

Raadsinformatie

Aan: Raadsleden
CC: Fractieassistenten; Fractiemedewerkers; Raadsinformatie overig
Onderwerp: Beantwoording informatieve vraag HAP verschillen bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost en Masterplan Badhoevedorp
Bijlagen: Bijlage beantwoording raadsvragen HAP vergelijking bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost en het Masterplan Badhoevedorp.docx

Van: Langeveld, Koos

Verzonden: dinsdag 18 juni 2013 4:15

Aan: Raadsinformatie

Onderwerp: Beantwoording informatieve vraag HAP verschillen bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost en Masterplan Badhoevedorp

Geachte heer, mevrouw,

Op 14 juni 2013 ontvingen wij een informatieve vraag van de fractie van de HAP over de verschillen tussen het *bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost* en het *Masterplan Badhoevedorp*. Dit ten behoeve van de raadsvergadering van 20 juni 2013:

"Graag ontvangt mijn fractie een overzicht met de punten waarin het Bestemmingsplan "Badhoevedorp Lijnden Oost" afwijkt van het door de raad vastgestelde Masterplan Badhoevedorp."

Verschil doel bestemmingsplan – Masterplan

Voordat wij inhoudelijk ingaan op de verschillen tussen beide stukken willen er op wijzen dat het vergelijken van de inhoud van het bestemmingsplan en het masterplan niet één op één mogelijk is. Waar het in een Masterplan mogelijk is om wensen en ambities uit te spreken, is een bestemmingsplan een 'hard' kader waar, aan het toekennen van bestemmingen en bijbehorende regels, juridische eisen worden gesteld.

Masterplan

Het *Masterplan Badhoevedorp-Centrum* voorziet in een functionele en ruimtelijke visie voor het gehele dorp en voor de verschillende deelgebieden. Het Masterplan beschrijft de ambities en uitgangspunten voor de planontwikkeling, die de kaders vormen voor de uitwerking van deelplannen.

Bestemmingsplan

In het *bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost* is het ruimtelijk beleid, waaronder het Masterplan, van de gemeente vertaald naar het concrete gebruik van gronden. De in het plan aangewezen gronden krijgen een bestemming met bijbehorende regels voor het gebruik van de grond en de bouwwerken daarop. Het bestemmingsplan bestaat uit de regels en een verbeelding. De onderbouwing van de ruimtelijke keuzes ("een goede ruimtelijke ordening") staat in de toelichting. De toelichting is niet juridisch bindend. Een bestemmingsplan kan zowel bestaande als nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken. Voor nieuwe ontwikkelingen moet echter aangetoond worden dat ze te beschouwen zijn als 'een goede ruimtelijke ordening' en dat deze financieel haalbaar zijn.

Toelichting overzicht

De indruk bestaat dat de vraag voorkomt uit de kritiek van de Dorpsraad Badhoevedorp op de beantwoording van de door hen ingediende zienswijze. Daarom is de zienswijze van de Dorpsraad als basis genomen voor de vergelijking van het Masterplan met het bestemmingsplan. Opgemerkt wordt dat de beoordeling van de verschillen een vrij technisch en juridisch-zakelijk karakter heeft. Dat het huidige bestemmingsplan in onze ogen niet altijd het juiste instrument is om zaken vast te leggen, betekent niet dat we het structureel oneens zijn met de punten die door de dorpsraad ingebracht worden. In gesprekken op ambtelijk niveau en door de verantwoordelijk portefeuillehouder is dit uitgebreid toegelicht aan de dorpsraad.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

drs. M.J. Bezuijen

Wethouder Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Sport

Raadsinformatie

Van: Raadsinformatie
Verzonden: maandag 17 juni 2013 13:46
Aan: B&W-nota; Brugman, Carel; Daal, Rob van; Fink, Bert; Griffie Centrale Postbus; Hooplot, J; Koning, Herman; Koppes, David; Kort, Isabelle de; Meulen, P van der; Raadsinformatie; Taillie, Lisette; Treep, Maarten; Tuinstra, Alex; Warnink - la Lau, Soraya
Onderwerp: informatieve vragen van de fractie HAP over BP Badhoevedorp Lijnden Oost
Bijlagen: 2013-27984 informatieve vraag fractie HAP over BP Badhoevedorp Lijnden Oost.pdf

Geachte Bestuursassistent,

Bijgaand doe ik u informatieve vragen toekomen van de fractie HAP over BP Badhoevedorp Lijnden Oost. Ik verzoek u deze zo spoedig mogelijk te beantwoorden.

Mvg
Raadsinformatie

Bijlage beantwoording raadsvragen HAP: Overzicht vergelijking *bestemmingsplan Badhoevedorp – Lijnden-Oost* en het *Masterplan Badhoevedorp*

Zienswijze Dorpsraad	Antwoord college	Opgenomen in Masterplan?	Opgenomen in bestemmingsplan?	Wijkt BP af van MP ja/nee?
<p>a. <i>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.</i></p>	<p>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</p>	<p>Ja. In het Masterplan en het bijhorende VSP is de wens opgenomen om de Schipholweg af te waarderen naar 50 km/h. "de weg wordt omgevormd naar een lommerrijke groene entree van de woonenclave Badhoevedorp".</p>	<p>De Schipholweg heeft in het bestemmingsplan een verkeersfunctie. Snelheid op de weg wordt niet geregeld via het instrument bestemmingsplan. Afwaardering past binnen het huidige bestemmingsplan.</p> <p>In de toelichting staat dat de Schipholweg: "de functie krijgt van een centrale ontsluitingsweg aan de zuidkant van het dorp", en dat deze in de toekomst van "80 km/uur naar 50 km/uur gaat" (p.26).</p>	<p>Nee</p>
<p>b. <i>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.</i></p>	<p>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 –</p>			
<p>c. <i>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.</i></p>				

<p>d. <i>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.</i></p>	<p>Amstelveen) wordt gerealiseerd. Dit alternatief is afhankelijk van de ontwikkelingen in het gebied tussen A4, A9 en A5, de zogenaamde Schipholdriehoek.</p> <p>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.</p> <p>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</p>			
---	--	--	--	--

	<p>haar recreatieve en sportieve bestemming krijgt.</p> <p>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) sluijverkeer 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.</p>			
<p>e. <i>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.</i></p>	<p>e. Hiervan wordt kennis genomen.</p>	Geen discussiepunt	Geen discussiepunt	Geen discussiepunt
<p>f. <i>Het voorgelegde ontwerp voor het knooppunt Sloterweg / Schipholweg in combinatie met HOV heeft in de begeleidingsgroep veel kritiek geooost en werd helaas ongewijzigd aan omwonenden getoond. Als in een speciale HOV afrit van de A9 30 miljoen wordt geïnvesteerd en het dorp</i></p>	<p>f. Ook wij staan voor een zorgvuldige participatie en communicatie traject.</p>	<p>Bij het opstellen van het Masterplan bestond het programma HOV A9 nog niet. De plannen voor de route over de Schipholweg en de bijbehorende halte zijn van latere datum.</p>	-	N.v.t.

<p><i>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.</i></p>				
<p><i>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</i></p>	<p>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.</p>	<p>"De Kamerlingh Onneslaan wordt doorverbonden met de Schipholweg" (p.66).</p> <p>In het raadsvoorstel van het Verkeersstructuurplan wordt aangegeven dat: "bezien wordt in de volgende fase van planontwikkeling of verdere verschuiving van het verkeersaanbod mogelijk is, bijvoorbeeld door het laten vervallen van de [geplande, red.] doorsteek Kamerlingh Onneslaan naar de Schipholweg" (p.5).</p>	<p>Het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan is niet onmogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.</p> <p>De daadwerkelijke bestemming hangt af van voorwaarden zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gebleken nut en noodzaak - Financiering - Overeenstemming met provincie als wegbeheerder - Overeenstemming met grondeigenaren 	<p>Nee</p>

<p><i>de Schipholweg.</i></p>				
<p><i>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></p>	<p>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</p>	<p>In het Masterplan staat: "een grootschalige aanpak van het centrum is sterk afhankelijk van beschikbare ruimte. Omdat een groot deel van het programma bedacht is op het oude wegtracé wordt met de ontwikkeling gewacht tot de A9 is omgelegd. In samenhang met de 2014 op te stellen plannen voor het uiteindelijke vernieuwde centrum, kunnen mogelijk al voor 2016 de eerste ingrepen worden gedaan. De hele doorlooptijd voor het winkelgebied, met woningen en appartementen zal tot en met 2019 zijn" (p.118).</p> <p>In het raadsvoorstel voor het Masterplan staat: "Het deelplan Centrum kan pas aangepakt worden als de snelweg omgelegd is. Dan ontstaat er ruimte voorerschikking van de winkels, bouwen van woningen en het toevoegen van een plein. De herstructurering en uitbreiding van het (winkel)centrum komt vanaf 2017 aan bod. Hierop vooruitlopend zal een proces met winkeliers en eigenaren van vastgoed noodzakelijk zijn [...]".</p>	<p>In het bestemmingsplan is met de beperkt aanwezige informatie over het programma een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het zuidelijke deel van het centrum (deel exploitatiegebied Badhoevedorp-Centrum). Het bestaande wegennetwerk is conserverend bestemd.</p>	<p>Nee</p>

	<p>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.</p>			
<p>i. <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</i></p>	<p>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.</p>	<p>In het Masterplan worden geen uitspraken gedaan over de situatie rond de Sloterbrug. In het VSP wordt aangegeven dat voor de korte termijn maatregelen worden getroffen om de situatie te verbeteren (bijlage 3 raadsvoorstel: "verplaatsen van verkeerslichten dichterbij de brug, waarbij een tak van de VRI komt te vervallen. Tevens aanpassing van de fietsstructuur voor veiligheid en herkenbaarheid van fietsroutes".)</p>	<p>In het bestemmingsplan hebben de Sloterbrug en de omliggende wegen een verkeersfunctie gekregen.</p>	<p>Nee</p>

<p>voor de verkeersproblematiek van de Sloterbrug en het verminderen van sluipverkeer over de Nieuwemeerdijk en door het dorp.</p>				
<p>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.</p>	<p>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 voorzieningengebied wordt door de gemeente een aparte studie uitgevoerd, mede gevoed door de Begeleidingsgroep Mobiliteit en Bereikbaarheid.</p>	<p>Bij de inspraak op het Masterplan hebben bewoners rond de Anjersingel en Fuchsiastraat gereageerd op de beoogde ontsluitingsstructuur. Als antwoord hierop is besloten om de Keizersweg door te trekken en zo de verkeersbewegingen te spreiden (zie bijlage 1 raadsvoorstel Masterplan). De plankaart van het Masterplan is hierop aangepast door de Keizersweg gestippeld door te trekken als "entree / doorgang" (p. 59).</p>	<p>In het bestemmingsplan is voor het doortrekken van de Keizersweg op de verbeelding een functieaanduiding ontsluiting (os) opgenomen. De effecten hiervan zijn onderzocht (zie paragraaf 5.6 en 5.7 van de toelichting)</p>	<p>Nee</p>
<p>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</p>	<p>k. De indiener van de zienswijze verwoordt het standpunt van de gemeente over de T106.</p>	<p>In het Masterplan staat de verdubbeling van de T106 niet specifiek genoemd. In VSP staat de T106 aangeduid als regionale verbinding, er staat niet dat de T106 verdubbeld moet worden naar 2x2. Wel staat op pagina 4 van het raadsvoorstel dat nog niet aan te geven is of "aanvullingen nodig zijn voor de afwikkeling van het regionale verkeer".</p>	<p>In het bestemmingsplan is voor het tracé van de T106 op de verbeelding een brede strook met een verkeersbestemming opgenomen.</p>	<p>Nee, wel wordt verwacht dat de opgenomen verkeersbestemming breed genoeg is om de verdubbeling mogelijk te maken.</p>

<p><i>uitgangspunten te maken. Standpunt is dat de T106 zowel in de gemeente Haarlemmermeer als de gemeente Amsterdam met 2x2 rijstroken moet worden uitgevoerd.</i></p>				
<p><i>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.</i></p>	<p>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.</p>	<p>In het raadsvoorstel (p.5) staat het lint opgenomen als één van de principes voor het raamwerk; " Verbinden van de openbare groene ruimtes via een lint ('Het Lint') – dat soms een straat, soms een singel langs de parkrand en soms een bomenlaantje kan zijn – met langzaam verkeerroutes. Dit Lint verbindt de centrale zone van Badhoevedorp met het omliggende landschap." In het Masterplan (p.84) staat over het Lint in het centrum het volgende: "Het ruimte groene Lint in Quatrebras vernauwt zich in het centrum tot een woonstraat (de huidige) Zeemanlaan). Deze woonstraat gaat vervolgens over in het winkelgebied en opent zich in het nieuwe dorpsplein aan de Sloterweg, het nieuwe hart van het dorp. Er staat niet gesteld dat het gescheiden routes dienen te zijn.</p>	<p>Het groene Lint en de doorgaande waterstructuur zijn nog onderdeel van uitwerking in de deelgebieden Schuilhoeve en Centrum. Deze deelgebieden hebben geen directe bestemming gekregen (het Lint loopt immers grotendeels op het tracé van de A9 die nog niet wegbestemd kan worden), maar zijn opgenomen met wijzigingsbevoegdheden. In de Wijzigingsgebied 2 (Quatrebras), Wijzigingsgebied 3 (Centrum) en Wijzigingsgebied 4 (Schuilhoeve) wordt in de regels uit te werken bestemming een groen- en waterstructuur/-verbindingen en langzaam verkeersverbindingen mogelijk gemaakt (p. 89 en 90 planregels).</p>	<p>Nee</p>
<p><i>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.</i></p>	<p>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 dorps huis niet ongeveer 5.100 m² te worden maar ongeveer 2.100 m². Het</p>	<p>Bij amendement van 25 oktober 2007 heeft de gemeenteraad besloten "dat er een passende oplossing gevonden moet worden voor scoutinggroep Leeghwater ingeval hun huidige locatie door de ontwikkeling van een MFA en directe omgeving, niet kan voortbestaan". In het Masterplan zouden volgens de voorzieningen tennis, korfbal, petanque en</p>	<p>De bestuurlijke besluiten zijn opgenomen in het bestemmingsplan door de tennis (Sport 1) en de korfbal en petanque (Gemengd 4) een passende bestemming te geven in deelgebied Quatrebras / het voorzieningsgebied. Zie de verbeelding (kaartblad 2) en</p>	<p>Ja, daarvoor zijn bestuurlijke redenen.</p>

	<p>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.</p>	<p>scouting uitgeplaatst worden. Bij de vaststelling van het Masterplan is door de raad besloten; de tennisvereniging te handhaven op de huidige locatie; nader te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de resterende sportverenigingen (Kombijsport Badhoevedorp), Petanque Union Badhoevedorp en Korfbalvereniging Badhoevedorp) te situeren in het wandelpark, waarbij combinaties van onderwijs, sport en recreatie uitgangspunt zijn (amendement nr. 2008/24474). In 2009 is in de B&W nota 'Nota voorzieningen Badhoevedorp' (2009/11947) besloten om de korfbal, scouting en petanque te verhuizen naar een nieuwe locatie. Voor de scouting staat dat "Met de vereniging Scouting Leeghwater Badhoevedorp is overeengekomen twee nieuwe locaties verder te onderzoeken, De Veldpost en het fortterrein op de Nieuwe Meerdijk." In de B&W nota 'Dorpshuis Badhoevedorp (actualisatie programma, beheer, exploitatie en kredietaanvraag)' 2012/38086 is middels beslispunt 5 besloten "de scoutinggroep Leeghwater niet te verplaatsen".</p>	<p>regels (p. 40 en p. 54)</p>	
<p>n. <i>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.</i></p>	<p>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</p>	<p>Het compenseren van groen door het niet uitplaatsen van voorzieningen (tennis, scouting, korfbal, petanque) staat niet in het Masterplan. In de onder m. genoemde amendementen staat niets opgenomen over compensatie.</p>	<p>In het bestemmingsplan is niets opgenomen over compenseren van groen.</p>	<p>Nee</p>

	van 6 hectare voor een wijkpark. In deelgebied Quatrebras komt meer dan gemiddeld buurt- en omgevingsgroen terug (39 m ² /inwoner ten opzichte van 23 m ² /inwoner nu gemiddeld aanwezig in Badhoevedorp).			
<i>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.</i>	<i>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.</i>	De oostelijke doorgang onder de A4 is als gestippelde lijn opgenomen als langzaamverkeer (route) in het Masterplan (p. 59).	De oostelijke doorgang onder de A4 is als gestippelde lijn opgenomen als gewenste fietsverbinding in de Actualisatie 2013 VSP (zie onder meer afbeelding 4.4. p. 28 toelichting bestemmingsplan). Ook in het Groenstructuurplan staat de oostelijke doorgang als 'Het Groene Lint' opgenomen (zie onder meer afbeelding 4.5 p. 29 toelichting bestemmingsplan). De aanloop naar de oostelijke doorgang onder de A4 voor langzaam verkeer is deels geprojecteerd op de bestemming Verkeer. Grotendeels valt de oostelijke doorgang buiten het bestemmingsplangebied. Bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het tracé van de A9 zal de oostelijke doorgang onder de A4 meegenomen worden.	Nee, beleidsmatig niet. Het concreet bestemmen van de oostelijke onderdoorgang valt echter buiten het plangebied.
<i>p. Het huidige Groenstructuurplan probeert te verbloemen dat de Badhoevedorpse norm niet zal worden gerealiseerd. Het bebouwen van de wijkparken Wandelbos en Groene</i>	<i>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</i>	In het Masterplan staan geen groennormen genoemd.	In het bestemmingsplan staan in de toelichting de groennormen opgenomen conform het Groenstructuurplan (zie onder meer p. 18 en p. 28).	Ja, nu zijn wel groennormen opgenomen.

<p><i>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 bovenwijken groen). Gesteld wordt dat de afgesproken 38,6 m2 per (toekomstige) inwoner moet worden gerealiseerd.</i></p>	<p>onder 43 j.</p>			
<p><i>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 bovenwijken groen van tenminste 10 hectare binnen een straal van 1.600 meter.</i></p>	<p>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 bovenwijken 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 bovenwijken groen gaan vervullen.</p>	<p>In het Masterplan Badhoevedorp - dat voornamelijk betrekking heeft op het centrumgebied - staat een groen raamwerk opgenomen. Er is geen koppeling gelegd tussen groei van het aantal inwoners en benodigde hoeveelheid groen. In het Masterplan is de hoeveelheid van "tenminste 10 hectare binnen een straal van 1600 meter" niet genoemd. Wel werd er voorgesorteerd op een grootschalige groenontwikkeling door de beoogde aanleg van de Groene AS en het Groene Carré en het bereikbaar maken van de groengebieden in de omgeving (Amsterdamse Bos, Golfterrein Nieuwe Meer).</p>	<p>In het bestemmingsplan is voor de Groene AS ten zuiden van de Schipholweg een directe bestemming Natuur opgenomen (50 meter breed) aan de westkant van de Sloterweg (zie kaartblad 5) en een wijzigingsbevoegdheid (zie kaartblad 6) aan de oostkant van de Sloterweg. Aan de oostkant van het plangebied is een locatie van circa 8 hectare als Groen bestemd (zie kaartblad 4). Ten opzichte van het Masterplan is deelgebied De Veldpost kleiner van omvang geworden (sport is alleen gesitueerd aan de westkant van de Sloterweg). Het gebied 'groen- en water met recreatieve invulling' is kleiner geworden (plankaart Masterplan p. 59). Het gebied 'sport en recreatie' is naar het zuiden geschoven om ruimte te bieden aan de Groene AS langs de Schipholweg. Het groen bij de westelijke afrit en de afrit zelf zijn anders van vorm geworden.</p>	<p>Ja, de ligging en omvang van gebieden voor groen/natuur en sport zijn meer gespecificeerd.</p>

<p>r. <i>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.</i></p>	<p>r. Zie de reactie onder a t/m d over de Schipholweg.</p>	<p>Zie a t/m d.</p>	<p>Zie a t/m d.</p>	<p>Zie a t/m d.</p>
<p>s. <i>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.</i></p>	<p>s. Zie de reactie onder 43 j.</p>	<p>In de plankaart voor het Masterplan (p. 59) is geen Groene Carré van 300 meter breed opgenomen, noch een 120 meter brede groene AS. Aanleg van het Groene Carré was een project van Mainport en Groen en geen onderdeel van de Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp. Aanleg van de Groene AS is onderdeel van de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur.</p>	<p>Zie onder q.</p>	<p>Zie onder q.</p>
<p>t. <i>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</i></p>	<p>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)</p>	<p>In het Masterplan waren milieuaspecten als geluid nog niet uitgebreid onderzocht, wel was er een hoofdstuk milieubelemmeringen opgenomen (zie p. 120).</p>	<p>In het kader van het bestemmingsplan zijn alle milieuaspecten onderzocht en de conclusies opgenomen.</p>	<p>N.v.t.</p>

<p><i>van de omliegging) is blijikbaar 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.</i></p>	<p>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.</p>			
<p><i>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.</i></p>	<p>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 herplaatst. 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</p>	<p>Niets over opgenomen in het Masterplan.</p>	<p>Geen onderwerp voor het bestemmingsplan.</p>	<p>N.v.t.</p>

	<p>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</p>			
--	--	--	--	--

	<p>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.</p>			
<p>v. <i>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.</i></p>	<p>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</p>	<p>In het Masterplan was het aspect water nog niet uitgebreid onderzocht. Wel was er de ambitie om de waterhuishouding te verbeteren. Een waterhuishoudingsplan werd aangekondigd (p. 36).</p> <p>In het Masterplan staat niets over waterrecreatie in het Centrum.</p>	<p>De conclusies van het - samen met het Hoogheemraadschap opgestelde - Waterstructuurplan Badhoevedorp zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 5.4). Water is waar nodig opgenomen op de verbeelding op vastgelegd in de regels. Dit naar tevredenheid van het Hoogheemraadschap gezien het positieve wateradvies (zie ingekomen brief 2013/15450) en het feit dat het Hoogheemraadschap geen zienswijze heeft ingediend.</p> <p>Het bestemmingsplan maakt in vele verschillende bestemmingen de aanleg van water mogelijk evenals waterhuishoudkundige voorzieningen (zoals bruggen en</p>	<p>N.v.t.</p>

	van bruggen is een financiële afweging in de Definitieve Stedenbouwkundige Ontwerpen voor de deelgebieden.		duikers). Hoe dat water gebruikt wordt (al of niet voor recreatie) is geen onderdeel van de planregels.	
w. <i>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.</i>	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.	In het Masterplan zijn geen eisen opgenomen voor de maximale hoeveelheid verharding in tuinen.	Geen regeling opgenomen (zie antwoord zienswijze).	N.v.t.
x. <i>E 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.</i>	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	In het Masterplan staat niets opgenomen over de bedoelde fietsverbindingen. Wel is de ambitie uitgesproken om de wandel- en fietsverbindingen te verbeteren en het netwerk te verfijnen (p. 32).	In de toelichting van het bestemmingsplan is het wensbeeld voor de fietsstructuur opgenomen (afbeelding 4.4. p.28). In de tekst staat dat "Door de realisatie van parallelle routes ontstaan nieuwe fietsverbindingen over bestaande verkeersluwe straten. Ten oosten van de Burg. Amersfoordtlaan bestaat de	Ja, inmiddels zijn er routes aangewezen.

	<p>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.</p>		<p>mogelijkheid voor een parallelle fietsroute”(p. 27). De bedoelde fietsroutes zullen in de regel binnen de bestemming Verkeer gerealiseerd kunnen worden. N.B. er zijn nog meer beoogde toevoegingen aan het langzaam verkeernet: - 2 nieuwe noord-zuid langzaam verkeer/fietsroutes: oostelijk van de Burg. Amersfoortlaan (zie boven) en oostelijk van de Nieuwe Amsterdamse laan; - 2 verbeterde lv/fietsroutes -> van de Keizersweg naar Groene Zoom en met het Groene Lint een verder uitgewerkt voorstel van doorgaande lv-route over het groene lint; - groene wandelroutes aan westzijde dorp bij Quatrebras (zit in DSO); - groene wandelroute oostzijde van Schuilhoeve-Oost (komt in DSO Schuilhoeve).</p>	
<p>y. <i>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</i></p>	<p>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</p>	<p>In het Masterplan zijn woongebieden aangewezen waar “in totaal minimaal 1100 woningen worden gerealiseerd” (p. 24 Masterplan). Bij de vaststelling van het Masterplan is reeds aangekondigd dat “intensivering van het programma in de uitwerking wordt onderzocht” (p. 5 raadsvoorstel Masterplan Badhoevedorp-Centrum).</p>	<p>Het in het bestemmingsplan opgenomen programma voor de gebiedsontwikkeling is 1550 woningen. Op pagina 4 en 5 van het raadsvoorstel ‘Vaststelling bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost’ staat aangegeven wat de verklaring hiervoor is; “Zo zijn bijvoorbeeld de</p>	<p>Ja, al werd mogelijke intensivering wel aangekondigd in het Masterplan.</p>

<p><i>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.</i></p>	<p>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.</p>	<p>Ten tijde van het Masterplan leek het programma nog geen aanleiding te geven voor een m.e.r. of m.e.r. beoordeling (p. 120 Masterplan).</p>	<p>financieringscondities voor potentiële kopers lastiger. Dit betekent dat de doelgroep voor dure woningen is ingeperkt en we in deze marktsituatie koersen op meer en kleinere woningen. Daarnaast zijn kansen voor verdichting benut en heeft soms areaaluitbreiding plaatsgevonden.”</p> <p>Voor de gebiedsontwikkeling en voor het bestemmingsplan is een Plan-MER opgesteld. De commissie m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies op het MER (2013/16144) geen leemtes in het MER of de daarvoor uitgevoerde onderzoeken geconstateerd. Het bestemmingsplan baseert zich op het MER (zie paragraaf 5.1 van de toelichting, p. 44 e.v.).</p> <p>Zie verder antwoord zienswijze.</p>	
<p><i>z. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor de ontwikkeling van 1775 nieuwe 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</i></p>	<p><i>z.</i> 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,</p>	<p>In het Masterplan staat een paragraaf over wonen opgenomen (p. 25), maar geen marktanalyse of analyse over de regionale woningmarkt.</p>	<p>Beleidsmatig past de ontwikkeling van de woningen in de regionale woningbehoefte (zie paragraaf 3.2.4 toelichting bestemmingsplan). De locatie wordt gezien als prioriteitslocatie in de regio. Op rijksniveau voldoet de woningbouwontwikkeling beleidsmatig aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking', onder meer omdat woningbouw plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied (zie p. 12 toelichting</p>	<p>N.v.t.</p>

<p><i>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.</i></p>	<p>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.</p>		<p>bestemmingsplan). Zie verder antwoord zienswijze.</p>	
<p><i>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.</i></p>	<p>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</p>	<p>In het Masterplan staat opgenomen dat gekeken wordt naar mogelijke herontwikkelingslocaties (zie kaart blz. 31 Masterplan). Ook vanuit de participatie was er de wens</p>	<p>De locaties met kansrijke herontwikkelingsinitiatieven zijn opgenomen in het bestemmingsplan (soms direct, soms met een</p>	<p>Ja, inmiddels is gebleken wat haalbare initiatieven zijn.</p>

<p><i>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.</i></p>	<p>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.</p>	<p>om te kijken naar herontwikkelingslocaties van derden (bijvoorbeeld om overlast gevende bedrijven uit woongebied te kunnen plaatsen).</p>	<p>wijzigingsbevoegdheid). Hiermee biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om aan dorpsvernieuwing, herstructurering en transformatie te doen. Het betreft onder meer de transformatie van bestaande, leegstaande kantoorpanden naar een hotel, de wijziging van een autobedrijf naar wonen en verbreding van functies.</p>	
<p><i>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.</i></p>	<p>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</p>	<p>In het Masterplan was het aspect LIB nog niet uitgebreid onderzocht, wel is het genoemd (p. 120 en kaart p. 121).</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze.</p>	<p>N.v.t.</p>

	<p>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.</p>			
<p><i>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</i></p>	<p><i>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 uit faseren 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</i></p>	<p>In het Masterplan was het aspect grondgeluid nog niet uitgebreid onderzocht, wel is het genoemd (p. 120).</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze.</p>	<p>N.v.t.</p>

<p><i>aanwezigheid van grondgeluid. De leefbaarheidsverbetering moet worden aangetoond.</i></p>	<p>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.</p>			
---	--	--	--	--