juridische regeling gekregen, de regels en verbeelding zijn hierop aangepast.
7. De paragraaf financiële uitvoerbaarheid is aangevuld.
8. De kavels ten zuiden van De Veldpost (HLM03 00196 sectie AI en HLM03 00197 sectie AI) hebben in plaats van een sportbestemming een agrarische bestemming gekregen. Deze gronden worden niet verworven ten behoeve van sport.
9. Aan de achterzijde van het perceel HLM03 00198 sectie AI dat als groen is bestemd krijgt een aanduiding parkeren, waardoor het mogelijk is om op deze gronden te parkeren.
10. Het wijzigingsgebied Schuilhoeve is in het ontwerpbestemmingsplan per abuis ter hoogte van de Oudheusdenstraat te ver teruggebracht. Het exploitatiegebied Schuilhoeve loopt ter hoogte van de Oudheusdenstraat tot aan de Dellaertlaan. Dit is ten opzichte van het ontwerp gecorrigeerd.
11. De maximum omvang van sportgebouwen in de bestemming 'Sport 2' is gesteld op 2500 m².
12. In wijzigingsgebied 1 en Bedrijventerrein uit te werken (Lijndenhof) is de mogelijkheid voor kleinschalige zelfstandige kantoren opgenomen.
13. In de zuidoosthoek van Quatrebras zijn - conform het DSO Quatrebras - bedrijven (t/m categorie 2), kleinschalige zelfstandige kantoren en dienstverlening mogelijk gemaakt.