buro ontwerp & omgeving
adviseurs voor leefomgeving

# Bestemmingsplan

CHW bestemmingsplan PARK21

**Gemeente Haarlemmermeer**

Projectnummer: 2680.01
Datum: 6 mei 2021
Versie: voorontwerp
IMRO-idn: NL.IMRO.0394.BPGlgbPARK21000000-A001

# Inhoudsopgave


## Toelichting 5

**Hoofdstuk 1 Inleiding 6**

1.1 Aanleiding 6
1.2 Begrenzing plangebied 7
1.3 Vigerende plannen 8
1.4 Leeswijzer 9

**Hoofdstuk 2 Crisis- en herstelwet 10**

2.1 Wat is een Chw bestemmingsplan 10
2.2 Verantwoording instrumentarium 10

**Hoofdstuk 3 Planbeschrijving 11**

3.1 Ambities en opbouw PARK21 11
3.2 Toekomstige ontwikkelingen PARK21 16

**Hoofdstuk 4 Beleid en regelgeving 21**

4.1 Rijksbeleid 21
4.2 Provinciaal beleid 24
4.3 Regionaal beleid 33
4.4 Gemeentelijk beleid 35

**Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage 44**

5.1 Algemeen 44
5.2 Samenvatting 44

**Hoofdstuk 6 Onderzoek en beperkingen 46**

6.1 Algemeen 46
6.2 Bodem 46
6.3 Cultuurhistorie en archeologie 48
6.4 Externe veiligheid 54
6.5 Explosieven 59
6.6 Flora en fauna 61
6.7 Geluid 66
6.8 Geur 68
6.9 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties 68
6.10 Lucht 69
6.11 Milieuzoneringen 70
6.12 Verkeer en parkeren 72
6.13 Water 81

**Hoofdstuk 7 Instrumentarium 86**

7.1 Juridisch 86
7.2 Financieel 86
7.3 Communicatie 86

**Bijlagen bij de toelichting** **87**

**Bijlage 1** **Milieueffectrapport** **88**

**Bijlage 2** **Ladderonderbouwing** **89**

**Bijlage 3** **Natuurtoets** **90**

**Bijlage 4** **Akoestisch onderzoek evenementenlocatie** **91**

**Bijlage 5** **Verkeersonderzoek** **92**

## Toelichting

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De transformatie van het gebied PARK21 kent reeds een uitvoerige geschiedenis. Vanaf eind jaren negentig van de vorige eeuw duikt de ontwikkeling van het Park van de 21e eeuw op in diverse beleidsstukken, waaronder het 'Raamplan Haarlemmermeer Groen' en de 'Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015'. In deze beleidsstukken gaat het nadrukkelijk om de realisatie van “groen als tegenwicht tegen de aanzienlijke verstedelijking van de noordvleugel van de Randstad.” Verder is er behoefte aan recreatiemogelijkheden dicht bij huis in een sterk verstedelijkte omgeving. Het 'Raamplan Haarlemmermeer Groen' uit **2000** gaat uit van de ontwikkeling van 2.000 hectare recreatie- en groengebied in de Haarlemmermeer.

In **2005** heeft de gemeenteraad het college verzocht om met concrete uitwerkingsvoorstellen te komen voor het Park van de 21e Eeuw, met de daarbij behorende financiële middelen. In het Collegeprogramma 'Rood, Groen en Blauw: Meer in Balans; Collegeprogramma 2006-2010', (maart 2006) is opgenomen: *"In deze raadsperiode wordt een besluit genomen over de inrichting en wordt gestart met de uitvoering van het Park van de 21e Eeuw. Voor de financiering hiervan is een combinatie van groen met recreatieve functies noodzakelijk."*

In **februari 2007** heeft het college ingestemd met de 'Startnotitie Masterplan Park van de 21e Eeuw', waarin de ontwikkelingsstrategie voor het opstellen van een Masterplan voor het Park van de 21e Eeuw is vastgelegd. De afronding van de eerste fase van deze ontwikkelingsstrategie heeft uiteindelijk geleid tot de nota 'Park van de 21e Eeuw; Plan van aanpak' van november 2007. De nota bevat de resultaten van de inventarisatiefase en maakt de stappen tot en met het opstellen van het Masterplan inzichtelijk. Het plan van aanpak gaat in op de resultaten van de inventarisatiefase en formuleert uiteindelijk hieruit de uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling.

In het plan van aanpak wordt Park van de 21e eeuw gedefinieerd als: "een grootschalig stadspark met voldoende ruimte voor (commerciële) recreatieve en leisure voorzieningen." Heel nadrukkelijk is het park bedoeld als tegenwicht tegen en aanvulling op de verstedelijking in Haarlemmermeer en daarmee op de verbetering van het woon- en leefklimaat. De inzet is een aantrekkelijk woon- en leefklimaat en het park heeft primair een lokale en regionale functie, waarbij een duidelijk accent ligt op het groene karakter. Het park vormt daarbij een schakel in de regionale groen/blauwe structuren. Verder is er een dominant beeld van een stadspark als drager van verschillende functies, waarbij nadrukkelijke samenhang wordt nagestreefd. Het richtinggevende thema is avontuurlijke en sportieve recreatie. Een sterk beeld of spraakmakende functie geeft het park identiteit en het park is voor voetgangers en fietsers goed ontsloten.

Het Plan van Aanpak is in **december 2007** voorgelegd aan de gemeenteraad. In het raadsvoorstel is het concept voor PARK21 uiteengezet en is een stappenplan geformuleerd om te komen tot een uitwerking van het concept en het vervaardigen van een masterplan. In **2008** heeft een wedstrijd voor een ontwerpvisie voor het park plaatsgevonden, op basis waarvan een parkconcept is geselecteerd.

Op **16 juni 2011** heeft de gemeenteraad het Masterplan PARK21 vastgesteld als kadernota voor de ontwikkeling van het natuur- en recreatiegebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Het Masterplan PARK21 gaat voor de inrichting van het park uit van drie lagen:

- de parklaag bestaande uit een golvend, groen parklandschap met hierin gelegen parkkamers met een divers programma aan vrije tijdsbesteding.

- de polderlaag, bestaande uit de structuur van het oorspronkelijke polderlandschap. Hierbinnen is ruimte voor o.a. agrarische transformatie, stadslandbouw, buitenplaats en moestuin voor Haarlemmermeer met ruimte voor activiteiten voor bezoekers;
- de leisurelaag bestaat uit het regionaal georiënteerde parkhart naast de zwemplas met leisure-functies met hierin gebouwde functies op het gebied van horeca, ondersteuning van de natte leisure van de plas en overige leisurefuncties als klimmuur, evenemententerrein, museumpark etc. Tussen de hoofdvaart en het spoor is ruimte voor een grootschalige agrarische leisurefunctie en tussen het spoor en de A4 is ruimte voor grootschalige leisure (zowel gebouwd als buitenevenementen) met een (inter)nationale focus.

Het is de ambitie van de gemeente om met de realisatie van PARK21 een grootschalig parklandschap te ontwikkelen, met voldoende ruimte voor recreatieve en (commerciële) leisurevoorzieningen, dat het recreatieve hart van Haarlemmermeer gaat vormen, vervlochten met het groene raamwerk en de recreatieve en ecologische verbindingen. PARK21 levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de verbetering van het woon- en leefklimaat in de Haarlemmermeer en vormt de schakel tussen de dynamiek van de Metropoolregio Amsterdam en de rust en openheid van het Groene Hart.

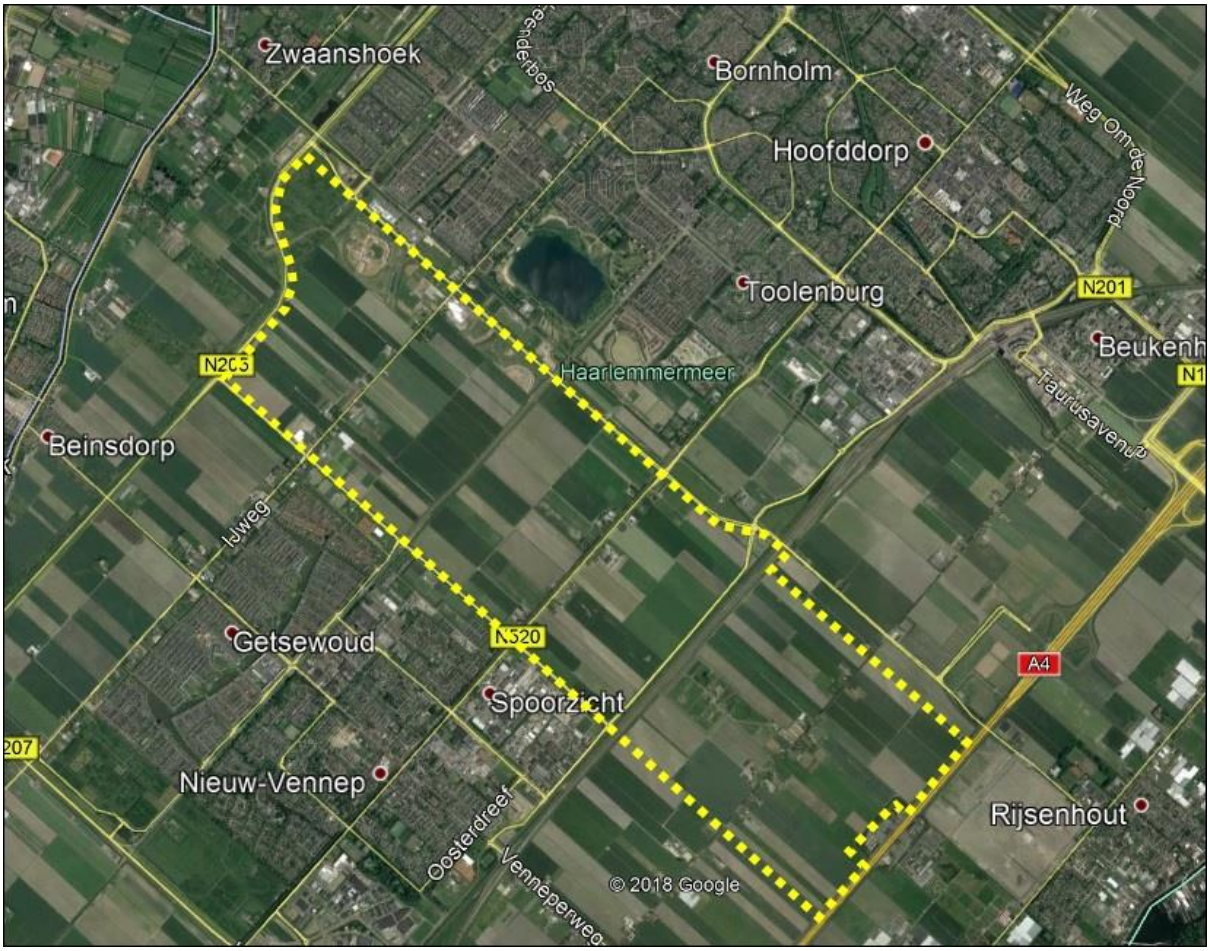
In **2016** is de uitvoeringsstrategie van het Masterplan herijkt. In deze herijking zijn de kaders voor de ontwikkeling en de strategie voor de realisering opgenomen. PARK21 is een organische gebiedsontwikkeling, die ruimte geeft aan afzonderlijke initiatiefnemers waarbij het kan gaan om zowel tijdelijke als permanente vormen van gebruik en ontwikkeling. Er is sprake van een landschappelijke 'stip op de horizon' waarin de hoofdstructuren van de ontwikkeling zijn bepaald. De initiatiefnemers ontwikkelen en creëren het uiteindelijke eindbeeld. De gemeente geeft haar visie, ambities, randvoorwaarden en kaders (ruimtelijk, functioneel en financieel) bij de planologische uitnodiging mee via het bestemmingsplan (uitnodigingsplanologie). Om de ontwikkeling van het plangebied door private partijen naar een recreatief park te stimuleren investeert de gemeente in de zogeheten prioritaire structuur.

Voorliggend bestemmingsplan biedt het planologisch juridisch kader, waarbinnen de ontwikkeling zijn weg kan vinden. Gekozen is voor een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte, een zogenaamd Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplan. Dit is een bestemmingsplan dat, vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet, een verbrede reikwijdte en een flexibel kostenverhaalsysteem kent. Dit sluit aan bij het faciliteren van de beoogde organische ontwikkeling. Op dit type bestemmingsplan wordt in Hoofdstuk 2 nader ingegaan.

## 1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en heeft een omvang van circa 1.000 hectare. Het plangebied wordt globaal begrensd door de N205 in het noordwesten, de Nieuwe Bennebroekerweg in het noordoosten, de A4 in het zuidoosten en de Noordelijke Randweg in het zuidwesten.

Op de navolgende afbeelding is de globale begrenzing van het plangebied weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding, horend bij dit bestemmingsplan.




*Globale begrenzing plangebied*

## 1.3 Vigerende plannen

Voor het plangebied zijn (delen van) de volgende bestemmingsplannen geheel of gedeeltelijk van toepassing:

| **Plannaam** | **Vastgesteld** |
|---|---|
| Nieuw-Vennep Park21 deelgebied 1 | 12 juli 2012 |
| Buitengebied Midden | 4 juli 2013 |
| Parapluplan parkeerregels | 4 oktober 2018 |
| Parapluplan datacenters | 22 oktober 2020 |
| Inpassingsplan randstad 380 kv verbinding beverwijk - zoetermeer (bleiswijk) | 3 september 2012 |

PM ontwerpbestemmingsplan: vaststelling Parapluplan wonen

Het CHW bestemmingsplan PARK21 vervangt de genoemde bestemmingsplannen binnen de grenzen van het plangebied.

## 1.4 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De toelichting is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Het volgende hoofdstuk (Hoofdstuk 2) gaat in op de Crisis- en herstelwet. Op basis van deze wet wordt dit bestemmingsplan opgesteld. In Hoofdstuk 3 worden het plan voor PARK21 en de achterliggende gedachtes hierbij beschreven. In het vierde Hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op het bestemmingsplan. Hoofdstuk 5 bevat een samenvatting van het milieueffectrapport (MER) en de uitgangspunten voor het bestemmingsplan die voorkomen uit het MER. Het zesde Hoofdstuk gaat in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. De toelichting besluit met een hoofdstuk over de juridische planbeschrijving, het financiële kader en de uitkomsten van de gevolgde procedure (Hoofdstuk 7).

# Hoofdstuk 2 Crisis- en herstelwet

## 2.1 Wat is een Chw bestemmingsplan

De Crisis- en herstelwet (Chw) bevat een grondslag voor het aanwijzen van plangebieden waarvoor een zogenaamd bestemmingsplan met verbrede reikwijdte kan worden vastgesteld. De daadwerkelijke aanwijzing van het plangebied gebeurt in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, meer specifiek de artikelen 7c en 7v. Deze artikelen geven, vooruitlopend op de Omgevingswet die naar verwachting op 1 januari 2022 in werking treedt, de mogelijkheid om (op onderdelen) af te wijken van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In paragraaf 2.2 wordt een overzicht gegeven van de mogelijkheden die de Crisis- en herstelwet biedt en of en op welke wijze hiervan voor het plangebied PARK21 gebruik is gemaakt.

## 2.2 Verantwoording instrumentarium

### 2.2.1 Artikel 7c Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

In artikel 7c Besluit Uitvoering Chw is voor een aantal initiatieven van verschillende gemeenten de mogelijkheid opgenomen om te experimenteren met een bredere reikwijdte van bestemmingsplannen. Daarmee krijgen deze bestemmingsplannen het karakter van een omgevingsplan. PARK21 is ook opgenomen als een dergelijk initiatief.

In artikel 7c staan aanvullingen en afwijkingen ten opzichte van bestaande wetgeving. Zo bevat het artikel bepalingen die het mogelijk maken om de reikwijdte van het bestemmingsplan voor PARK21 te vergroten door ook aspecten te regelen die niet onder artikel 3.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening vallen (een 'goede ruimtelijke ordening') maar wel onder de ruimere noemer van de fysieke leefomgeving (7c onder 1). Om dit te bewerkstelligen zijn in dit bestemmingsplan bepalingen opgenomen die het gebruik van gronden of bouwwerken voor een bepaalde activiteit (ten behoeve van de transformatie van het park) alleen mogelijk maken na verlening van omgevingsvergunningen voor een bestemmingsplanactiviteit (7c onder 14). In paragraaf 7.1 wordt nader op deze systematiek ingegaan.

Ook kan de raad de bevoegdheid tot het vaststellen van delen van het bestemmingsplan delegeren aan burgemeester en wethouders (7c onder 13). De Wet ruimtelijke ordening bevat geen delegatiebevoegdheid. De delegatiebevoegdheid is echter wel vergelijkbaar met de wijzigingsbevoegdheid zoals de Wet ruimtelijke ordening die kent.

### 2.2.2 Artikel 7v Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Deze regeling biedt de mogelijkheid aan gemeenten om op voorhand opbrengsten te berekenen bij globale bestemmingsplannen voor organische gebiedsontwikkeling. De regeling uit artikel 7v maakt het mogelijk om door beleidsregels kostenverhaal aan te passen.

PM ontwerpbestemmingsplan: Regeling kostenverhaal

# Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

## 3.1 Ambities en opbouw PARK21

### 3.1.1 Ambities

PARK21 vertelt het verhaal van de ontwikkeling van de droogmakerij Haarlemmermeer. De basis is het polderland met de kenmerkende lange rechte bomenrijen en de boerenerven. Sinds de drooglegging van het Haarlemmermeer in 1852 is onze polder dé plek waar vernieuwers blijvend kunnen pionieren. Ook in PARK21 is volop ruimte voor innovatie, het landschap groeit mee met de behoefte en ontwikkeling van de maatschappij zonder afbreuk te doen aan zijn geschiedenis en oorsprong.

Met PARK21 maakt Haarlemmermeer een groot en gevarieerd landschap om te recreëren, te verblijven en te ondernemen, voor nu en in de toekomst. PARK21 is het nieuwe groene hart van de Haarlemmermeer, een bijzondere schakel in de regionale groenstructuur, een nieuw landschap, een manier om Haarlemmermeer en haar cultuurhistorie méér gezicht te geven. Dat doen we niet alleen, maar juist met initiatiefnemers. Zo groeien we organisch naar het eindbeeld. PARK21 wil graag voorzien in:

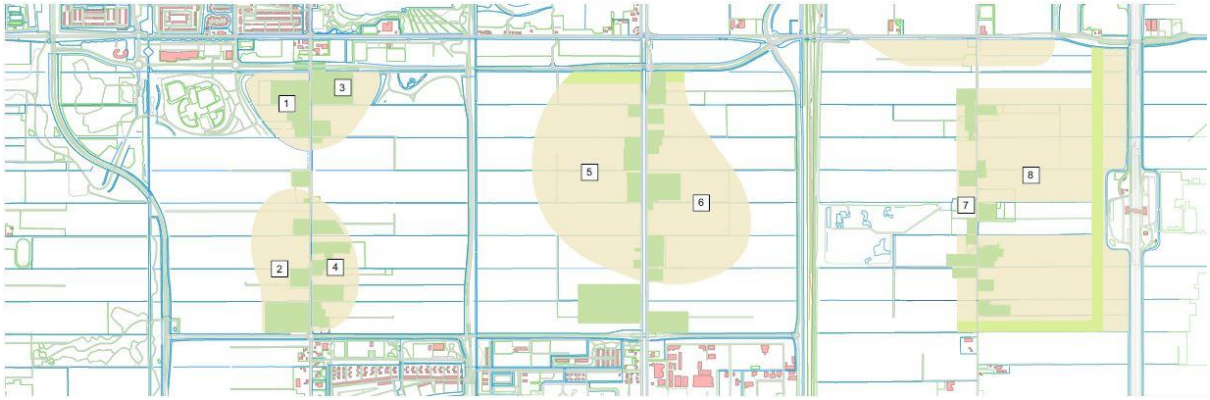
- De lokale behoefte aan recreatiemogelijkheden, kwantitatief, maar ook kwalitatief. Het verbindt de kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en zorgt voor een krachtige, groene en recreatieve oost-west verbinding door de polder.
- Het samenbrengen van stad en platteland, burgers en boeren. Gebruik makend van de ligging in een dichtbevolkt gebied en de recreatieve aantrekkingskracht van het park ontstaan zo nieuwe perspectieven voor de landbouw.
- Het tot ontwikkeling brengen van recreatieve en toeristische functies, voor mensen uit de directe omgeving, maar ook voor regionale en (inter)nationale bezoekers.
- Een voorbeeldproject op gebied van duurzaamheid met o.a. als belangrijke inzet het streven naar verduurzaming van het watersysteem in het gebied.

### 3.1.2 Opbouw in lagen

PARK21 is opgebouwd uit drie lagen: de polderlaag, de parklaag en de leisurelaag. De lagen lopen elk dwars door het park, vullen elkaar aan, maar verschillen ook heel duidelijk.

***Polderlaag***

De polderlaag houdt het bestaande open polderlandschap met zijn linten zichtbaar en herkenbaar, het verankert het park in de cultuurhistorie. Tevens biedt het ruimte voor transformatie naar kringlooplandbouw en verbrede stadslandbouw in het polderland en de agrarische erven in het Polderlint.




*Polderlaag (indicatief)*

***Parklaag***

De parklaag is een openbaar toegankelijke recreatieve groen- en blauwstructuur die zorgt voor samenhang en verbinding in PARK21. Hier ligt het recreatieve netwerk van wandel-, fiets-, skate- en ruiterpaden en het vormt ook de groen/blauwe verbinding die gelegd wordt tussen gebieden en draagt bij aan de biodiversiteit.




*Parklaag (indicatief)*

***Leisurelaag (parkkamers)***

De leisurelaag (bestaande uit parkkamers) biedt (commerciële en semi-publieke) duurzame educatieve en/of recreatieve voorzieningen. Deze voorzieningen worden landschappelijk ingepast in de groene omgeving en versterken, verbreden en vergroten de parklaag.

### 3.1.3 Opbouw in sferen en zones

Naast de drie lagen zijn in PARK21 ook verschillende sferen/zones te onderscheiden. Het gaat globaal om drie sferen die van oost naar west verschillen. In het westelijk deel overheerst de parksfeer rondom de recreatieplas en het parkhart (zones 1 en 2); in het middendeel rondom de Hoofdvaart bepaalt de stadslandbouw de sfeer (zones 3 en 4) en in het oostelijk deel zijn de vrijetijdsvoorzieningen (de leisure) en landbouw prominent aanwezig (zones 5 en 6). Navolgend zijn de verschillende sferen/zones weergegeven. Per zone is aangegeven wat het accent is voor de betreffende zone qua functies.




*Indeling PARK21 in sferen/zones*

### 3.1.4 Prioritaire structuur

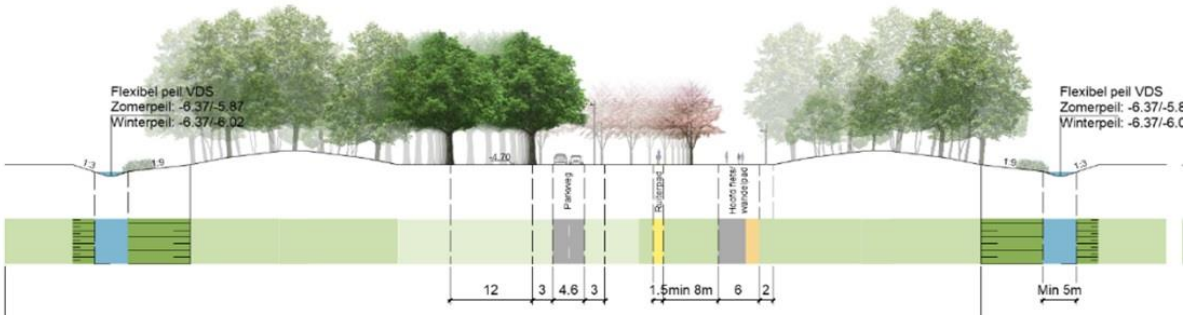
In het Masterplan en in de herijking van de uitvoeringsstrategie zijn de kaders voor de ontwikkeling en de strategie voor de realisering opgenomen. PARK21 is een organische gebiedsontwikkeling, die ruimte geeft aan afzonderlijke initiatiefnemers waarbij het kan gaan om zowel tijdelijke als permanente vormen van gebruik en ontwikkeling. Er is geen sprake van een eenduidig eindbeeld, maar wel van een landschappelijke 'stip op de horizon' waarin de hoofdstructuren van de ontwikkeling zijn bepaald.



*Herijkte masterplan*

De initiatiefnemers ontwikkelen en creëren het uiteindelijke eindbeeld. De gemeente geeft haar visie, ambities, randvoorwaarden en kaders (ruimtelijk, functioneel en financieel) bij de planologische uitnodiging mee via het bestemmingsplan (uitnodigingsplanologie). Om de ontwikkeling van het plangebied door private partijen naar een recreatief park te stimuleren investeert de gemeente in de zogeheten prioritaire structuur.

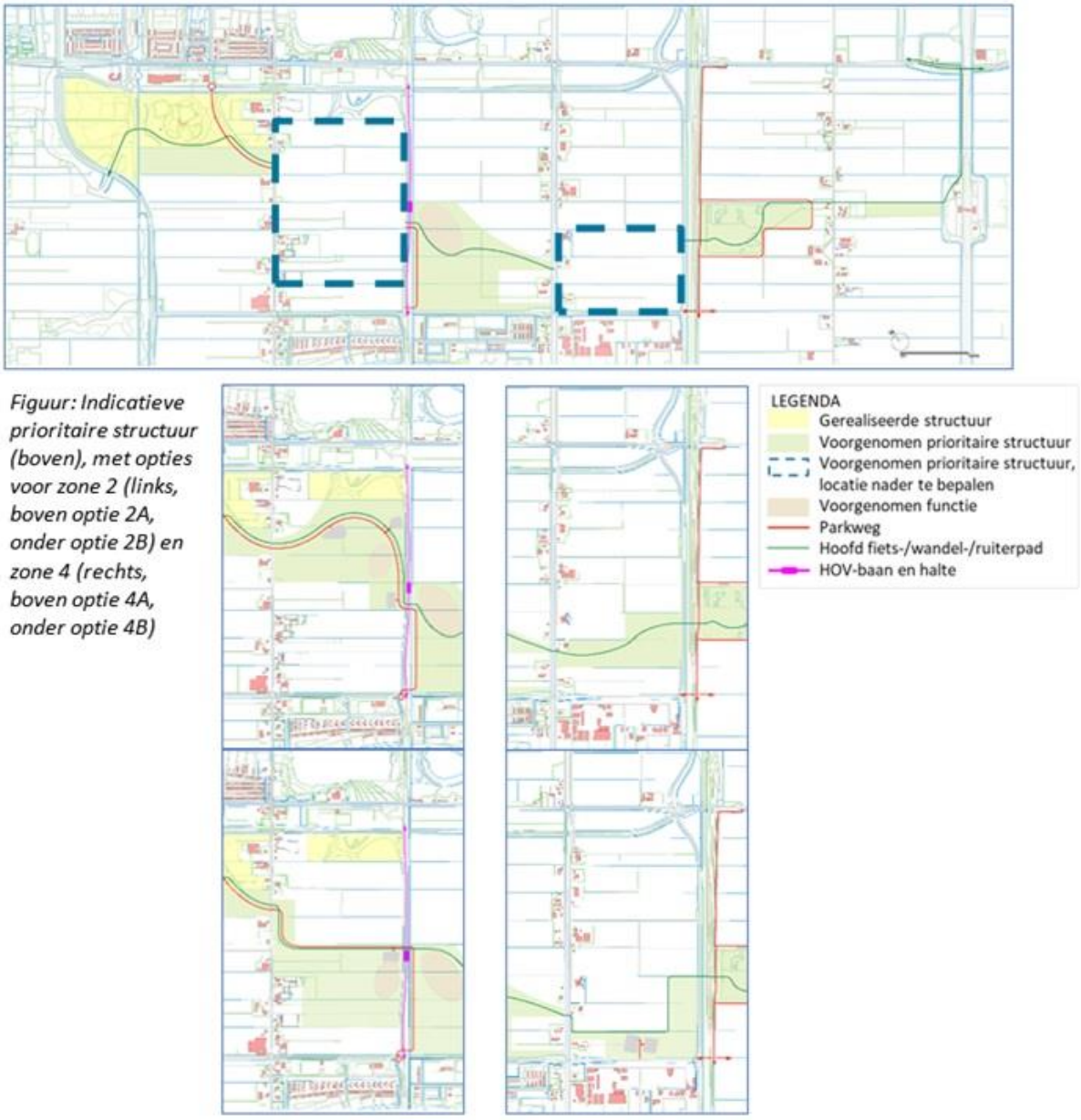
De verbindende parklaag heeft een variabele breedte van 65 tot 115 meter. Navolgend zijn typerende doorsnedes opgenomen van de toekomstige situatie.






*Principe oplossing voor dwarsdoorsnedes prioritaire structuur (parklaag)*

Binnen de parklaag worden parkkamers voor leisure gerealiseerd waar ruimte is voor initiatieven van derden. Nabij de toekomstige HOV[1]-halte op de Zuidtangent worden, in zone 2, een parkhart en een recreatieplas aangelegd als icoonprojecten. Ten oosten van de Zuidtangent, in zone 3, wordt verwacht dat een educatieve proeftuin kan worden gerealiseerd en ten zuiden daarvan een polderuiterwaarde als onderdeel van het Verbeterd Droogmakerij Systeem (VDS) als icoonproject. In de overige zones worden eveneens parkkamers gerealiseerd, waar verschillende types initiatieven een plek kunnen krijgen, waaronder het evenemententerrein in zone 5 als icoonproject. De exacte invulling is nog niet bekend, wel is er een leidende typering per zone bepaald. In de navolgende afbeelding is een indicatieve uitwerking van de prioritaire structuur opgenomen.




*Figuur: Indicatieve prioritaire structuur (boven), met opties voor zone 2 (links, boven optie 2A, onder optie 2B) en zone 4 (rechts, boven optie 4A, onder optie 4B)*

***Rol gemeente bij ontwikkeling prioritaire structuur***

Verbindingen en icoonprojecten zijn voor de ontwikkeling van het park van groot belang. Bij de ontsluiting gaat het, naast de voor een belangrijk deel al bestaande verbindingen met de kernen, met name om de hoofdroutes in het park (zie voorgaande afbeelding). Icoonprojecten zijn het parkhart, de recreatieplas, de polderuiterwaarde en het evenemententerrein. In de afspraken tussen de betrokken overheden is de introductie van een klimaatbestendig watersysteem (VDS) in het gebied eveneens gemarkeerd als een belangrijke opgave.

Met de prioritaire structuur wordt invulling gegeven aan de doelstellingen achter PARK21. Het realiseert de groen-blauwe oost-west verbinding, het vormt een recreatief kwalitatief verblijfsgebied dat Hoofddorp en Nieuw-Vennep verbindt. Het nodigt uit om vanuit de kernen het park en polderlandschap te bezoeken. Het park vormt daarmee een uitnodigende basis voor een verdere versterking door private initiatieven. Zo worden de condities geschapen om het hele park tot ontwikkeling te brengen. Dit komt alleen tot wasdom als de prioritaire structuur als aaneengesloten gebied wordt gerealiseerd en deze van voldoende kwaliteit is.

Daarom wordt gestart met het inrichten van een prioritaire structuur met voldoende aantrekkingskracht en belevingswaarde. Deze structuur wordt gevormd door elementen van bos, grasland (open ruimtes), landbouwgewassen en een wegen- en padenstructuur. Bezoekers moeten er willen én kunnen komen. De prioritaire structuur zal vooral ingericht worden voor de recreatiebehoefte van mensen uit de nabije omgeving. De dynamiek die veroorzaakt wordt is, naast een mooie groene omgeving, nodig om de interesse van de ondernemers te wekken. De inrichting van de prioritaire structuur biedt de voedingsbodem waarop initiatieven tot bloei kunnen komen. Het biedt houvast en vertrouwen voor ondernemers om in het gebied te willen investeren. Zo kunnen gezamenlijk ambitieuze doelen worden bereikt. En dragen de ondernemers bij aan het ontwikkelen van de prioritaire structuur tot het gewenste ambitieniveau.

Door eerst de prioritaire structuur te realiseren ontstaat een aaneengesloten structuur die uitnodigend is en wordt versnippering van deelontwikkelingen met beperkte samenhang voorkomen. Deze structuur nodigt uit tot gebruik en gebruik nodigt uit tot investeren door derden. Vandaar dat voor PARK21 de prioriteit vanuit de gemeente ligt bij het realiseren van deze prioritaire structuur om daarmee het vliegwiel voor doorontwikkeling met derden te realiseren. Voor de realisatie van de prioritaire structuur als een aaneengesloten gebied geldt dat de optie van onteigening als laatste redmiddel wordt opengehouden, waarbij de gemeente in principe streeft naar realisatie op basis van vrijwillige transformatie. Om die reden worden op diverse deellocaties van de prioritaire structuur de opties nog open gelaten.

## 3.2 Toekomstige ontwikkelingen PARK21

### 3.2.1 Algemeen

Zoals aangegeven gaat PARK21 uit van een organische gebiedsontwikkeling. Om deze gebiedsontwikkeling een vliegende start te geven, is de strategie om eerst de prioritaire structuur te ontwikkelen.

PARK21 zal kavelgewijs ontwikkelen door een gedeeltelijke transitie van het huidige landbouwgebied.

PARK21 streeft naar een eindbeeld waarbinnen geheel PARK21 is getransformeerd. PARK21 bestaat uit een parklaag, een polderlaag en een leisurelaag. In totaal zal ca. 360 hectare aan recreatief groen gerealiseerd, inclusief de prioritaire structuur en deelgebied 1. Voor de parklaag is de 1/3 een minimum. De polderlaag omvat tevens minimaal 1/3 van het gebied, waar landbouw de hoofdfunctie blijft. Agrariërs kunnen binnen PARK21 bijvoorbeeld transformeren naar multifunctionele landbouw. Maximaal 1/3 wordt als leisurelaag met diverse recreatieve ontwikkelingen ingericht. De ontwikkeling van de leisurelaag is mede afhankelijk van de intensiteit van de functies in samenhang met de draagkracht van het milieu, vandaar dat wordt gesproken over een maximum van 1/3 van het gebied.

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op een aantal belangrijke elementen en icoonprojecten van PARK21. In paragraaf 7.1 wordt nader uiteengezet hoe deze elementen op juridisch-planologische wijze in dit bestemmingsplan zijn vastgelegd.

### 3.2.2 Inrichting landschap

Voor de gronden in de polderlaag geldt dat het bestaande polderlandschap zichtbaar en herkenbaar blijft. De parklaag wordt een openbare structuur die ruimte biedt aan groen, natuur, en water. De initiatieven in de parkkamers worden landschappelijk ingepast in de groene omgeving.

Zowel bij de parklaag als de parkkamers worden de gronden, vanuit landschappelijk oogpunt, gedeeltelijk opgehoogd. Voor de ophoging zijn nog verschillende opties mogelijk, zoals in de navolgende tabel weergegeven.

| | Optie I | Optie II | Optie III |
|---|---|---|---|
| **Parklaag** | Parklaag varieert van 0 tot 4 meter, gemiddeld 2 meter. | Parklaag varieert van 0 tot 1,5 meter, gemiddeld 0,75 meter. Deze laag kent hoogteaccenten tot 3 à 4 meter. | De parklaag is plat met af en toe een hoogteaccent van maximaal 2 meter. |
| **Parkkamers** | Ophogen met 0,5 meter. | Ophogen met 0,25 meter. | Ophogen met 0,25 meter. |

*Alle hoogten ten opzichte van het bestaande maaiveld.*

Voor de parklaag is een concept beplantingsstrategie opgesteld, de 'groene bouwsteen'. Deze vormt een belangrijke leidraad voor de beplanting van de parklaag.

In het plangebied is een baggerslibdepot (ter plaatse van het beoogde evenemententerrein) aanwezig, waar afgeweken zal worden van de bovenstaande hoogtes. Aan deze locatie wordt een landschappelijke invulling gegeven met een landmark op een heuvel en de verbinding over het spoor.

### 3.2.3 Verbreding en transformatie agrarische sector

PARK21 is nu nog vooral een landbouwgebied, gekenmerkt door agrarische productie. De transformatie van dit gebied, met behoud van de openheid en cultuurhistorische waarden, is een belangrijke opgave bij de ontwikkeling van het park. Agrarische bedrijvigheid is in de gemeente lange tijd de belangrijkste economische basis geweest, maar heeft, door de ligging van de internationale luchthaven Schiphol in Haarlemmermeer, deze positie verloren. Haarlemmermeer is de laatste dertig jaar snel verstedelijkt en het ruimtegebruik is geïntensiveerd.

PARK21 zoekt niet de confrontatie met het agrarisch gebruik, maar de verbinding. In feite zijn de agrarisch ondernemers beheerders van een groot deel van het Haarlemmermeerse landschap. Zij zorgen daarmee voor de openheid van het landschap en het behoud van de cultuurhistorische waarde van de lintbebouwing in de polder. Doel is om de agrarische sector te ondersteunen bij de vrijwillige transformatie naar Park21 met onder andere toekomstbestendige vormen van landbouw, passend binnen het nieuwe recreatielandschap PARK21. Gedacht wordt aan extra mogelijkheden voor neveninkomsten door multifunctionele landbouw, maar ook aan de transformatie naar een ontwikkeling richting kringlooplandbouw.

PARK21 zal de transitie van het te behouden landbouwareaal van ca. 350 hectare ondersteunen, waarbij het platteland en de stad worden verbonden, het watersysteem wordt verduurzaamd en de biodiversiteit wordt vergroot. De bestaande agrarische bedrijven krijgen mogelijkheden om te transformeren naar kringlooplandbouw en verbrede stadslandbouw, dan wel om uit te breiden met functies die bijdragen aan de doelen van PARK21. Bij verbreding van de agrarische bedrijven kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een vergadercentrum, een bed&breakfast of kleinschalige horeca en detailhandel.

### 3.2.4 Infrastructuur

In de prioritaire structuur wordt infrastructuur gerealiseerd in de vorm van de parkweg en fiets-, wandel- en ruiterpaden. De parkweg ontsluit de parkkamers in het westelijk deel op het omliggende wegennet, zonder daarbij de bestaande linten te belasten. De parkweg is voorzien vanaf het honkbalstadion in zone 1 (waar het eerste stuk al is gerealiseerd) en loopt door zone 1, 2 en 3 naar het oosten, aan de oostzijde van de Nieuwekerkertocht naar het zuiden en sluit ter hoogte van de Operaweg aan op de Noordelijke Randweg. Met deze weg ontstaat een ontsluitingsroute voor de parkkamers in de prioritaire structuur in zone 1, 2 en 3, zodat deze niet op de polderlinten (IJweg en Hoofdweg) hoeven te worden aangesloten. Met de bestaande ontsluitingsweg parallel aan het spoor van het baggerdepot in zone 5 wordt ook in die zone voorkomen dat regulier verkeer vanuit de parkkamers wordt afgewikkeld op het polderlint (Rijnlanderweg).

De hoofdroute voor het langzaam verkeer slingert vanaf langzaam verkeer verbindingen over of onder de Drie Merenweg door de zes zones tot de verzorgingsplaats langs de A4, waar deze aansluit op de bestaande parallelstructuur langs de A4 naar het noordoosten. In deze route worden een wandelpad, fietspad en ruiterpad gebundeld.

Op de Zuidtangent, de bestaande HOV-baan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep door PARK21, wordt ingezet op een nieuwe halte ter hoogte van het parkhart.

### 3.2.5 Parkhart

Het parkhart is een drager van de recreatieontwikkeling, dat ontwikkeld kan worden tot een centrum voor buitenrecreatie en outdoor activiteiten, gecombineerd met horeca en indoor voorzieningen nabij de recreatieplas.

### 3.2.6 Educatieve proeftuin

In een parkkamer in zone 3 wordt de ontwikkeling van een educatieve proeftuin met een gemengde functie voorzien. Verschillende afzonderlijke kassen worden met een centrale as verbonden en vormen samen één geheel. Deze kassen hebben een productiefunctie voor tuinbouw. Daarnaast worden een hotelfunctie en verschillende kleinere educatieve en leisure functies voorzien.

### 3.2.7 Evenemententerrein

In zone 5, in het gebied tussen de spoorbaan en de Rijnlandweg, is een evenementenlocatie voorzien waar meerdaagse festivals maar ook losse concerten plaats kunnen vinden. Het aantal bezoekers zal ten hoogste 80.000 per evenement zijn.

### 3.2.8 Parkkamers

Naast het parkhart en een mogelijke educatieve proeftuin is er ook nog ruimte voor parkkamers waar initiatieven van derden een plek kunnen krijgen. In totaal wordt 220 hectare aan parkkamers gerealiseerd, waarvan één derde zal bestaan uit groen en water en circa 145 hectare aan leisure (in totaal). De invulling van de parkkamers moet aansluiten bij de doelstellingen van PARK21. De thematische typering per zone is een streven voor het eindbeeld. In de navolgende tabel zijn de uitgangspunten per zone opgenomen.

| | Zone 1 | Zone 2 | Zone 3 | Zone 4 | Zone 5 | Zone 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Typering zone | Sport en recreatie | Watersport en recreatie | Landbouw, innovatie en educatie | Landbouw, cultuur en educatie | Landbouw en grootschalige recreatie | Landbouw en park |
| Te realiseren prioritaire structuur | 20 ha | 55 ha, inclusief ca. 25 ha recreatieplas | 50 ha | 25 ha | 25 ha | 5 ha |
| Ruimte voor initiatieven | 17 ha | 37 ha | 6 ha | 20 ha | 20 ha | - |
| Indicatie nieuwe functies | Buitensport-voorzieningen | Watersport, vakantie-resort, parkhart | Proeftuin met hotel, kennis-centrum | Natuurbegraafplaats, (openlucht)-museum. | Evenement-enlocatie | - |
| Ontwikkelruimte in de linten | 1,5 ha | 3 ha | 1,5 ha | 1,5 ha | 1,5 ha | 3 ha |
| Indicatie nieuwe functies in de linten | Verbrede agrarische activiteiten, zoals horeca, bed & breakfast, vergadercentra. | | | | | |

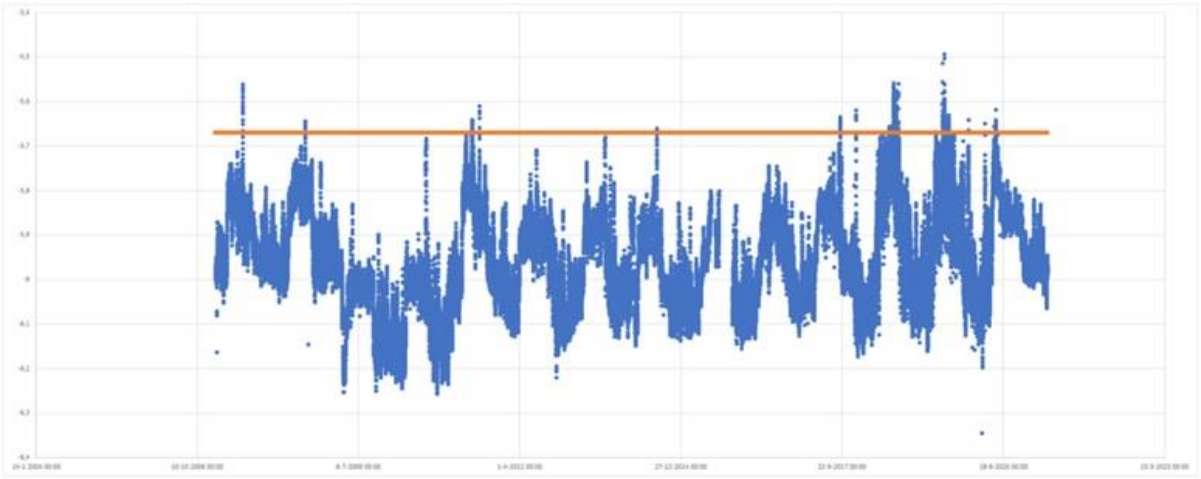
### 3.2.9 Verbeterd droogmakerij systeem

In de agrarische delen van de Haarlemmermeerpolder zijn door de realisatie van vakbemalingen vanaf de jaren '70 van de vorige eeuw waterpeilen ingesteld, zoals die destijds als optimum voor het agrarisch grondgebruik werden beschouwd. De waterpeilen in de deze vakbemalingen, die lager zijn dan het waterpeil van de polderboezem hebben echter ook de nodige nadelen. Door klimaatverandering neemt de kans op extreme neerslag toe, tegelijkertijd zullen er langere perioden van droogte zijn. Verder zal de verzilting vanuit de ondergrond toenemen en staat de beschikbaarheid van zoetwater om het watersysteem mee door te spoelen steeds meer onder druk.

Het Verbeterd Droogmakerij Systeem, het VDS is een vorm van flexibel peilbeheer welke de nadelen van het huidige watersysteem moeten tegen gaan. Het gebied krijgt een waterpeil met een bandbreedte tussen het peil van de polderboezem en het oorspronkelijke zomerpeil van de vakbemaling. Als het water boven het maximale peil komt stroomt het water het gebied uit, de polderboezem in. Uitgangspunt voor PARK21 is dat het VDS wordt toegepast in de park- en leisurelaag en op vrijwillige basis in de polderlaag.

### 3.2.10 Polderuiterwaarde

Door klimaatverandering neemt de kans op extreme neerslag toe en door de stedelijke verdichting is er binnen de gemeente Haarlemmermeer steeds meer verhard oppervlakte. Bij hevige neerslag ontstaat er een snelle afstroming van water richting het boezemwater van Haarlemmermeer. Er kan bij deze extreme situatie een waterpeil in het boezemwater ontstaan die hoger is dan de normale hoogste waterstand. Tussen januari 2007 en heden zijn er acht gebeurtenissen met een hoger peil dan normaal opgetreden (zie navolgende afbeelding), waarbij deze situatie de laatsten jaren frequenter op treed. Juist in deze situatie biedt de polderuiterwaarde uitkomt.



*Registratie van hoog water in de periode 2007-april 2021. Een hoogwatergebeurtenis trad 8 keer op.*

De polderuiterwaarde is een tijdelijke waterberging ten tijde van hevige wateroverlast in de gehele Haarlemmermeer. In deze extreme situatie stijgt de polderboezem boven zijn gangbare hoogste waterstand en op dat moment biedt de polderuiterwaarde extra bergend vermogen voor de polderboezem. In deze extreme situatie vangt de polderuiterwaarde water op tot 0,5 meter boven de normale hoogste waterstand in de boezem. Naast de functie voor waterberging kan de polderuiterwaarde ook recreatief worden beleefd.

### 3.2.11 Recreatieplas

In het Masterplan van PARK21 is als één van de belangrijke functies een recreatieplas voorzien. Deze recreatieplas moet mogelijkheden bieden om te zwemmen en er dienen voorzieningen voor surfen, varen, kanoën, waterskiën en wakeboarden aangelegd te worden. Rond en langs het water worden wandel-, fiets- en skeelerpaden gemaakt. Ook komen er rustplekken en speelplaatsen. Bij de plas is er ruimte voor bijvoorbeeld een bezoekerscentrum, horeca met terrassen, ruimte voor exposities, aanlegplaatsen voor bootjes en een uitzichttoren.

In PARK21 is een ondiepe plas, van minimaal 2 meter diep, voorzien. De ondiepe plas krijgt een recreatieve (zwemwater)functie. Over de randvoorwaarden en ontwerpuitgangspunten voert de gemeente overleg met het hoogheemraadschap van Rijnland. De wijze waarop de plas wordt gevoed (regenwater, polderboezem of VDS) is nog niet bepaald. De plas krijgt een eigen peil en mag onder reguliere omstandigheden 50 cm fluctueren (seizoensfluctuatie).

# Hoofdstuk 4 Beleid en regelgeving

## 4.1 Rijksbeleid

### 4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving' in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten met en zonder wettelijke grondslag en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI schrijft een toekomstperspectief met de ambities van het rijk. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd.

De NOVI benoemt de volgende nationale belangen:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 $CO_2$-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Deze nationale belangen komen samen in vier prioriteiten:

- Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie;
- De economie van Nederland verduurzamen en het groeipotentieel behouden;
- Steden en regio's sterker en leefbaarder maken;
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Voor de vier NOVI-prioriteiten geldt steeds dat zowel voor de lange als de korte termijn maatregelen nodig zijn. Deze maatregelen dienen in de praktijk voortdurend op elkaar in te spelen. Bij de afweging van de

belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving centraal voor zowel de boven- als de ondergrond.

In de NOVI staan de keuzes op nationaal niveau, maar in veel gevallen ligt de verantwoordelijkheid bij gemeenten en/of provincies. Op basis van drie uitgangspunten helpt de NOVI bij het wegen van belangen en het maken van keuzes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- Afwentelen wordt voorkomen.

***Toetsing***

De ontwikkeling van PARK21 staat niet specifiek genoemd in de NOVI; toch past het park goed binnen de prioriteiten die gevolgen hebben voor het inrichten van de fysieke leefomgeving.

Allereerst zal PARK21 ruimte maken voor de klimaatverandering en de energietransitie. De ambitie voor PARK21 is om in 2030 meer hernieuwbare energie te produceren dan wordt verbruikt (zie paragraaf 4.4.7). Hiermee wordt het park energieproductief. Daarnaast ziet het plan toe op klimaatadaptie met de toepassing van het VDS.

Daarnaast zorgt PARK21 ervoor dat de steden en regio's rondom het park sterker en leefbaarder worden. PARK21 wordt de verbindende factor tussen de hoge dynamiek aan de noordoostzijde van de gemeente Haarlemmermeer en het meer ontspannen karakter aan de zuidwestkant. Het park zelf zal veel recreatieve mogelijkheden waarborgen. Inwoners kunnen ontspannen in het park en tijdelijk uit het stedelijk milieu wegtrekken. Het park zal uitnodigen tot bewegen wat bijdraagt aan de doelstelling van een gezonde leefomgeving.

Ook wordt het landelijk gebied verder ontwikkeld en daarmee toekomstbestendig gemaakt (omschakeling en verbreding). De verschillende beoogde functies in het park zorgen voor een impuls in de regio.

Rode draad door PARK21 is de combinatie van functies. Het gehele park zal een samenspel worden tussen bijvoorbeeld recreatie, ontspanning, energieopwekking, educatie, agrarische mogelijkheden, ecologie en nog vele andere functies. Maar ook de kenmerken en de identiteit van het gebied staan centraal. Het 'polder gevoel' moet nog steeds duidelijk naar voren komen in PARK21. Verschillende lagen van de ontwikkeling zorgen voor een goede afweging tussen het polder gevoel behouden en het creëren van nieuwe functies binnen het gebied.

Hiermee is de ontwikkeling van PARK21 in overeenstemming met de NOVI.

### 4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) staat een aantal onderwerpen waarvoor het Rijk uit het oogpunt van de nationale belangen regels stelt. Voor gemeente Haarlemmermeer is hierin van belang:

- Toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet;
- De ruimte reservering voor de parallelle Kaagbaan;
- Zones onder hoogspanningsverbindingen worden gevrijwaard;
- Aan de provincies is opgedragen om Natuurnetwerk Nederland (NNN) te beschermen;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament krijgen ruimtelijke bescherming;
- Nationale landschappen, zoals het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, worden ruimtelijk beschermd;
- Kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking en voor de bufferzones.

***Toetsing***

In het plangebied is NNN-gebied aanwezig. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 6.6 van de toelichting. Met het initiatief zijn geen overige regels met betrekking tot nationale belangen gemoeid.

### 4.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Het doel van de ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang staat beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte binnen een breder kader van een goed systeem van ruimtelijke ordening.

Met de ladder worden eisen gesteld aan de motivering van onder meer bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken. De toelichting bij een bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien die ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

***Toetsing***

PARK21 zelf is geen nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 lid 1 aanhef en onder i Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en valt daarmee formeel-juridisch niet onder de toets van de ladder voor duurzame verstedelijking. Omdat het park wel ruimte biedt aan (commerciële) (leisure)voorzieningen met een bebouwd oppervlak van 500 m² bvo of meer buiten bestaand stedelijk gebied vallen deze wel te kwalificeren als nieuwe stedelijke ontwikkeling

De Ladder vereist dat de behoefte aan de verschillende functies inzichtelijk wordt gemaakt, kwantitatief (in aantallen en meters) en kwalitatief (qua concept, programmering, doelgroep en locatie). Ook moet worden aangetoond dat er geen onaanvaardbare ruimtelijke effecten optreden.

Door Bureau Stedelijke Planning is in april 2021 een ladderonderbouwing uitgevoerd. Deze ladderonderbouwing is als Bijlage 2 bijgevoegd. In de onderbouwing wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling van PARK21 met horeca, sport, attracties, evenementen, verblijfsaccommodaties, wellness en cultuur voldoet aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking.

De beoogde (leisure)functies voorzien kwantitatief en/of kwalitatief in een (toenemende) behoefte aan deze functies. De ontwikkeling past daarnaast binnen de beleidskaders en -ambities van gemeente, regio en provincie.

De ontwikkeling past niet binnen bestaand stedelijk gebied, vanwege: de maat en schaal van de leisurefuncties (zowel binnen als buiten), de omvang en specifieke karakter (groen, landschappelijk, eigentijds) van PARK21 en het feit dat de leisurefuncties deel uitmaken van een groter geheel en als losse, zelfstandige entiteit in het bestaand stedelijk gebied geen bestaansrecht hebben. Daarnaast wordt geconcludeerd dat van structurele leegstand, aantasting van het woon- en leefklimaat en ondernemersklimaat als gevolg van de invulling van PARK21 geen sprake zal zijn. Sterker, de beoogde ontwikkeling draagt positief bij aan het woon- en leefklimaat van bewoners in de gemeente en regio, en versterken de economie en het ondernemersklimaat.

### 4.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

In gebieden die (deels) liggen binnen het beperkingengebied rondom Schiphol moet rekening gehouden worden met verschillende soorten beperkingen die worden gesteld aan het ruimtegebruik. Deze beperkingen staan in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). De beperkingen gelden voor het luchthavengebied en het beperkingengebied. De beperkingen doe voortvloeien uit et LIB worden juridisch bindend vastgelegd in bestemmingsplannen. In het LIB zijn regels opgenomen, waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven, die zijn gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer.

***Toetsing***

De ontwikkeling van PARK21 valt binnen het beperkingengebied van het LIB. Dit houdt in dat er extra regels gelden voor wat betreft de ontwikkeling van het park.

Voor het overgrote deel van het plangebied geldt de 'beperking bebouwing - LIB 5'. Voor gronden die hiervoor aangewezen zijn, geldt dat er geen nieuwe woningbouwlocaties zijn toegestaan. Binnen PARK21 zijn ook geen nieuwe woningbouwlocaties beoogd.

Daarnaast geldt er een beperking voor het aantrekken van vogels (met name ganzen). Deze beperking geldt voor circa de helft van het plangebied, voornamelijk aan de oost/zuidoost zijde van het plangebied. Bij de opzet van het park wordt rekening gehouden met de vogelaantrekkende werking. Functies en inrichtingen die vogels aantrekken zullen aan de westkant van het plangebied worden gerealiseerd.

Er gelden ook beperkingen ten opzichte van de bouwhoogten. Binnen het plangebied zullen geen objecten worden gerealiseerd die hoger zijn de voorgeschreven maximale bouwhoogten. In de regels van dit bestemmingsplan zijn hiervoor regels opgenomen.

Tot slot geldt er voor het gehele gebied een toetszone voor windturbines en laser. Voor gronden die hiervoor aangewezen zijn, geldt een beperking voor windturbines en vaste laserinstallaties. Windturbines zijn mogelijk, maar zullen wel getoetst worden op eventuele veroorzaking van hinder op het vliegverkeer. Kleine windturbines met een maximale ashoogte van 35 meter zijn uitgezonderd van deze toetsing. Voor windturbines die op een dak worden geplaatst, geldt een maximale tiphoogte van 5 meter en mag de hoogte van het gebouw inclusief de tiphoogte de 35 meter niet overschrijden. Daarnaast is het gebruik van laserinstallaties waarvan de lichtintensiteit meer bedraagt dan 5µW/cm2 (= maximum permissible exposure) in de directe omgeving van Schiphol niet wenselijk. Bij de realisatie van PARK21 zal er rekening worden gehouden met voorgenoemde regels omtrent windturbines en laserinstallaties.

Voor tijdelijke werkzaamheden, zoals hijskranen, bestaat eventueel een ontheffingsmogelijkheid.

## 4.2 Provinciaal beleid

### 4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018) is het integrale provinciale beleidsplan voor de gehele provincie Noord-Holland. In deze visie staat beschreven hoe de provincie de ambities wil realiseren voor de belangrijkste ontwikkelingen die op ons afkomen:

- Klimaatverandering
- Overgang naar duurzame energie
- Verdere verstedelijking
- Bereikbaarheid
- Gezonde leefomgeving
- Economische transitie
- Natuur en biodiversiteit

De hoofdambitie van de provincie is het vinden van een goede balans tussen economische groei en

leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven. Met de sturingsfilosofie 'lokaal wat kan, regionaal wat moet' heeft de provincie de regionale ruimtelijke consequenties van deze ontwikkelingen grotendeels juridisch verankerd in de Omgevingsverordening.

***Toetsing***

PARK21 draagt bij aan de ambities op het gebied van 'klimaatverandering', 'overgang naar duurzame energie', 'gezonde leefomgeving', 'economische transitie' en 'natuur en biodiversiteit'. PARK21 kan omschreven worden als een groen tegenwicht tegen de aanzienlijke verstedelijking rondom het park. Het draagt daarmee bij aan de goede balans tussen economische groei en leefbaarheid.

### 4.2.2 Omgevingsverordening NH2020

In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de ambities, ontwikkelprincipes en de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in de regels van de provincie. Deze omgevingsverordening Noord-Holland integreert 21 verordeningen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving. Het doel is daarmee de provinciale regels te vereenvoudigen, harmoniseren, en op onderdelen meer ruimte te bieden voor lokaal en regionaal maatwerk en bestuurlijke afweging. Door deze integratie loopt de provincie Noord-Holland vooruit op de invoering van de omgevingsverordening als een van de kerninstrumenten van de Omgevingswet, voor zover dat al mogelijk is op basis van de bestaande wetgeving.

Voor het plangebied zijn de regels rondom 'verblijfsrecreatie' (paragraaf 6.1.4), 'LIB 5 zone Schiphol' (Paragraaf 6.1.6), 'Herstructureringsgebied windturbines binnen de MRA' (paragraaf 6.2), 'agrarische bedrijven' (paragraaf 6.3), 'Natuurnetwerk Nederland' (paragraaf 6.4.1), 'Landelijk gebied' (paragraaf 6.5), en de 'Provinciale wegen' (paragraaf 6.7) van belang.

*Verblijfsrecreatie*

Er is sprake van een 'ruimtelijke spanning' tussen de ruimtebehoefte van verblijfsrecreatie en de openheid van het provinciale landschap. Het is daarom van belang dat er zorgvuldig wordt omgegaan met nieuwe ontwikkelingen en het aanbod daadwerkelijk benut wordt voor de functie waarvoor het bedoeld is, namelijk kort verblijf ten behoeve van toeristisch overnachten. Het artikel heeft betrekking op alle vormen van verblijfsrecreatie. De regio's hebben ambities opgesteld omtrent de ontwikkeling van de verblijfsrecreatie in de regio's, wat is vastgelegd in een ontwikkelkader en regionale afspraken. Een ruimtelijk plan moet waarborgen dat een nieuwe ontwikkeling aansluit op deze ambities en daadwerkelijk regioversterkend is en blijft. Hierover dient afstemming plaats te vinden binnen de regio. Daarnaast geldt dat een ruimtelijk plan dat verblijfsrecreatie mogelijk maakt, regels stelt ter waarborging van een bedrijfsmatige exploitatie.

*LIB 5 zone Schiphol*

In zone LIB 5 heeft het Rijk geen restricties gesteld aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen. In deze zone maken gemeenten zelf de keuze om hier wel of niet woningen of andere geluidgevoelige functies te realiseren. Grootschalige woningbouw is in deze zone alleen mogelijk binnen het bestaand stedelijk gebied.

*Agrarische bedrijven*

Er is een groeiende bewustwording in de landbouw dat meer rekening gehouden moet worden met natuurwaarden, ook omdat dat goed is voor de kwaliteit van de landbouw en haar producten. Een toekomstbestendige ontwikkeling van de sector houdt rekening met beleving (de mens), de biodiversiteit, de bodem- en de waterkwaliteit (milieu), én is economisch rendabel (verdienmodel). Daarom geeft de provincie de ruimte aan de agrarische bedrijven om duurzame ontwikkeling mogelijk te maken en wordt rekening gehouden met, en ingespeeld op, nieuwe ontwikkelingen binnen de agrifood keten. De agrifoodsector wordt gefaciliteerd bij de duurzame en economische ontwikkeling.

*Natuurnetwerk Nederland*

In artikel 6.43 is opgenomen dat een bestemmingsplan voor gronden binnen het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen NNN regels stelt die in het belang zijn van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden. Een dergelijk bestemmingsplan maakt geen nieuwe activiteiten mogelijk die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen, of van de samenhang tussen die gebieden. Van deze bepalingen kan onder voorwaarden worden afgeweken. Daarbij is het van belang dat voor de activiteiten die het bestemmingsplan mogelijk maken:

- er sprake is van een groot openbaar belang;
- er geen reële alternatieven zijn, en;
- de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Gedeputeerde Staten kunnen, onder voorwaarde, de begrenzing van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen wijzigen.

*Landelijk gebied*

Veel van de instructieregels aan gemeenten hebben betrekking op het landelijk gebied. Daarom is in het werkingsgebied landelijk gebied duidelijk gemaakt waar volgens de provincie de grens ligt tussen stedelijk en landelijk gebied. Op deze manier wordt duidelijk waar deze regels van toepassing zijn.

Bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse van het werkingsgebied landelijk gebied, wordt in het ruimtelijk plan, gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie:

- rekening gehouden met: de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren;
- bij de inpassing betrokken: de kansen zoals beschreven bij de ambities en ontwikkelprincipes; en
- bij de inpassing betrokken: de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren.

*Provinciale wegen*

In de Omgevingsvisie NH2050 is de doelstelling opgenomen dat de inwoners en bedrijven zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het versterken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen, zoals uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten.

De provinciale wegen moeten goed beheerd en onderhouden worden, zodat zij veilig en doelmatig kunnen worden gebruikt. In de toepassing van de verordening staat het goed functioneren van de weg ten behoeve van de weggebruiker voorop.

***Toetsing***

De ontwikkeling is in overeenstemming met de Omgevingsverordening NH2020.

Verblijfsrecreatie

PARK21 wordt een plek waar verblijfsrecreatiemogelijkheden beoogd zijn. Uit de ladderonderbouwing (zie Bijlage 2) blijkt dat de ontwikkeling past binnen de beleidskaders en -ambities van gemeente, regio en provincie. Er wordt nadrukkelijk gekeken naar kleinschalige verblijfsrecreatie bij multifunctionele landbouw en verblijfsrecreatie als ondersteuning van de eigen hoofdactiviteit, als indicatief voorbeeld geven we een wellnesscomplex dat voor de eigen bezoekers ook overnachtingsmogelijkheden faciliteert.

LIB 5 zone Schiphol

PARK21 ligt (bijna) volledig in de LIB 5 zone. Binnen het plangebied worden geen woningbouwlocaties aangewezen (zie tevens paragraaf 4.1.4).

Agrarische bedrijven

De toename van het recreatief gebruik met meer dan 500.000 bezoekers per jaar, biedt kansen voor het landbouwperspectief. Zeker wanneer de transformatie verder gevorderd is, kan in (en rond) PARK21 een lokale landbouweconomie ontstaan rondom streekproducten en nicheproducten, die via horeca en detailhandel aan recreanten worden verkocht.

Kringlooplandbouw en biologische landbouw hebben een belangrijke rol in het perspectief voor de landbouw in PARK21. De omschakeling naar deze vormen van landbouw en waardecreatie zijn van elkaar afhankelijk. Een lokale markt voor streekproducten, biologische producten en ambachtelijke producten kan het vehikel zijn voor zowel de transformatie van de landbouwsector in PARK21 als geheel, als voor de verbreding en/of omschakeling van individuele bedrijven.

De gemeente wil het verbreden van en waardecreatie binnen de landbouw faciliteren om agrariërs te verleiden in te zetten op deze bedrijfsstrategieën. Agrarische bedrijven die binnen het plangebied liggen krijgen mogelijkheden om te verbreden of te transformeren. Hiermee draagt het plan bij aan de duurzame en economische ontwikkeling van deze bedrijven.

Natuurnetwerk Nederland

Ter plaatse van het noordwestelijke deel van het plangebied liggen gronden die aangewezen zijn als onderdeel van Natuurnetwerk Nederland. De ontwikkeling beoogd geen activiteiten die leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied (zie tevens paragraaf 6.6 van de toelichting). De betreffende gronden zijn in dit bestemmingsplan bestemd als 'Natuur'.

Teven ligt ten noordoosten van en evenwijdig aan PARK21 een nog te realiseren natuurverbinding. Wanneer de geprojecteerde NNN-verbinding door PARK21 gerealiseerd wordt, is er zelfs een positief effect op de kwaliteit van het NNN-gebied (spreiden van de recreatiedruk), omvang (meer natuur) en samenhang met andere gebieden.

Landelijk gebied

PARK21 houdt in de polderlaag het bestaande open polderlandschap met zijn linten zichtbaar en herkenbaar, het verankert het park in de cultuurhistorie. Tevens biedt het ruimte voor transformatie naar kringlooplandbouw en verbrede (stads)landbouw in het polderland en de agrarische erven in het polderlint. Op deze manier kan een bijdrage worden geleverd aan de sociale en economische vitaliteit op het platteland, inclusief cultuurhistorie, het behoud of de versterking van de identiteit van Haarlemmermeer,

educatie, recreatie, zorg, innovatie etc. Het plangebied ligt binnen het 'landelijk gebied'. Bij nieuwe ontwikkelingen is als voorwaarde opgenomen dat deze landschappelijk dienen te worden ingepast.

Provinciale wegen

De provinciale weg N520 loopt door het plangebied en de N205 er langs. Het initiatief voorziet niet in ingrepen binnen het beperkingengebied van deze weg, die een negatief effect kunnen hebben op het gebruik van deze weg.

### 4.2.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2018) is een provinciale handreiking voor het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het landschap, zoals bebouwing, agrarische bedrijven, infrastructuur of vormen van energieopwekking. De Leidraad is een belangrijk instrument dat richting geeft aan één van de hoofdbelangen van de provincie: ruimtelijke kwaliteit. De Leidraad is bedoeld om inzichtelijk te maken welke landschappelijke en cultuurhistorische waarden van belang zijn. Daarnaast geeft het inzicht in de landschappelijke karakteristiek en biedt het inspiratie voor een duurzame ruimtelijk kwalitatieve inrichting van het landschap. Het doel en de werking van de Leidraad zijn vastgelegd in de Omgevingsverordening NH2020 (zie paragraaf 4.2.2 en verder is de Leidraad bedoeld als handreiking, welke onderscheid maakt in 'rekening houden met' en 'betrekken bij'.

De in het plangebied aanwezige landschappelijke waarden kunnen onder twee noemers samengevat worden: de landschappelijke karakteristiek en de openheid en ruimtebeleving.

<u>De landschappelijke karakteristiek</u>

Het plangebied is onderdeel van een droogmakerijlandschap dat consequent en sober opgebouwd is. De Haarlemmermeerpolder is de grootste droogmakerij in Nederland. Het huidige maaiveld ligt tussen de -4.5 en -5,5 meter NAP. De vaarten, tochten, polderwegen en boombeplanting vormen het raster van de droogmakerij. De Hoofdvaart is de vaart die de gemalen Leeghwater en Lynden met elkaar verbindt en duidelijk zichtbaar is in het landschap. De parallel aan de Hoofdvaart lopende polderlinten met boombeplanting en boerderijen op regelmatige afstand van elkaar zijn belangrijke ruimtelijke dragers. De verkavelingsstructuur is sterk bepalend voor het landschap en grondgebruik in de polder.

De polderwegen binden de verschillende landschappen aan elkaar. Hoewel de meeste polderwegen zijn aangelegd kort na de drooglegging, kennen ze toch verschillende typologieën en een verschillend karakter. De huidige typen linten zijn:

- Noord-Zuid polderwegen in akkerland: Hoofdweg, IJweg, Rijnlanderweg (ruime verkaveling, grote percelen, grote erven en grote ruimten tussen erven)
- Oost-West polderwegen met geen tot weinig bebouwing: Bennebroekerweg.

Het oorspronkelijke raamwerk van het landschap is ruimtelijk versterkt door het toevoegen van nieuwe waterlopen en lanen. Daarnaast kent Haarlemmermeer een naoorlogs netwerk van regionale en nationale verbindingswegen en de HSL. Dit bovenlokale netwerk wijkt op een aantal plaatsen af van de orthogonale structuur van de droogmakerij. Dit komt doordat de snelheden die op deze netwerken mogelijk zijn leiden tot de noodzaak van een ruime boogstralen.

<u>Openheid en ruimtebeleving</u>

Binnen het beschreven polderraster bedraagt de minimale onderlinge afstand tussen de boerderijen 200 meter. Dankzij deze forse maat kregen de boerderijlinten een open karakteristiek. De

Haarlemmermeerpolder is echter sterk verstedelijkt. Niettemin zijn er op verschillende locaties nog ruime open plekken. Het polderlandschap van het plangebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is daar één van de beste voorbeelden van. Vanuit de polderwegen is er goed zicht op het achterland van akkers en weiden.

*Ambities en ontwikkelprincipes*

De algemene ambitie is om ruimtelijke ontwikkelingen:

- bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek;
- bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid; en
- helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

De navolgende ambities en de bijbehorende ontwikkelprincipes zijn vertrekpunt bij het streven naar ruimtelijke kwaliteit.

1. Het poldergrid is uitgangspunt
   De vaarten, tochten, polderwegen en boombeplanting vormen samen het grid van de droogmakerij. De Hoofdvaart (in de lengterichting van de polder) en de Kruisvaart vormen samen het assenkruis. Parallel aan deze lijnen liggen de tochten en polderwegen.

   Ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:
   - het versterken van het poldergrid.
   - het accentueren van het verschil tussen het poldergrid en de bovenlanden (restanten veengebied).
   - het respecteren van het verschil tussen polderlinten en dwarswegen.
   - het vrij houden van het zicht op de historische gemalen De Lynden, De Cruquius en De Leeghwater.

2. Ringvaart en Ringdijk zijn het gezicht van Haarlemmermeer
   Ringvaart en Ringdijk zijn samen een structuur van provinciaal belang. Ze vormen het herkenbare gezicht van de Haarlemmermeer. Ze vormen ook de ruggengraat voor een reeks aan groengebieden, veenlanden (‘bovenlanden’) en ringvaartdorpen aan beide zijden van de ringvaart. Soms zijn er nog duidelijke ruimtelijke relaties tussen beide zijden van de ringvaart te herkennen.

   Ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:
   - het versterken van de Ringvaart/Ringdijk als regionale groen-blauwe landschappelijke structuur.
   - het versterken van de continuïteit en herkenbaarheid van (het profiel van) de ringvaart en ringdijk.
   - het versterken van de Ringvaart/Ringdijk als cultuurhistorisch waardevolle route met opeenvolgende belevenissen.

3. De Stelling van Amsterdam is als geheel herkenbaar in het landschap
   De Geniedijk vormt een lange, met bomen beplante lijn door de polder. Deze dijk was de eerste grootschalige doorsnijding van het poldergrid. De Geniedijk heeft nu een functie als doorgaande, recreatieve langzaam verkeersroute.

   De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:
   - herkenbaarheid van onderdelen van de Stelling van Amsterdam en hun onderlinge relaties.
   - het behouden en versterken van de continuïteit van de Geniedijk.
   - het maken van een doorgaande recreatieve route over de Geniedijk.

4. Overige ontwikkelprincipes
   De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:
   - het behouden en het zichtbaar/beleefbaar blijven van de huidige verkavelingsstructuur (inclusief

sloten) bij (semi-)tijdelijke functies en opstellingen in het landschap, zoals voor zonne-energie.
- het behouden van de vrije ruimte (molenbiotopen) rond historische windmolens, in verband met de windvang en de zichtbaarheid van de molens in het landschap.

***Toetsing***

De basis is het polderland met de kenmerkende lange rechte bomenrijen en de boerenerven. Sinds de drooglegging in 1852 is Haarlemmermeer dé plek waar vernieuwers blijvend kunnen pionieren. Ook in PARK21 is volop ruimte voor innovatie, het landschap groeit mee met de behoefte en ontwikkeling van de maatschappij zonder afbreuk te doen aan zijn geschiedenis en oorsprong. PARK21 levert op deze wijze een bijdrage aan de sociale en economische vitaliteit van het gebied, inclusief zijn cultuurhistorie.

PARK21 is opgebouwd uit drie lagen: de polderlaag, de parklaag en de leisurelaag. De lagen lopen elk dwars door het park, vullen elkaar aan, maar verschillen ook heel duidelijk.

De polderlaag, het polderlandschap, verankert het park in de cultuurhistorie. De polderlaag transformeert van agrarisch naar verbrede stadslandbouw. Het gebied wordt toegankelijker en aantrekkelijker met activiteiten voor bezoekers. Essentieel voor het ruimtelijke beeld van deze laag zijn de drie oorspronkelijk agrarische linten, bestaande uit boerenerven met erfbeplantingen, de ontginningskavels (van 1000 meter diep en 100 tot 200 meter breed), de poldersloten, de Hoofdvaart en de tochten die hieraan parallel lopen. Het karakter van de linten is geaccentueerd door laan- en erfbeplanting toe te passen en op veel plaatsen een ruime zone rond de linten vrij te houden van parkbeplanting. De geometrie van de polder domineert. Richting de achterkanten van de ontginning (de tochten) versterken de gebogen parkstructuren het ruimtelijk beeld en de diepte in het landschap. Vanaf de linten zijn er ruime doorzichten naar het achterland en naar herkenningspunten in Nieuw-Vennep en Hoofddorp.

De parklaag zorgt voor samenhang in PARK21 en functioneert als kapstok voor alle andere initiatieven. Het is een openbaar toegankelijke groenstructuur. Hier ligt het recreatieve netwerk van wandel-, fiets-, skate- en ruiterpaden en hier is ruimte voor sport, spel en voorzieningen. De parklaag is ook de natuurlaag. Bomen, bosjes en waterpartijen garanderen een grote variatie aan planten en dieren. De parklaag is in de eerste plaats bedoeld voor inwoners van Haarlemmermeer en de regio. De parklaag is ontworpen als tegenhanger van de rationele en geometrische polder met een golvend reliëf en vloeiende lijnen. Het is een robuust en gedifferentieerd raamwerk over de polderlaag heen. In de parklaag wisselen beslotenheid en panorama's op het omliggende landschap elkaar af. De parklaag ligt hoger, zodat bomen duurzaam kunnen groeien. De recreatieplas is onderdeel van de parklaag. De entrees zijn een duidelijke markering, hier betreed je PARK21.

De leisurelaag versterkt de parklaag en biedt ruimte aan (commerciële) vrije tijdsvoorzieningen met een lokaal, regionaal en (inter)nationaal draagvlak die drager(s) voor het gebied kunnen worden, iconen voor het park. Deze voorzieningen worden landschappelijk ingepast in de groene omgeving.

### 4.2.4 Strategisch beleidskader Economie

In het Strategisch Beleidskader Economie (2016) zijn de hoofdkeuzes gemaakt voor wat betreft de inzet van het provinciaal bestuur voor de regionale economie in Noord-Holland. De volgende missie voor het economisch beleid is geformuleerd: 'Wij maken ons sterk voor welvaart en welzijn in Noord-Holland door een duurzame, vernieuwende en ondernemende economie'. De begrippen 'duurzaam', 'vernieuwen' en 'ondernemend' zijn richtinggevende principes die worden toegepast op vijf economische thema's die vallen onder vestigingsklimaat (werklocaties, bereikbaarheid, arbeidsmarkt, innovatieklimaat en digitale infrastructuur) en op de agrosector en de internationale marketing en acquisitie van bedrijven. Deze vijf thema's zijn verder uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Economie.

***Toetsing***

De ontwikkeling van PARK21 sluit aan op de drie richtinggevende principes uit het Strategisch beleidskader economie. PARK21 wordt duurzaam, ondernemend en bovenal vernieuwend. Daarnaast speelt de agrosector ook een belangrijke rol in het plangebied. Hiermee is de ontwikkeling in overeenstemming met het Strategisch Beleidskader Economie (2016).

### 4.2.5 Uitvoeringsagenda Economie 2016-2019

De Uitvoeringsagenda Economie (2016) is het uitvoeringsdeel van het Strategisch Beleidskader Economie. De Uitvoeringsagenda heeft de missie geformuleerd tot een doel, namelijk 'werken aan een aantrekkelijk, duurzaam en concurrerend vestigingsklimaat'. De Uitvoeringsagenda wil dit doel en de missie voor het economisch beleid bereiken door te zorgen voor:

- aantrekkelijke en duurzame werklocaties;
- goede bereikbaarheid;
- een veerkrachtige arbeidsmarkt;
- een sterk innovatieklimaat;
- uitstekende digitale infrastructuur;
- aantrekken van internationale bedrijven;
- een sterke en duurzame agrosector.

***Toetsing***

Voortbordurend op het Strategisch beleidskader Economie, sluit de ontwikkeling van PARK21 ook aan op zeven punten uit de Uitvoeringsagenda Economie 2016-2019. PARK21 ziet toe op het bieden van ruimte voor duurzame, educatieve, innovatieve of recreatieve ondernemers. Voor de agrarische sector wordt specifiek ingezet op verbreding en verduurzaming. De bereikbaarheid van PARK21 vormt tevens een belangrijk aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling van het park.

### 4.2.6 Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020

De Beleidsagenda Energietransitie (2016) is opgesteld met als uitgangspunt een bijdrage te leveren aan het behalen van de doelstellingen van het Rijk bij de Klimaattop in Parijs. Uiteindelijk is het doel voor de provincie een volledig duurzame energievoorziening in 2050. De beleidsagenda kent drie beleidslijnen:

- Energie besparen
- Duurzame energie opwekken
- Warmte en koude

Daarbij zijn er twee doorsnijdende thema's die in elk van de beleidslijnen een belangrijke rol spelen, namelijk: op weg naar een nieuw energiesysteem en innovatie. Tot slot geldt een aantal randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden om met het beleid successen te boeken. Dit zijn: Ruimtelijke impact, participatie en communicatie, financiering en monitoring.

***Toetsing***

De ontwikkeling van PARK21 is in overeenstemming met de drie beleidslijnen uit de Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020. Het streven is dat het park in 2030 energieproductief is.

### 4.2.7 Programma Natuurontwikkeling 2021-2025

Het programma natuurontwikkeling (2018) is één van de uitvoeringsprogramma's onder de provinciale omgevingsvisie. In dit programma beschrijft de provincie de fysieke projecten die worden uitgevoerd om biodiversiteit in Noord-Holland te vergroten en de natuur- en cultuurlandschappen beleefbaar te maken voor bewoners en bezoekers van de provincie. Voor Haarlemmermeer zijn de volgende projecten van belang:

- PARK21
- Groene AS Bovenlanden
- Groene AS Aalsmeer
- Houtrakpolder
- Groene Uitweg: Stelling van Amsterdam-Nieuwe Hollandse Waterlinie

***Toetsing***

PARK21 wordt specifiek genoemd in het Programma Natuurontwikkeling 2021-2025. Het project dient meerdere doelen, waaronder: verbetering waterkwaliteit en duurzaamheid, landschap, recreatie, landbouw, vrije tijd en groenblauwe oost-westverbinding.

### 4.2.8 Visie op waterrecreatie

Provincie Noord-Holland heeft een variëteit aan kustlandschappen, uniek buitenwater, karakteristieke binnenwateren en belangrijke vaarwegen. Vaak is het water gecombineerd met cultuurhistorische elementen in het landschap. De ambitie voor 2030 is dat de provincie een vitale waterrecreatieprovincie is. Waarbij kansen zijn benut en afgestemd op de kwaliteiten, kenmerken en draagkracht van de omgeving. Daarnaast is er ingespeeld op diverse trends en ontwikkelingen, zoals klimaatveranderingen en verstedelijking.

De visie maakt onderscheid in thematische en gebiedsgerichte ambities en opgaven. De thematische opgaven zijn:

1. Water is van ons allemaal: de diversiteit van waterrecreatie en de samenwerking tussen de daarbij betrokken partijen;
2. Water doet de economie stromen: de wijze waarop de economische waarden van waterrecreatie worden geoptimaliseerd;
3. Water verbindt: versterken van de verbindende functie van het water.

Deze thematische ambities komen in alle gebieden terug. De visie maakt onderscheid in vier gebieden. De Haarlemmermeer is ingedeeld bij de Metropoolregio Amsterdam. Voor het gebied van de Haarlemmermeer gelden de volgende ambities:

1. Optimale verbinding met omliggende gebieden;
2. Veelzijdig en toekomstgericht waterrecreatiegebied.

***Toetsing***

Met de prioritaire structuur wordt binnen PARK21 invulling gegeven aan de groen-blauwe oost-west verbinding, het vormt een recreatief kwalitatief verblijfsgebied dat Hoofddorp en Nieuw-Vennep verbindt. In de prioritaire structuur wordt infrastructuur gerealiseerd in de vorm van de parkweg en fiets-, wandel- en ruiterpaden. Het VDS, de polderuiterwaarde en de recreatieplas vormen belangrijke verbindende blauwe

aders door het park. Dit systeem beidt meer variatiemogelijkheden bij andere vormen van waterrecreatie zoals kanoen, suppen, vissen etc door het aaneengesloten VDS systeem (en mogelijk de Bennebroekertocht).

In het westelijk deel domineert de parklaag met de grote recreatieplas. De nieuwe recreatieplas biedt mogelijkheden om te zwemmen en er komen voorzieningen voor bijvoorbeeld surfen, varen, kanoën, waterskiën en wakeboarden. Rond en langs het water worden wandel-, fiets- en skeelerpaden gemaakt. Ook komen er rustplekken en speelplaatsen. Bij de plas is er ruimte voor bijvoorbeeld een bezoekerscentrum, horeca met terrassen, wellness, ruimtes voor exposities, aanlegplaatsen voor bootjes en een uitzichttoren. Het plan draagt bij aan de provinciale doelstellingen met betrekking tot waterrecreatie.

## 4.3 Regionaal beleid

### 4.3.1 Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040

In december 2007 is het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 van de Metropoolregio Amsterdam vastgesteld. De noordvleugel van de randstad is een belangrijke trekker van de Nederlandse economie. In de metropoolregio Amsterdam wonen in totaal 2 miljoen inwoners. Het 'Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040' beschrijft het toekomstbeeld van de Noordvleugel van de Randstad. Als belangrijke trekker van de Nederlandse economie ziet de Noordvleugel van de Randstad zich genoodzaakt zich in de komende decennia te ontwikkelen tot een Europese metropool: de metropoolregio Amsterdam. Het succesvol verder ontwikkelen van de metropoolregio moet, ingevolge het ontwikkelingsbeeld, gericht zijn op het creëren van een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven. In het streefbeeld van de metropoolregio speelt de kracht van het landschap een hoofdrol.

***Toetsing***

PARK21 speelt een belangrijke rol bij het creëren van een hoogwaardig en duurzaam leef-en woonmilieu. Het verbindt het dynamische noordoosten en het meer ontspannen karakter in het zuidwesten. De groene parklaag biedt een scala aan ontspanningsmogelijkheden. De leisuremogelijkheden in het park zorgen voor attractieve voorzieningen. Tot slot verbindt de polderlaag het platteland en de stad waarbij ze elkaar versterken. Daarnaast draagt het park bij aan de 'Groenblauwe structuur als raamwerk voor verstedelijking'.

### 4.3.2 Ruimtelijke Visie Greenport Aalsmeer 2015-2025

Greenport Aalsmeer is het grootste wereldhandels- en kenniscentrum voor de sierteeltsector. Productie van bloemen en planten hoort daarbij en is zelfs een essentieel onderdeel in de keten. De sierteeltketen is van groot belang voor de economie en werkgelegenheid van de hele regio (4 miljard omzet, 50.000 directe werknemers). De concurrentiepositie van de sierteeltsector kan alleen behouden en versterkt worden door bedrijven te moderniseren. Met dit doel voor ogen heeft Greenport Aalsmeer samen met de gemeenten en provincies uit de regio een Ruimtelijke Visie Greenport Aalsmeer 2015-2025 ontwikkeld.

De visie maakt duidelijk waar de beste kansen liggen voor de ontwikkeling van moderne en duurzame tuinbouwbedrijven in de Greenport Aalsmeer tot 2025. In de meest kansrijke gebieden voor glastuinbouwconcentratie willen Greenport Aalsmeer en het tuinbouwbedrijfsleven de krachten bundelen voor gebiedsontwikkeling en op het gebied van duurzaamheid. De visie biedt het tuinbouwbedrijfsleven planologische duidelijkheid. Dit helpt ondernemers bij het nemen van investeringsbeslissingen, maar het is ook belangrijk voor exploitanten van de duurzaamheidsinfrastructuur zoals CO2- leidingen en warmtenetten.

Binnen Greenport Aalsmeer zijn ongeveer 40 glastuinbouwgebieden te onderscheiden. Deze gebieden zijn in te delen in categorieën waarmee ingezet kan worden op het verzilveren van de kansen en gebieden die onderdeel zijn van de opgave. De indeling is uitgewerkt aan de hand van vijf gebiedscategorieën:

- categorie 1: Bestaand modern grootschalig glastuinbouwgebied;
- categorie 2: Bestaand kleinschalig (glas)-tuinbouwgebied (specialistische teelt en niche producten);
- categorie 3: Nieuw grootschalig glastuinbouwgebied;

- categorie 4: Tuinbouwgebieden met maatwerkopgave;
- categorie 5: Transformatiegebieden en verspreid glas.

Per categorie ontstaat een ontwikkel- en investeringsperspectief. Binnen het plangebied zijn enkele glastuinbouwbedrijven gelegen die zijn aangemerkt met gebiedscategorie 5. Gebieden uit deze categorieën zullen niet meer tot het glasconcentratiegebied behoren of worden voorgesorteerd om daar niet meer toe te behoren. In deze gebieden is transformatie naar andere functies gepland of reeds gestart.

***Toetsing***

De bestaande glastuinbouwbedrijven zijn positief bestemd in dit bestemmingsplan. Deze bedrijven krijgen, net als andere agrarische bedrijven de mogelijkheid om te verbreden of van functie te veranderen. Binnen het plangebied zijn geen nieuwe glastuinbouwbedrijven beoogd.

### 4.3.3 Regionale hotelstrategie 2016 - 2022

Op 18 juni 2013 hebben de colleges van B&W Amsterdam en Haarlemmermeer besloten tot actualisatie van de regionale hotelstrategie. Op 5 juli 2013 zijn de uitgangspunten voor een nieuwe regionale hotelstrategie vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Platform Regionaal Economische Sturing (BO PRES) door alle partners van de metropoolregio Amsterdam (MRA).

Uitkomst en toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen is de zogenaamde Hotelladder. De Hotelladder is een instrument voor gemeenten en marktpartijen om (snel en praktisch) nieuwe initiatieven aan te toetsen. De ladder is een vertaling van de beleidsuitgangspunten en de kansenkaart naar een voor iedereen bruikbaar instrument.

Op de kansenkaart wordt aangegeven waar volgens de MRA de beste kansen voor extra hotels liggen en – indien gewenst door de betreffende gemeente - voor welke doelgroep deze het meest geschikt zijn. Daarmee wordt ook zichtbaar waar de MRA het minder wenselijk vindt om nieuwe hotel initiatieven te realiseren.

De kern van de toetsing aan de Hotelladder is: heeft het nieuwe initiatief een toegevoegde waarde voor de directe omgeving en de overall hotelmarkt in de regio? Voorgesteld uitgangspunt is dat er voor concepten met een vernieuwende en toegevoegde waarde altijd ruimte zou moeten zijn, terwijl bij minder waardetoevoegende hotels kan worden gekeken of een andere locatie of invulling mogelijk is. Dit zal gezien de grote planologische ruimte en de beperkte directieve sturingsmogelijkheden niet altijd mogelijk zijn, maar dit is wel het streven. Ook moet de concreetheid van marktinitiatieven gevolgd worden, waarbij de financiële haalbaarheid en financiering, aanwezigheid van hotelexploitant en fasering van het project een belangrijke rol spelen.

***Toetsing***

PARK 21 wordt als kansgebied voor de toeristisch/recreatieve markt gezien. De activiteiten die worden aangeboden in het park, van kanoën, sport en meditatie, tot werken, zijn zeer divers en zullen veel verschillende mensen aantrekken. Het park aan de oostzijde moet door ontwikkeling kunnen rekenen op een toename van toeristen en dagjesmensen. Eén hotel of meerdere, afhankelijk van de functies die het toekomstige gebied krijgt, in het park betekent dat mensen de kans krijgen in dit gebied meerdere dagen te verblijven. Uit de ladderonderbouwing (zie Bijlage 2) blijkt dat de ontwikkeling zorgt voor een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan hotels in de regio.

## 4.4 Gemeentelijk beleid

### 4.4.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is vastgesteld in 2012. In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 wordt de toekomstige ontwikkeling van de gemeente beschreven. De Structuurvisie behandelt belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als dragers van de ontwikkelingen. Ook over de wijze waarop wordt ontwikkeld en over het centraal stellen van de mens binnen dit ontwikkelproces worden belangrijke uitspraken gedaan. Het accent ligt hierbij op Sociale Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit.

Het doel van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het bieden van een actueel juridisch en planologisch kader voor de gemeente Haarlemmermeer waarmee de gemeente:

1. de ruimtelijk bestaande situatie, de huidige ontwikkelingen en de gewenste toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang (voor de periode tot 2030) borgt;
2. het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid voor de periode 2010-2020 geeft;
3. de kaders voor het maken van financiële afspraken met overheden en marktpartijen voor bovenplanse verevening biedt.

De ambities van Haarlemmermeer in de komende twintig jaar komen voort uit de aan de Structuurvisie ten grondslag liggende Contourennota. In de toekomst wil Haarlemmermeer de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus - haar zogeheten atypische stedelijkheid - versterken. Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is en verbindt, een samenleving met samenhang. Dat betekent ook dat er samenhang moet zijn tussen alle ontwikkelingen die plaats vinden, zowel de ruimtelijke als de sociale ontwikkelingen. Haarlemmermeer positioneert zich ook in de toekomst als een attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats. Duurzaamheid en oog voor bestaande structuren zijn leidend bij de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn daarmee:

- sterk gevarieerd en gebruikmakend van de atypische stedelijkheid;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
- blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

Hierbij zijn twee zaken nog van belang. Ten eerste ligt er al veel vast: de programmatische toekomst, tot 2020, is grotendeels al bepaald. En ten tweede: bij alle ontwikkelingen wordt steeds gestreefd naar hoge kwaliteit en grote ruimtelijke en sociale samenhang.

***Toetsing***

PARK21 wordt in de 'Structuurvisie Haarlemmermeer 2030' meermaals benoemd. PARK21 wordt gezien als de verbindende factor tussen de hoge dynamiek aan de noordoostzijde en het meer ontspannen karakter aan de zuidwestkant. Het park zal, samen met Hoofddorp en Nieuw-Vennep het middelpunt van deze verbinding vormen. De noordoostzijde zal voornamelijk ruimte bieden aan Schiphol en daarbij horende bedrijvigheid. Hiermee ontstaat er een betere synergie tussen de gemeente Haarlemmermeer en Schiphol.

Daarnaast moet PARK21 een aantrekkelijke ontmoetingsplaats zijn voor zowel inwoners als binnenlandse- en buitenlandse toeristen. Het wordt hiermee een landelijke netwerkstad. Hiermee voldoet het park aan de wens van de gemeente Haarlemmermeer om een attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats te zijn.

Tot slot zal PARK21 hét recreatieve hart van Haarlemmermeer gaan vormen.

### 4.4.2 Beleidsnota toerisme, evenementen en promotie Haarlemmermeer 2020-2025

Het doel van dit beleid is het toeristische, recreatieve aanbod in Haarlemmermeer te verbreden en ontwikkelen zodat inwoners en bezoekers meer mogelijkheden hebben voor vrijetijdsactiviteiten. Inwoners profiteren omdat de recreatieve keuzemogelijkheden toenemen.

Bezoekers worden via promotie verleid tot meer overnachtingen en om meer vrijetijdsactiviteiten te ondernemen in onze gemeente. Het bestaande aanbod wordt meer in de etalage gezet. Bestaande vrijetijdsvoorzieningen, de detailhandel en horeca profiteren van de toename van de bezoeken. Verruiming, verbreding en toevoeging kan alleen onder voorwaarde dat er aandacht is voor de leefbaarheid en ook voldoende capaciteit beschikbaar is van hulpdiensten.

Over PARK21 wordt aangegeven dat het vrijetijdslandschap in ontwikkeling is. Het park is bedoeld voor inwoners en bezoekers. Het parklandschap biedt ruimte aan groen en daarnaast ook aan diverse soorten vrijetijdsactiviteiten en -voorzieningen. Er wordt ingezet op een snelle realisatie van het groen. De ontwikkeling en mogelijkheden van vrijetijdsvoorzieningen, zoals eventuele attracties, zijn afhankelijk van de infrastructurele ontwikkelingen in de gemeente. Hotelontwikkeling in PARK21 kan onder bepaalde voorwaarden; indien een duidelijke koppeling met een vrijetijdsactiviteit wordt mee ontwikkeld en/of als er sprake is van een bijzonder, uniek (kleinschalig) concept.

***Toetsing***

PARK21 wordt specifiek genoemd in de beleidsnota. De realisatie van PARK21 draagt bij aan een verbetering van het toeristische en recreatieve aanbod in Haarlemmermeer.

### 4.4.3 Groen en recreatie in Haarlemmermeer

In de beleidsnota 'Groen en recreatie in Haarlemmermeer: de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden' geeft de gemeente aan voor alle inwoners aantrekkelijke recreatiemogelijkheden in het buitengebied te willen bieden. Om te voldoen aan de vele verschillende behoeften en voorkeuren van inwoners streeft de gemeente er onder andere naar meer doorgaande routes in het buitengebied te realiseren die groengebieden onderling verbinden, meer differentiatie aan te brengen in het groen en het Park van de 21$^{e}$ eeuw aan te leggen.

Deze doelstellingen zijn vertaald in twee bouwstenen. De eerste bouwsteen is het landschappelijk raamwerk, ofwel de verbindingen tussen de gebieden. Het raamwerk aan groene, recreatieve verbindingen in de polder biedt daarbij ook kansen voor het ontstaan van ecologische verbinden. De tweede bouwsteen heeft betrekking op de gebieden zelf, die zich onderscheiden door hun karakters (bossen, landerijen, agrarisch gebied met recreatief medegebruik, water en plassen, en parken en stadsbossen). De twee bouwstenen leiden tot een visie op de groenblauwe structuur.

***Toetsing***

Zoals eerder benoemd zal PARK21 hét recreatieve hart van Haarlemmermeer gaan vormen. Het park is één van de belangrijkste projecten die bijdragen aan de groene en recreatieve doelstellingen binnen de gemeente. Voor alle inwoners zullen er verschillende, aantrekkelijke recreatiemogelijkheden ontstaan in het park en de omgeving daaromheen.

Daarnaast zal het park de verbindende factor zijn tussen verschillende gebieden, zowel recreatief als ecologisch. Ook zal het gebied een grote aantrekkingskracht hebben door de verschillende karakters die het park zal krijgen (bijvoorbeeld bossen, landerijen, agrarisch gebied met recreatief medegebruik, water en plassen).

### 4.4.4 IJweg, de spiegel van de polder

Deze beleidsvisie richt zich op de hele IJweg van Ringvaart tot Lisserweg met aan weerszijden een 100 meter brede zone. Bij de nadere uitwerking van deze visie is ingezoomd op het gedeelte van de IJweg tussen de Kruisweg (N201) en de Leimuiderweg (N207). Centraal in deze visie staat de vraag wat het kenmerkende karakter van de IJweg bepaalt en hoe nieuwe ontwikkelingen langs de IJweg kunnen worden ingepast. Bij de IJweg wordt het basis-wegprofiel bepaald door een rechte weg, de enkele bomenrij, een wegsloot en de aangrenzende korrelige zone met een diepte van 100 meter. Uitgangspunt voor de IJwegzone is het behoud van het basis-wegprofiel (bomen en wegsloot worden gerespecteerd) en de ruimtelijke kenmerken van de aangrenzende zone. Nieuwe functies langs de IJweg passen in het thema wonen, landschap en cultuur. In lijn met de verschijningsvorm van de bebouwing langs de IJweg geldt bij nieuwe woningen een maximale goothoogte van 6 meter en een nokhoogte van maximaal 10 meter. De rooilijn ligt minimaal 20 meter uit de weg (het toepassen van een openbare zone is daarbij ook mogelijk) en de kavel dient ontsloten te zijn via de IJweg. Ten aanzien van de bestaande boerderijen is uitgangspunt deze te behouden.

***Toetsing***

Voor PARK21 is een beeldkwaliteitsplan Polderlaag en regiedocument deelgebied 2, IJweg e.o. vastgesteld. In deze beeldkwaliteitsplannen wordt ook de IJweg benoemd. De IJweg verbindt de nieuwe woongebieden van Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Hoewel er een aantal grote agrarische bedrijven aan het lint gevestigd zijn, hebben veel 'stedelijke functies zich in het lint genesteld. Aan de Hoofddorpzijde zien we op nummer 1273 Meers Paarden Centrum met grote bedrijfsgebouwen en parkeervoorzieningen; daar tegenover op 1336 tuincentrum GroenRijk met kassen en parkeren. Ter plaatse is de beplanting wegbeplanting verdwenen. Aan de Nieuw-Vennepse kant is de Van Zantenhal op 1415 opvallend, een evenementen bedrijf met ook hier grote hallen en parkeerplaatsen. De erven van de hiervoor genoemde functies steken honderden meters diep het veld in. Schuin tegenover de Van Zantenhal bevinden zich kassen en percelen met vollegronds tuinbouw. Verder bevinden zich verschillende burgererven aan het lint. Er is weinig van de authenticiteit van het lint overgebleven. Veel erven hebben een stedelijk karakter met geen of summiere beplanting.

De IJweg, met aan weerszijden erven, blijft herkenbaar als polderontsluiting. Ook de rechtlijnige polderverkaveling blijft hier goed herkenbaar. Deze vormt een duidelijk contrast met de lijnen van de parklaag. In het kader van de ontwikkeling van PARK21 is het wenselijk dat de IJweg landschappelijk wordt versterkt (herstel of aanleg wegsloten, aanvullende wegbeplanting en passende erfbeplanting waar mogelijk. De beschreven opgave rondom de IJweg sluit aan bij 'IJweg, de spiegel van de polder'.

### 4.4.5 Parels aan de Ringvaart

Het westen van de gemeente Haarlemmermeer is een aantrekkelijk gebied om te wonen. Dat komt door de strategische ligging nabij de grote steden Amsterdam, Haarlem en Leiden en de ligging bij de luchthaven Schiphol. Maar ook door de nabijheid van de kust, binnenduinrand, meren en polder. Met de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek werd al in 2007 verkend hoeveel woningen er in dit gebied gerealiseerd zouden kunnen worden. In het vervolg daarop, het project Westflank, hebben de provincie Noord-Holland, Hoogheemraadschap Rijnland en de gemeente Haarlemmermeer, samen met het rijk verdere plannen opgesteld voor een integrale uitwerking van opgaven ten aanzien van woningbouw, recreatiegroen, waterberging en verkeersontsluiting. Het doel van dit project was het realiseren van een hoogwaardig woon- en leefklimaat, ten behoeve van het internationale vestigingsklimaat van de regio. Vanwege het kabinetsbesluit om door het gebied een nieuwe, gedeeltelijk bovengrondse, 380 kV hoogspanningsleiding aan te leggen heeft Haarlemmermeer en de provincie in 2011 besloten om het project Westflank terug te geven aan het Rijk.

Nu wil de gemeente de gebiedsontwikkeling weer oppakken. Maar dan anders. Want er komt in de toekomst een behoefte aan woningen in een duurzame woonomgeving in dit deel van de metropoolregio Amsterdam. Hoe Haarlemmermeer de gebiedsontwikkeling gaat aanpakken en waarom staat in het uitvoeringsplan 'Parels aan de Ringvaart'.

Het plan bestaat uit vier delen:

1. Ontwikkelingsbeeld, waarin de gezamenlijke ambitie en uitgangspunten voor het gebied wordt weergeven. De gemeente maakt het ontwikkelbeeld op basis van onze Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (oktober 2012) en de structuurvisies van Provincie Noord-Holland en Hoogheemraadschap Rijnland. In het ontwikkelbeeld wordt globaal de wensen voor de toekomst weergegeven.
2. Ontwikkelingsstrategie, waarin wordt aangeven op welke wijze wordt ontwikkeld. Hierbij wordt ook aangegeven wat nu, later en in de verre toekomst eventueel ontwikkeld kan worden. Zo kan afhankelijk van de vraag en gewenste ontwikkeltempo het gebied stapsgewijs een nieuwe invulling krijgen.
3. Een onderbouwd voorstel voor de besteding van de Nota Ruimte Gelden (NRG).
4. Vervolgproces waarin wordt beschreven hoe en wanneer het proces wordt opgezet. Daarnaast wordt ingegaan op de communicatie en de participatie van ontwikkelaars, grondeigenaren, inwoners, omliggende gemeenten en andere betrokkenen.

***Toetsing***

PARK21 wordt in het uitvoeringsplan genoemd als de investering in groen, natuur en recreatief water. Het is daarmee een belangrijke groene drager van Haarlemmermeer-West.

PARK21 zal een centrale rol spelen in de ambitie van de gemeente Haarlemmermeer om voor Haarlemmermeer-West een excellent, duurzaam en internationaal bereikbaar woon-, leef- en vestigingsklimaat te creëren. Hierbij wordt het gebied opengesteld voor recreatie, sport en leisurevoorzieningen, maar ook voor natuurbeleving en duurzaamheid. Hiermee wordt het een ontmoetingsplek voor mensen uit Haarlemmermeer, de regio en daarbuiten.

### 4.4.6 Masterplan PARK21

Volgens het Masterplan, vastgesteld door de gemeenteraad op 16 juni 2011, wordt PARK21 een groot en gevarieerd landschap voor recreatie. Het parkgebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep biedt niet alleen recreatiemogelijkheden voor bewoners van deze twee kernen, maar wordt ook gezien als een belangrijke schakel in de gemeentelijke en regionale groenstructuur. Als schakel tussen de landgoederen en bossen in de binnenduinrand in het westen en de Westeinderplassen in het Groene Hart oostelijk van Haarlemmermeer heeft PARK21 een belangrijke verbindende (ecologische) functie. Met het PARK21 wordt dan ook een nieuw landschap gecreëerd in de metropoolregio. PARK21 geeft Haarlemmermeer en haar cultuurhistorie méér gezicht, zorgt voor duurzame kwaliteit in de metropool én biedt daarnaast amusementsvoorzieningen voor mensen uit binnen- en buitenland.

PARK21 wordt een park met lagen en sferen. Het gebied wordt opgebouwd uit drie lagen: de polderlaag, de parklaag en de leisurelaag. De polderlaag, het polderlandschap, transformeert van traditioneel agrarisch naar verbrede stadslandbouw. Uitgangspunt is de inzet van huidige agrariërs en het voortzetten van de agrarische polderhistorie. De parklaag (tevens natuurlaag) is de openbaar toegankelijke groenstructuur. Hier ligt het recreatieve netwerk van wandel-, fiets-, skate- en ruiterpaden waarbij ook ruimte is voor sport, spel en voorzieningen. De leisurelaag biedt tot slot (commerciële) voorzieningen en (inter)nationale topattracties die dragers voor het gebied kunnen worden. Wat de verschillende sferen betreft zal PARK21 gekenmerkt worden door de parksfeer aan de westzijde, de stadslandbouw in het middengebied en de vrijetijdsvoorzieningen aan de oostzijde.

Het concept voor PARK21 is gebaseerd op vastgesteld beleid, zoneringen en (milieu)regelgeving, keur- en andere regels vanuit het Hoogheemraadschap van Rijnland, randvoorwaarden voor verkeer en vervoer, de mogelijke toekomst van het watersysteem en uitgangspunten voor duurzaamheid. Dit zijn de bouwstenen voor PARK21.

PARK21 draait om samenwerking van partijen. Het kan niet alleen door de overheid gerealiseerd worden. Zelfrealisatie door agrariërs en andere ondernemers is een belangrijk uitgangspunt. Het is de rol van de overheid om dat proces te ondersteunen, te regisseren en de juiste condities te scheppen.

Onderdelen van de ontwikkelstrategie zijn het juridisch-planologisch traject, de financiële strategie en een goede aanpak van communicatie en promotie om van PARK21 een sterk merk te maken, een ontwikkeling waar partijen graag in mee doen.

***Toetsing***

Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op het juridisch-planologisch mogelijk maken van PARK21 conform het Masterplan PARK21, de herijking van de uitvoeringsstrategie, bijbehorende beeldkwaliteitsplannen Polderlaag, Openbare ruimte en regiedocument deelgebied 2, IJweg en omgeving.

### 4.4.7 Kaders klimaatbeleid 2008-2020

Op 4 september 2008 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer de nota 'Kaders klimaatbeleid 2008-2020' vastgesteld. In deze nota zijn de kaders voor toekomstig klimaatbeleid vastgelegd. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is (1) een reductie van de $CO_2$-uitstoot in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990 en (2) de realisatie van 20 procent duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/ energiebeleid wordt de trias energetica aangehouden als leidend principe:

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

Het klimaatbeleid is uitgewerkt in tien thema's. Per thema is aangegeven wat de beoogde $CO_2$-reductie of beoogde realisatie van duurzame energie binnen dat thema is. De thema's zijn:

- gemeentelijke gebouwen, bestaand en nieuwbouw;
- bestaande woningen;
- nieuwbouw woningen;
- bestaande bedrijven;
- agrarische bedrijven / glastuinbouw;
- nieuwe bedrijven;
- verkeer en vervoer;
- windenergie;
- overige duurzame energie;
- interne milieuzorg.

***Toetsing***

PARK21 streeft er naar in 2030 meer hernieuwbare energie te produceren dan zij verbruikt. Hiermee wordt het park niet energieneutraal maar juist energieproductief. Ook zullen in 2030 de kringlopen van materialen worden gesloten, waardoor het afval wordt hergebruikt. Hiermee is de ontwikkeling in overeenstemming met de 'Kaders klimaatbeleid 2008-2020'.

### 4.4.8 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018)

Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in de regio. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal daardoor toenemen. Daarnaast zet de groei van de verkeersstromen van en naar de luchthaven de bereikbaarheid van de Multimodale Knoop Schiphol onder druk.

Uitgangspunt voor de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer 2018 is dat de reiziger zelf het beste bepalen met welke vervoersmiddel hij zijn reis kan maken. De visie zal worden gevolgd door een nieuwe meerjarige investeringsagenda waarbij overgebleven Deltaplanprojecten (uit het voorgaande verkeersbeleid) en middelen worden meegenomen en heroverwogen. Ook worden investeringen beter afgestemd met beheer- en onderhoudsplannen en zullen bereikbaarheidseffecten gemonitord blijven worden.

In de Mobiliteitsvisie zijn de volgende ambities opgenomen:

a. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen;
b. Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen';
c. Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst; door een slimme fasering, wat nodig is wordt aangelegd, ruimte voor toekomstige uitbreiding wordt gereserveerd. Uitgangspunt is 'eerst bewegen, dan bouwen';
d. Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen;
e. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving; overlast zoveel mogelijk beperken.
f. Veilig bewegen;
g. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies;
h. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven;
i. Faciliteren van schone en stille mobiliteit;
j. Monitoring en indicatoren.

De mobiliteitsvisie benoemt vervolgens een aantal thema's waarvoor doelstellingen zijn benoemd. De thema's zijn:

1. Netwerken verknopen
2. Auto
3. Goederenvervoer
4. Openbaar vervoer
5. Fiets
6. Voetgangers
7. Verkeersveiligheid

8. Parkeren

*1. Netwerken verknopen*

Het doel is een robuust wegennet om de verwachte groei van automobiliteit te kunnen accommoderen en de behoefte aan comfortabel openbaar vervoer te faciliteren. Investeringen in busverbindingen én een krachtige versterking van het regionale openbaar vervoer zijn vereist, met name een zuidwaartse uitbreiding van de Amsterdamse metro naar Hoofddorp.

Reizen is vaak een combinatie van vervoerswijzen. Het is daarom belangrijk dat de verschillende netwerken voor openbaar vervoer, auto, fiets en voetganger sterk met elkaar verbonden worden op de knooppunten.

Ook zetten we in op het beter laten aansluiten van het nationale spoorwegennet en de spoordienstregeling bij de behoeften van onze reizigers.

*2. Auto*

Toekomstig autonetwerk

Voor het landbouwverkeer dient het oude netwerk aan polderwegen zoveel mogelijk geschikt te blijven voor landbouwverkeer. De noord-zuid verbindingen zijn van belang voor het in stand houden van de relatie tussen het noordelijk en het zuidelijk agrarisch kerngebied van Haarlemmermeer. De oost-west verbindingen zijn van belang voor de onderlinge relaties en voor het bereiken van gelieerde bedrijven aan de rand van (of buiten) Haarlemmermeer.

Wegcategorisatieplan

De mobiliteitsvisie voorziet in een geactualiseerd wegencategoriseringsplan, die in plaats treedt van het wegencategoriseringsplan 2015. In het wegcategoriseringsplan is vastgelegd welke wegen welke functie dienen te vervullen, welke maximum snelheid daarbij past en wat de maximaal toelaatbare intensiteit op ieder wegtype is. Er zijn drie wegcategorieën: stroomwegen, erftoegangswegen - die toegang verschaffen tot bestemmingen – en gebiedsontsluitingswegen, die een stroomfunctie op wegvakken en een uitwisselfunctie op kruisingen hebben. Als blijkt dat het nodig is om een weg een andere wegcategorie te geven passen we dit aan bij vaststelling van het jaarlijkse uitvoeringsprogramma.

*3. Goederenvervoer*

Er wordt naar gestreefd om het vrachtverkeer zoveel mogelijk over de geschikte wegen te geleiden. Dit om uitstoot van schadelijke stoffen in bijvoorbeeld woongebieden te voorkomen en economische schade door congestie te beperken.

*4. Openbaar vervoer*

Het doel is een qua reistijd, kosten en comfort aantrekkelijk hoogwaardig openbaar vervoer. Dat de vervoerder een grote vrijheid om het netwerk en de dienstregeling in te richten binnen het door de Vervoerregio Amsterdam opgelegde Programma van Eisen heeft hierin resultaat. Voor de bereikbaarheid van kleine kernen en het bereiken van bepaalde doelgroepen wordt onderzocht of vraaggericht OV een oplossing kan bieden.

*5. Fiets*

Onder andere door het toenemend gebruik van de E-fiets, is het nodig het huidige fietsnetwerk lokaal maar ook regionaal op te waarderen. Snelfietsroutes dienen te worden verbeterd.

*6. Voetgangers*

Voetpaden hebben verschillende doeleinden; speeldomein van kinderen, ontmoetingsruimte voor buurtgenoten en verkeersfunctie om van A naar B te komen. In woonwijken hebben voetgangers langs 50km en 30km-wegen een eigen verkeersruimte nodig. Toegankelijkheid van deze ruimte is van belang. Daar waar schakels ontbreken worden voetpaden aangelegd.

*7. Verkeersveiligheid*

Met de toenemende mobiliteit groeit ook de verkeersonveiligheid en de overlast door sluipverkeer. Er wordt geïnvesteerd om structureel onveilige situaties en ontbrekende schakels weg te nemen. Verkeerseducatie blijft een belangrijk onderwerp.

Bij toekomstige infrastructuur staat verkeersveiligheid voorop. Het doorgaande verkeer moet worden geweerd uit de wijken en zo snel mogelijk naar het regionale netwerk worden geleid. Waar nodig moet het regionale netwerk van bus- en wegverkeerverbindingen worden uitgebreid.

*8. Strategisch parkeerbeleid*

De nota Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer (2017) maakt integraal onderdeel uit van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Met het Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer willen we bereiken dat voorzien wordt in de parkeerbehoefte en dat overlast door onbedoeld gebruik van parkeergelegenheden wordt voorkomen. Om voldoende parkeergelegenheid voor doelgroepen te faciliteren, werkt de gemeente met parkeernormen, als onderdeel van het autoparkeerbeleid. Het autoparkeerbeleid heeft als doel de parkeercapaciteit optimaal te verdelen; “de juiste parkeerder op de juiste plaats”.

***Toetsing***

In de prioritaire structuur wordt infrastructuur gerealiseerd in de vorm van de parkweg en fiets-, wandel- en ruiterpaden. De parkweg ontsluit de parkkamers in het westelijk deel op het omliggende wegennet, zodat deze niet op de polderlinten (IJweg en Hoofdweg) hoeven te worden aangesloten. Met de bestaande ontsluitingsweg van het baggerdepot langs het spoor van noord naar zuid in zone 5 wordt ook in die zone voorkomen dat regulier verkeer vanuit de parkkamers wordt afgewikkeld op het polderlint (Rijnlanderweg).

De hoofdroute voor het langzaam verkeer (voet- fiets- en ruiterpaden) slingert vanaf de Drie Merenweg door de zes zones tot de verzorgingsplaats langs de A4, waar deze aansluit op de bestaande parallelstructuur langs de A4 naar het noordoosten. In deze route worden een wandelpad, fietspad en ruiterpad gebundeld.

Op, de bestaande Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-baan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep door PARK21, wordt ingezet op een nieuwe halte gerealiseerd ter hoogte van het parkhart.

Mobiliteit is een belangrijk thema bij de ontwikkeling van PARK21. In paragraaf 6.12 wordt nader ingegaan op de wijze waarop wordt omgegaan met de toekomstige verschillende verkeersstromen.

### 4.4.9 Economisch Perspectief 2030

Het Economisch Perspectief 2030 geeft richting aan het versterken van de economische structuur van de gemeente Haarlemmermeer. De koers en ambitie in de interactie met belanghebbenden voor de komende jaren wordt aangegeven in de vorm van een strategisch denkkader. De gemeente is zich bewust van de ontwikkelingen, de kansen én onzekerheden om ons heen die hierop van invloed zijn. Wanneer factoren om ons heen veranderen, vinden wij het belangrijk dat we ons optimaal daarop aanpassen en open en flexibel in ons beleid en handelen zijn. Intensieve samenwerking met andere overheden, ondernemers en bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en onderwijs- en kennisinstellingen is cruciaal voor een gemeenschappelijke en samenhangende economische agenda en strategie voor Haarlemmermeer.

De economie van Haarlemmermeer ziet zich geplaatst voor belangrijke ontwikkelingen. Politieke, economische, technologische en maatschappelijke veranderingen volgen elkaar in rap tempo op, zowel op internationaal, nationaal en lokaal niveau. De manier van denken en handelen van de gehele samenleving wordt hierdoor beïnvloed. De samenhangende opgaven van Economisch Perspectief 2030 geeft aan hoe de gemeente Haarlemmermeer hierop inspeelt:

Het beleid en strategie richt zich op:

- het vergroten van de weerbaarheid van de economie;
- het verbeteren van het toekomstbestendig vermogen van de samenleving vanuit het principe van duurzame economische ontwikkeling;
- het vergroten en benutten van de innovatiekracht;
- het vergroten van de ondernemingskracht van inwoners, ondernemers, instellingen en bedrijven;
- het benutten van de stedelijke dynamiek;
- het bevorderen van sociale cohesie.

De opgaven geven richting aan de concrete handelingsstrategieën. De handelingsstrategieën geven invulling aan ons handelen toegespitst op economische vraagstukken, zoals bijvoorbeeld schaarste van ruimte, grondstoffen en energie alsook het stimuleren van innovatie, ondernemerschap en werkgelegenheid.

Economisch Perspectief 2030 past in een dynamische gemeente als Haarlemmermeer. Een gemeente die durft vooruit te kijken en tegelijkertijd met de voeten in de klei staat en de blik naar buiten richt. De inspanningen vanuit de gemeente moeten bijdragen aan het welzijn en de welvaart van onze inwoners, instellingen, bedrijven en ondernemers.

Deze opgaven en handelingsstrategieën vormen tezamen het antwoord op de centrale vraag van Economisch Perspectief 2030: 'Wat is de strategisch-economisch positionering en profilering van de gemeente Haarlemmermeer om de ambities op het gebied van leven, leren en werken te realiseren en welke strategieën passen daarbij voor de verschillende beleidsvelden?'

***Toetsing***

De plannen van PARK21 sluiten goed aan bij de ambitie om de concurrentiepositie van de Randstad op peil te houden. Investeren in groen en landschap is namelijk lonend voor de economie en werkgelegenheid in het gebied. Het vestigingsklimaat wordt hiermee verbeterd en dat trekt bedrijven aan. De kansen liggen verder bij het vergroten en benutten van de innovatiekracht. Daarnaast zijn leisure initiatieven een belangrijke stimulans voor werkgelegenheid en vergroten ze de aantrekkingskracht van het leef- en woonklimaat. Die kans wil Haarlemmermeer met PARK21 ook benutten.

# Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

## 5.1 Algemeen

In het Besluit milieueffectrapportage zijn activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvan het maken van een milieueffectrapport verplicht is (onderdeel C). In onderdeel D zijn daarnaast activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of het maken van een milieueffectrapport nodig is, gezien de belangrijke nadelige gevolgen die het voorgenomen initiatief voor het milieu kan hebben.

In onderdeel D van het Besluit m.e.r. is als activiteit D9 opgenomen "een landinrichtingsproject dan wel wijziging daarvan, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een functiewijziging met een oppervlak van 125 hectare of meer van water, natuur, recreatie of landbouw". Daarnaast is categorie D10 relevant: aanleg, wijziging of uitbreiding van (…) themaparken. De relevante gevalsgrenzen liggen bij 250.000 of meer bezoekers per jaar of een oppervlak van 25 hectare of meer.

De omvang van PARK21 ligt boven deze drempelwaarden, waardoor een m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde is. Gezien de beoogde functies en de potentiële bezoekersaantallen (meer dan twee miljoen) vindt de gemeente een volwaardige afweging van milieubelangen bij de planvorming op zijn plaats. Om die reden kiest de gemeente Haarlemmermeer voor het opstellen van een MER. Concreet betekent dit dat de gemeente vrijwillig een projectm.e.r.-procedure zal doorlopen. Deze procedure is in november 2016 opgestart, met het ter inzage leggen van een notitie reikwijdte en detailniveau.

## 5.2 Samenvatting

Het MER bestaat uit drie delen. In deel A worden de voorgeschiedenis en uitgangspunten voor PARK21 beschreven. In deel B worden de milieugevolgen van twee varianten van de voorgenomen ontwikkeling beschreven en beoordeeld. Tenslotte worden in deel C de resterende vraagstukken behandeld, de kaders voor de verdere planuitwerking uitgewerkt en een aanzet voor monitoring en evaluatie gedaan.

Het hoofdrapport van het MER Is als Bijlage 1 bijgevoegd.

In het MER worden twee planvarianten onderzocht: een basisvariant en een maximale variant.

***Basisvariant***

De basisvariant bestaat uit ca. 175 hectare prioritaire structuur in de vorm van parklaag met parkkamers, die in aanvulling op het reeds aangelegde deelgebied 1 als een verbinding tussen oost en west en tussen noord en zuid door PARK21 wordt gerealiseerd. Deze prioritaire structuur bestaat uit een parklaag waarvan het maaiveld gedeeltelijk wordt opgehoogd en waarbinnen parkkamers worden gerealiseerd. Onderdeel van de prioritaire structuur zijn een recreatieplas in zone 2 en een polderuiterwaarde in zone 3, alsmede de totale verbinding tussen oost (groene scheggen van Amsterdam) en west (duingebied). Ook wordt binnen de prioritaire structuur het Verbeterd Droogmakerij Systeem (VDS) toegepast.

Voor de transitie naar de basisvariant, zal ook een gedeeltelijke transitie van het huidige landbouwgebied kavelgewijs plaatsvinden. Agrariërs transformeren binnen deze prioritaire structuur naar bijvoorbeeld multifunctionele landbouw. In totaal, met deelgebied 1 en de getransformeerde polderlaag, ontstaat een transitie van meer dan 300 hectare binnen PARK21 door het realiseren van de basisvariant.

***Maximale variant***

In de maximale variant wordt een indicatief eindbeeld van PARK21 gebruikt om de gevolgen voor de fysieke leefomgeving te onderzoeken. In dit eindbeeld is geheel PARK21 getransformeerd, wat betekent dat het park bestaat uit een parklaag, een polderlaag en een leisurelaag in een 1/3-1/3-1/3 verhouding. In totaal is ca. 360 hectare aan recreatief groen gerealiseerd, inclusief de prioritaire structuur en deelgebied 1, dat tot de autonome situatie behoort. De polderlaag omvat minimaal 1/3 van het gebied, waar landbouw de hoofdfunctie blijft. Maximaal 1/3 wordt in parkkamers als leisurelaag met diverse recreatieve ontwikkelingen ingericht.

***Opzet MER***

In het MER komen alle relevante ruimtelijke thema's en milieuthema's aan bod. De thema's zijn geclusterd in zes hoofdthema's. Deze thema's vormen gezamenlijk het beoordelingskader.

| Mobiliteit | Milieu en gezondheid | Groenblauwe kwaliteit | Ondergrond | Ruimtelijke Kwaliteit | Duurzaamheid |
|---|---|---|---|---|---|
| • Bereikbaarheid (auto, ov en langzaam verkeer)<br>• Verkeerssituatie en verkeers-veiligheid | • Externe veiligheid<br>• Geluid<br>• Luchtkwaliteit<br>• Geur<br>• Gezondheid | • Watersysteem<br>• Klimaatadaptatie<br>• Natuur | • Bodemopbouw<br>• Milieu-hygiënische bodemkwaliteit<br>• Archeologie<br>• Trillingen | • Landschap<br>• Cultuurhistorie | • Energietransitie<br>• Circulariteit |

De effecten van de varianten zijn in het MER beschreven en beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Waar nodig en relevant is tevens gekeken of het verschil tussen de huidige situatie en de referentiesituatie volgens de autonome ontwikkeling zou leiden tot een andere beoordeling.

De uitkomsten van het MER zijn richtinggevend voor de ontwikkelingsmogelijkheid van PARK21.

# Hoofdstuk 6 Onderzoek en beperkingen

## 6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verschillende aspecten milieu- en omgevingsaspecten waar rekening mee moet worden gehouden. Om de haalbaarheid van het bestemmingsplan aan te tonen, is voor de meeste aspecten onderzoek verricht. Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van het MER (zie Hoofdstuk 5). Voor een aantal aspecten geldt dat deze alleen zijn getoetst voor wat betreft de mogelijkheden die dit bestemmingsplan direct mogelijk maakt. Sommige toekomstige ontwikkelingen zijn namelijk alleen mogelijk via een omgevingsvergunning voor een bestemmingsplanactiviteit. In dat geval wordt te zijner tijd specifiek onderzoek uitgevoerd voor die ontwikkeling.

## 6.2 Bodem

### 6.2.1 Wet- en regelgeving

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Of de bodem een planontwikkeling in de weg staat, wordt middels een historisch onderzoek, eventueel aangevuld met een bodemonderzoek, bepaald. De resultaten van het historisch onderzoek, het bodemonderzoek en de conclusie met eventuele saneringsadviezen worden in het bestemmingsplan vermeld.

### 6.2.2 Onderzoek

***Algemene beschrijving bodemkwaliteit plangebied***

Op basis van oude luchtfoto's blijkt dat het terrein sinds de drooglegging hoofdzakelijk in gebruik is geweest ten behoeve van agrarische doeleinden. Voor zover bekend is het terrein voornamelijk in gebruik geweest voor akkerbouw en veeteelt en heeft geen intensieve tuinbouw plaatsgevonden. Desalniettemin dient rekening te worden gehouden dat plaatselijk bestrijdingsmiddelen zijn toegepast die hebben gezorgd voor (lichte) bodemverontreinigingen met OCB's (organochloorbestrijdingsmiddelen).

In de omgeving van de openbare wegen (lintbebouwing) zijn of waren plaatselijk (kleine) industriële bedrijven aanwezig. Derhalve is de directe omgeving rondom de aanwezige openbare wegen verdacht op het voorkomen van bodemverontreinigingen met de parameters uit het standaardpakket (zware metalen, PAK, PCB en minerale olie).

Op basis van de beschikbare gegevens met betrekking tot eerder uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat de grond en het grondwater over het algemeen maximaal licht verontreinigd zijn. Plaatselijk zijn sterke verontreinigingen aangetroffen met PAK of asbest. De verontreinigingen met asbest hangen veelal samen met toegepast puin (afval) in paden en dammen.

Uit de gegevens van de bodemkwaliteitskaart, zoals opgenomen in de Nota Bodembeheer, blijkt dat de locatie is gelegen in zone 1B (gebiedsspecifieke zone PARK21). In deze zone voldoen de boven- en ondergrond gemiddeld aan de Achtergrondwaarden (AW2000) en wordt gemiddeld een licht verhoogd gehalte aan PCB verwacht. Plaatselijk worden tevens licht verhoogde gehalten aan PAK en minerale olie verwacht en voldoet de grond aan de kwaliteitsklasse Wonen.

***Grondverzet***

Om PARK21 vorm te geven zal er grond moeten worden afgegraven en worden aangebracht. Te denken valt aan de beoogde ophogingen van de parklaag en de parkkamers en het graven van de recreatieplas, VDS en mogelijk de polderuiterwaarde.

Op basis van de beschikbare gegevens blijkt dat de grond ter plaatse van het te realiseren PARK21 nu hoofdzakelijk voldoet aan de Achtergrondwaarde. Op basis van het Besluit bodemkwaliteit dient bij toe te passen grond het 'standstill principe' in acht te worden genomen. Dit betekent dat op de locatie alleen grond die voldoet aan de Achtergrondwaarde mag worden toegepast. De gemeente Haarlemmermeer heeft echter gebiedsspecifiek beleid voor PARK21 opgesteld in de Nota bodembeheer (d.d. maart 2020). Conform het gebiedsspecifiek beleid is het toegestaan om grond met kwaliteitsklasse Wonen of Industrie toe te passen, mits deze wordt afgedekt met minimaal 0,5 meter grond die voldoet aan de Achtergrondwaarde en mits grond met kwaliteit Industrie voldoet aan de emissie-eisen zoals die gelden voor het toepassen van grond in een Grootschalige Bodem Toepassing (GBT). Dit beleid wordt overigens pas van kracht bij onherroepelijk worden van voorliggend bestemmingsplan

Indien grond met kwaliteitsklasse Wonen of Industrie wordt toegepast, treedt formeel gezien verslechtering van de bodemkwaliteit op. In de praktijk zal het effect echter minimaal zijn. Grond die voldoet aan de kwaliteitsklasse Wonen of Industrie is maximaal licht verontreinigd. Indien de grond daarnaast voldoet aan de emissie-eisen zoals die gelden voor het toepassen van grond in een GBT zal uitloging en verslechtering van de bodemkwaliteit van de reeds aanwezige grond (en eventueel het grondwater) zeer beperkt zijn. Aangezien de toe te passen grond maximaal licht verontreinigd is zijn gezondheidsrisico's niet aanwezig. Wanneer wordt voldaan aan de eisen zoals opgesteld in het gebiedsspecifiek beleid betreft het een nuttige toepassing van licht verontreinigde grond met zeer beperkte risico's. Zoals aangegeven in het gebiedsspecifiek beleid dient de grond met kwaliteitsklasse Wonen of Industrie minimaal afgedekt te worden door 0,5 m grond als leeflaag, die voldoet aan de Achtergrondwaarde. Hierdoor worden eventuele risico's voor intensief gebruik, bijvoorbeeld een pluktuin of speeltuin weggenomen.

Recentelijk zijn binnen kleine delen van het gebied enkele bodemonderzoeken uitgevoerd naar de aanwezigheid van PFAS. De gemeten gehalten bevonden zich allen ruim onder de landelijke generieke waarden. Derhalve kan worden geconcludeerd dat er met betrekking tot PFAS geen belemmeringen zijn met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling en dat er geen milieuhygiënische risico's zijn voor het toekomstig gebruik als park.

***Locatie evenemententerrein***

Op deze locatie is momenteel nog een voormalig (bagger)depot aanwezig. Het betreft een be- en verwerkingsdepot voor grond en baggerspecie dat sinds 1996 actief is aan de Rijnlanderweg te Nieuw-Vennep. Het depot is momenteel niet meer in gebruik en er is sprake van een passieve gedoogsituatie, waarbij er geen grond meer wordt aan- of afgevoerd.

Binnen het depot is circa 450.000 $m^3$ grond aanwezig die minimaal voldoet aan de kwaliteitsklasse Industrie. Op basis van reeds uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bijzonderheden zijn aangetoond met betrekking tot de aanwezige grond/bagger of onderliggende bodem. Het voornemen bestaat om de aanwezige grond toe te passen ten behoeve van PARK21. De grond wordt zoveel mogelijk toegepast binnen het huidige perceel. Voordat de grond wordt toegepast zal deze nog worden gekeurd. Verder dienen ten behoeve van de toepassing de gebiedsspecifieke beleidsregels uit de Nota Bodembeheer te worden gehanteerd.

***Toekomstige ontwikkelingen***

Bij toekomstige ontwikkelingen die via een omgevingsvergunning voor een bestemmingsplanactiviteit worden mogelijk gemaakt, zal moeten worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor de beoogde functie.

### 6.2.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## 6.3 Cultuurhistorie en archeologie

### 6.3.1 Wet- en regelgeving

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet vervangt zes wetten op het gebied van cultureel erfgoed en sorteert hiermee voor op de komende Omgevingswet. Door de wetten te bundelen en een aantal regels te vernieuwen is de wetgeving minder versnipperd. In de Erfgoedwet staat onder andere wat cultureel erfgoed is, wie welke verantwoordelijkheden heeft en hoe Nederland daar toezicht op houdt. De Erfgoedwet gaat over de bescherming van het cultureel erfgoed. Er is ook erfgoed in ruimtelijke ordening (de leefruimte om ons heen). Hoe Nederland daarmee omgaat staat in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

### 6.3.2 Onderzoek

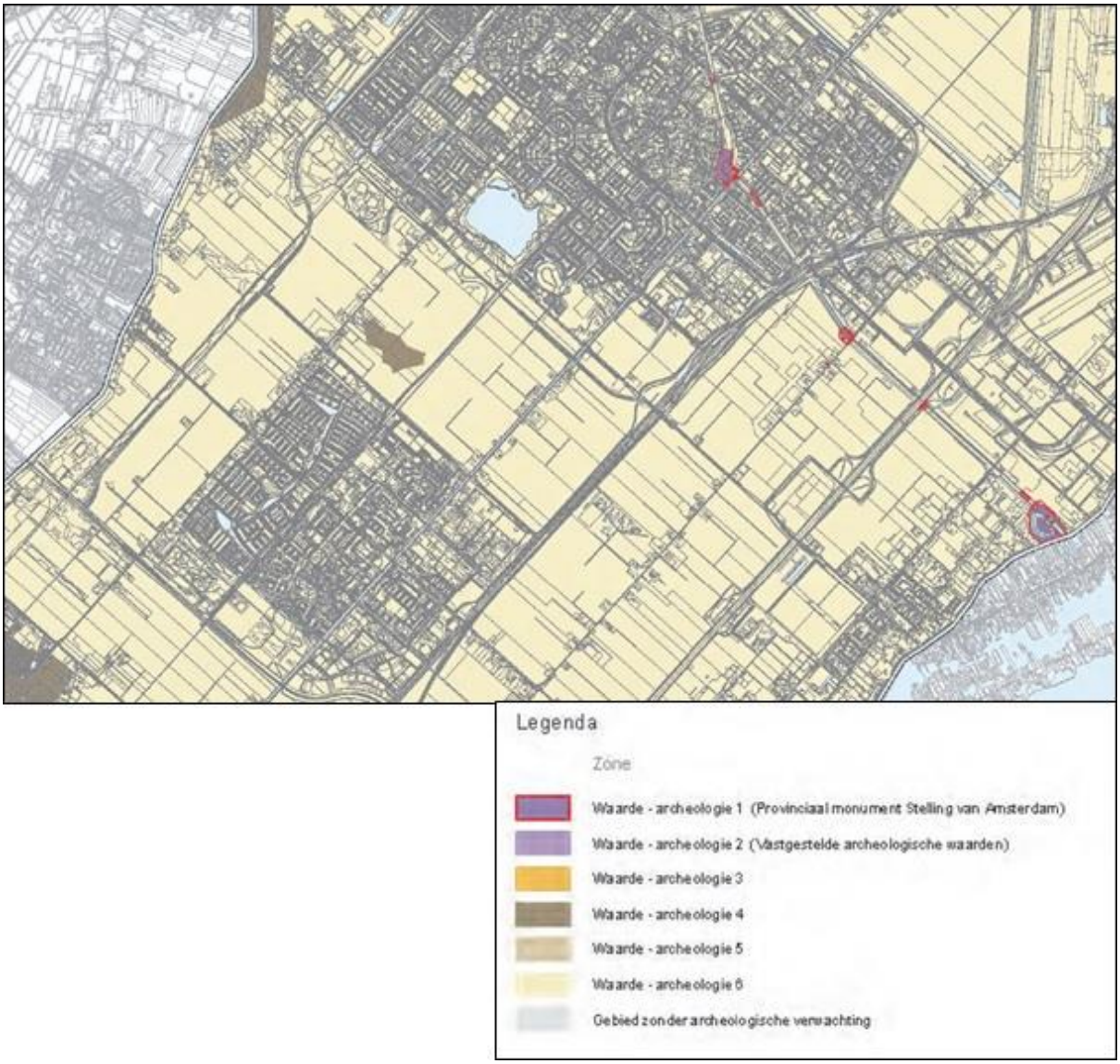
***Archeologie***

*Situatie plangebied*

De archeologische verwachting voor het plangebied is opgenomen in de nota 'Archeologiebeleid Haarlemmermeer 2020-2030'.

In het westen van het plangebied was vroeger het eiland Beinsdorp gelegen. Dit eiland was tot de 17$^{e}$ eeuw bewoond en bestond tot de drooglegging van de Haarlemmermeer in de 19$^{e}$ eeuw. De locatie van het voormalig eiland kent een hoge archeologische verwachting. Het betreft 'oude gronden' die zijn ingedijkt in de Haarlemmerpolder. In deze zone zijn voornamelijk sporen van bewoning, ontginning en gebruik te verwachten vanaf de Middeleeuwen. In de ondergrond zijn mogelijk ook sporen uit het Laat Neolithicum aanwezig. Het is niet bekend in hoeverre de potentieel aanwezige archeologische waarden zijn aangetast door moderne landbouwtechnieken als diepploegen. In dit gebied is een bijzonder regime van kracht vanwege de verwachte aanwezigheid van belangwekkende archeologische resten.

Voor het overige delen van het plangebied geldt een lage trefkans voor archeologische waarden.




*Uitsnede Archeologische beleidskaart*

Op basis van de archeologisch beleidskaart is ter plaatse van het voormalige eiland Beinsdorp archeologisch onderzoek verplicht bij plannen met een oppervlakte van 500 $m^2$ en groter (waarde - archeologie 4). Voor de overige delen van het plangebied is archeologisch onderzoek nodig bij plannen met een oppervlakte van meer dan 10.000 $m^2$.

Booronderzoek op het voormalige eiland Beinsdorp (en iets noordelijker gelegen voormalige oeverwallen) wordt eind april/ begin mei 2021 uitgevoerd.

PM ontwerpbestemmingsplan: archeologisch onderzoek

*Gevolgen bestemmingsplan*

Ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden in het plangebied is het gemeentelijk archeologiebeleid in dit bestemmingsplan verwerkt. Op de verbeelding en in de regels zijn, bij de verwachtingswaarden passende, dubbelbestemmingen voor archeologie opgenomen. Op deze manier worden mogelijke archeologische waarden in de bodem beschermd tegen bodemingrepen in de toekomst.

***Cultuurhistorie***

*Situatie plangebied*

In het plangebied en in de omgeving van het plangebied liggen meerdere cultuurhistorisch waardevolle elementen en gebieden.

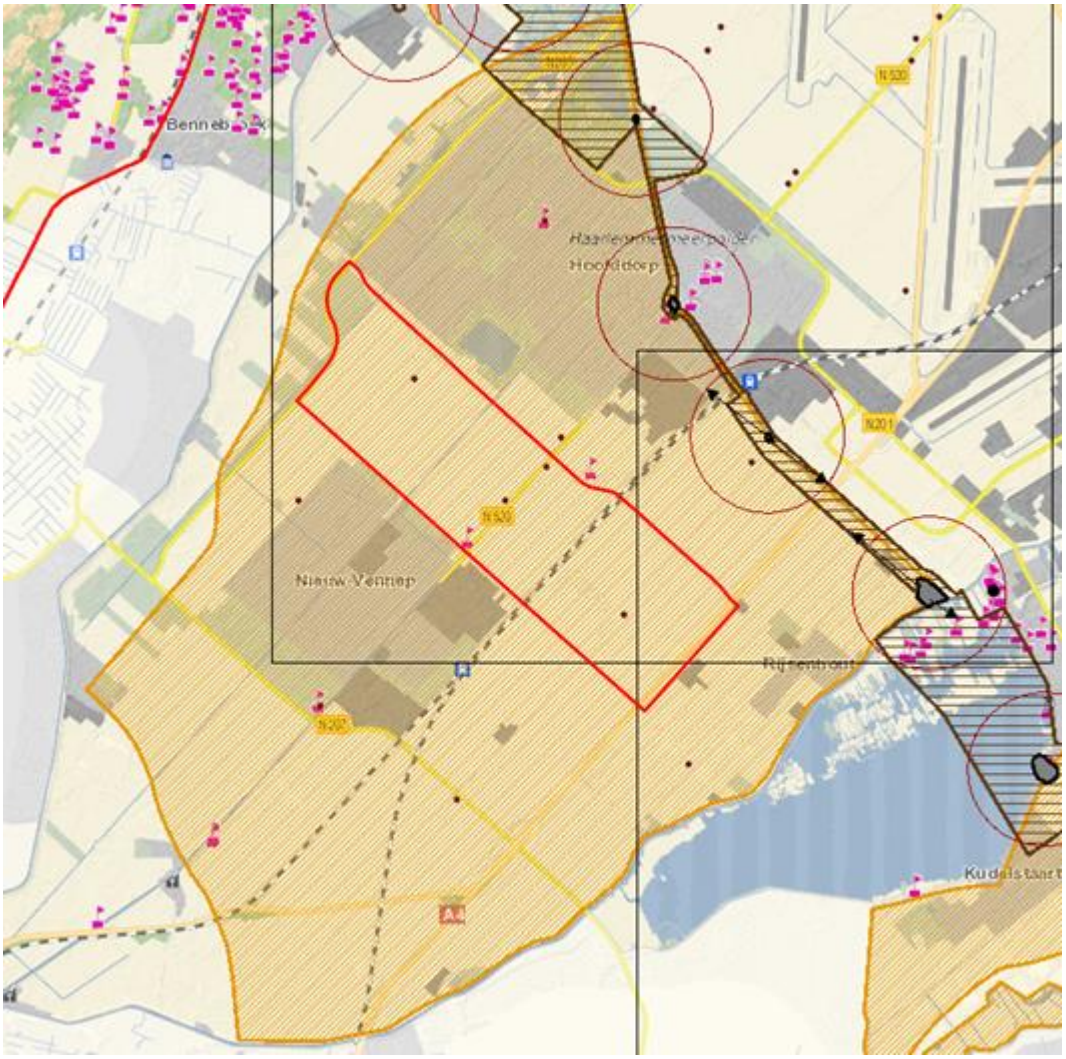
Waardevolle gebieden

Het agrarisch cultuurlandschap

De Haarlemmermeerpolder is een belangrijk agrarisch historisch gebied. De bedreiging van de omliggende steden door het nog steeds uitbreidende meer en de uitvinding van het stoomgemaal zorgden ervoor dat in 1837 per Koninklijk decreet werd besloten tot de droogmaking van de Haarlemmermeer. In 1852 viel het meer droog, de gemalen De Cruquius, De Leeghwater en De Lynden herinneren hieraan. Het resultaat is een sobere polder die volledig gericht is op de agrarische productie. Die soberheid, de ruimtelijke structuur en de agrarische betekenis is in PARK21 nog sterk aanwezig. In andere delen van de Haarlemmermeerpolder (Schiphol, Hoofddorp, Nieuw-Vennep) zijn deze kernkwaliteiten aangetast.

Stelling van Amsterdam

Het hele plangebied is als inundatiegebied onderdeel geweest van de Stelling van Amsterdam. Het gebied valt niet binnen de door de nationale overheid vastgelegde begrenzing van de Stelling van Amsterdam (en de door UNESCO overgenomen begrenzing), maar wordt wel op provinciaal schaalniveau beschermd. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 4.2.3. De ligging van het inundatiegebied is met een oranje arcering weergegeven op de navolgende afbeelding.

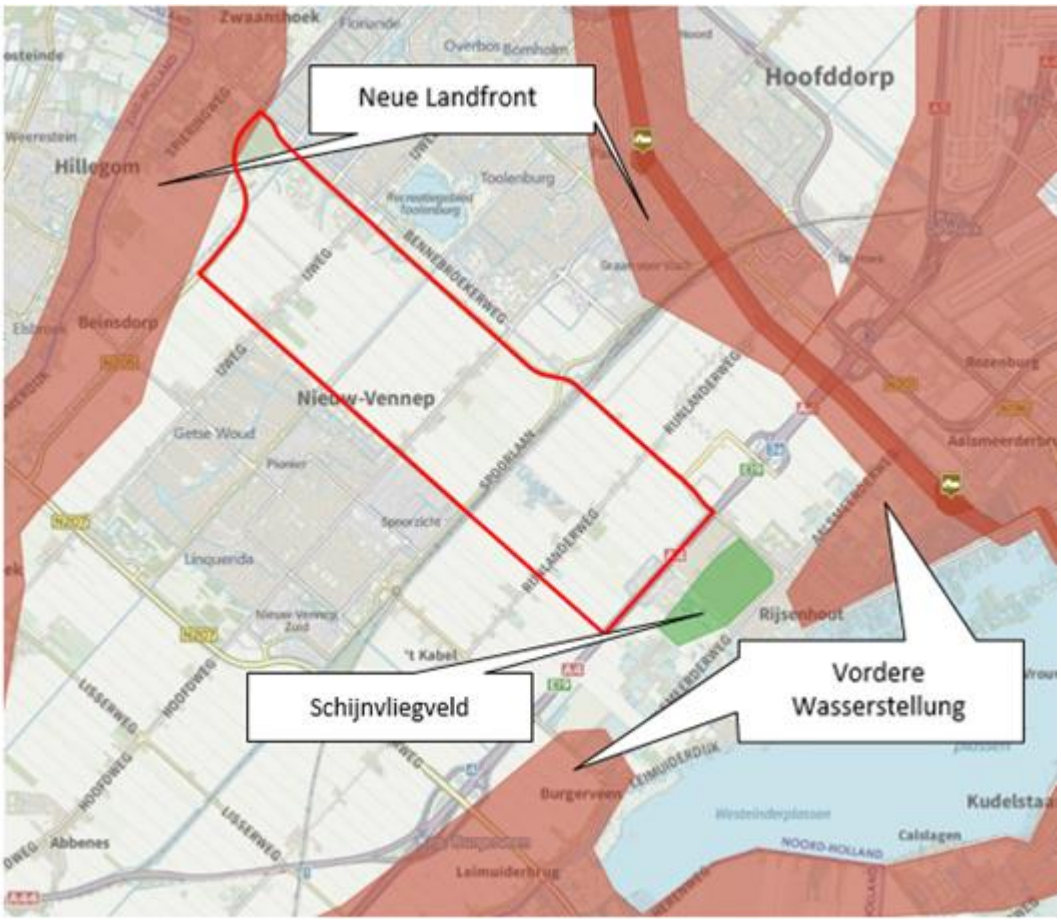



*Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie*

Cultuurhistorische waarden Tweede Wereldoorlog

Het uiterst westelijk gedeelte van het plangebied is onderdeel van de linie Neue-Landfront: een Duitse verdedigingslinie uit de Tweede Wereldoorlog achter de Atlantikwall, die een invasie vanuit de kust diende te vertragen en tevens rugdekking moest bieden aan de Atlantikwall. Ten oosten van het plangebied ligt een andere Duitse verdedigingslinie, de Vordere Wasserstellung. Deze lag ten oosten van het Neue Landfront en moest een invasie vanuit de kuststreek vertragen.

Ten slotte is vlak ten zuidoosten van het plangebied een door de Duitsers gebruikt schijnvliegveld gelegen. De navolgende afbeelding geeft de ligging van deze structuren ten opzichte van het plangebied weer. Te zien is dat slechts een minimaal gedeelte van deze structuren binnen het plangebied gelegen zijn.




*Ligging cultuurhistorische waardevolle gebieden uit de Tweede Wereldoorlog*

Waardevolle elementen

Het plangebied wordt voornamelijk gekenmerkt door historisch-geografische waardevolle gebieden. Niettemin zijn er gebouwen met (beschermde) cultuurhistorische waarde. Langs de lengtewegen (noord-zuid) vestigden zich na de inrichting van de Haarlemmermeerpolder rijke boeren, afkomstig uit het gehele land. Zij namen hun eigen boerderijtypen mee, waardoor een unieke verzameling aan bouwvormen ontstond. Het plangebied kent hierdoor een verscheidenheid in agrarische bouwstijlen. De voor Noord-Holland kenmerkende stolpboerderij is ook gerepresenteerd in het plangebied. De gebouwde objecten die door de aanwijzing als monument bescherming genieten zijn weergegeven in de voorgaande afbeelding 'Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie'. De punten op de kaart zijn stolpboerderijen, de roze vlaggetjes rijksmonumenten. Het gaat om de volgende elementen:

- Rijksmonument Kleine Vennep: boerderij aan Hoofdweg 1041
  Karakteristieke kop-romp boerderij uit 1928.
- Gemeentelijk monumentale boerderij aan Hoofdweg 983/985
  Stolpboerderij.
- Gemeentelijk monumentale woningen aan Rijnlanderweg 1253
  Boerderij uit 1868.
- Gemeentelijk monumentaal pomphuisje nabij Hoofdweg 1126
  Dit gebouw werd in het begin van de 20e eeuw gebouwd om het grondwaterpeil te verlagen ten behoeve van de landbouw. In de loop der tijd zijn dergelijke huisjes weer buiten gebruik geraakt. Het Pomphuisje is het laatste authentieke exemplaar in Haarlemmermeer.

*Gevolgen bestemmingsplan*

De basis is het polderland met de kenmerkende lange rechte bomenrijen en de boerenerven. Sinds de drooglegging in 1852 is Haarlemmermeer dé plek waar vernieuwers blijvend kunnen pionieren. Ook in PARK21 is volop ruimte voor innovatie, het landschap groeit mee met de behoefte en ontwikkeling van de maatschappij zonder afbreuk te doen aan zijn geschiedenis en oorsprong. PARK21 levert op deze wijze een bijdrage aan de sociale en economische vitaliteit van het gebied, inclusief zijn cultuurhistorie.

PARK21 is opgebouwd uit drie lagen: de polderlaag, de parklaag en de leisurelaag. De lagen lopen elk dwars door het park, vullen elkaar aan, maar verschillen ook heel duidelijk.

De polderlaag, het polderlandschap, verankert het park in de cultuurhistorie. De polderlaag transformeert van agrarisch naar verbrede stadslandbouw. Het gebied wordt toegankelijker en aantrekkelijker met activiteiten voor bezoekers. Essentieel voor het ruimtelijke beeld van deze laag zijn de drie oorspronkelijk agrarische linten, bestaande uit boerenerven met erfbeplantingen, de ontginningskavels (van 1000 meter diep en 100 tot 200 meter breed), de poldersloten, de Hoofdvaart en de tochten die hieraan parallel lopen. Het karakter van de linten is geaccentueerd door laan- en erfbeplanting toe te passen en op veel plaatsen een ruime zone rond de linten vrij te houden van parkbeplanting. De geometrie van de polder domineert. Richting de achterkanten van de ontginning (de tochten) versterken de gebogen parkstructuren het ruimtelijk beeld en de diepte in het landschap. Vanaf de linten zijn er ruime doorzichten naar het achterland en naar herkenningspunten in Nieuw-Vennep en Hoofddorp.

De parklaag zorgt voor samenhang in PARK21 en functioneert als kapstok voor alle andere initiatieven. Het is een openbaar toegankelijke groenstructuur. Hier ligt het recreatieve netwerk van wandel-, fiets-, skate- en ruiterpaden en hier is ruimte voor sport, spel en voorzieningen. De parklaag is ook de natuurlaag. Bomen, bosjes en waterpartijen garanderen een grote variatie aan planten en dieren. De parklaag is in de eerste plaats bedoeld voor inwoners van Haarlemmermeer en de regio. De parklaag is ontworpen als tegenhanger van de rationele en geometrische polder met een golvend reliëf en vloeiende lijnen. Het is een robuust en gedifferentieerd raamwerk over de polderlaag heen. In de parklaag wisselen beslotenheid en panorama's op het omliggende landschap elkaar af. De parklaag ligt hoger, zodat bomen duurzaam kunnen groeien. De recreatieplas is onderdeel van de parklaag. De entrees zijn een duidelijke markering, hier betreed je PARK21.

De leisurelaag versterkt de parklaag en biedt ruimte aan (commerciële) vrije tijdsvoorzieningen met een lokaal, regionaal en (inter)nationaal draagvlak die drager(s) voor het gebied kunnen worden, iconen voor het park. Deze voorzieningen worden landschappelijk ingepast in de groene omgeving.

### 6.3.3 Conclusie

PM ontwerpbestemmingsplan: archeologisch onderzoek

## 6.4 Externe veiligheid

### 6.4.1 Wet- en regelgeving

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarden voor het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is het risico (uitgedrukt in kans per jaar) dat één persoon die zich onafgebroken en onbeschermd op die plaats bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. Het groepsrisico is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen gedefinieerd als: "de cumulatieve kans per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen -opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties.

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

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is geregeld via de “Wet Basisnet”, een stelsel van wetten en regels. Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Hierin wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de verantwoordingsplicht. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs de transportroutes, hoe hoog ze zijn en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

In de gemeente Haarlemmermeer zijn daarnaast routes voor het transport van gevaarlijke stoffen vastgesteld.

In aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving kent de gemeente Haarlemmermeer ook eigen externe veiligheidsbeleid. Specifiek gaat het om regels over de aanvaardbaarheid en verantwoording van het groepsrisico. Een belangrijke richtsnoer is onder andere dat objecten met niet- of met beperkt zelfredzame personen buiten het invloedsgebied van een risicobron worden geprojecteerd.

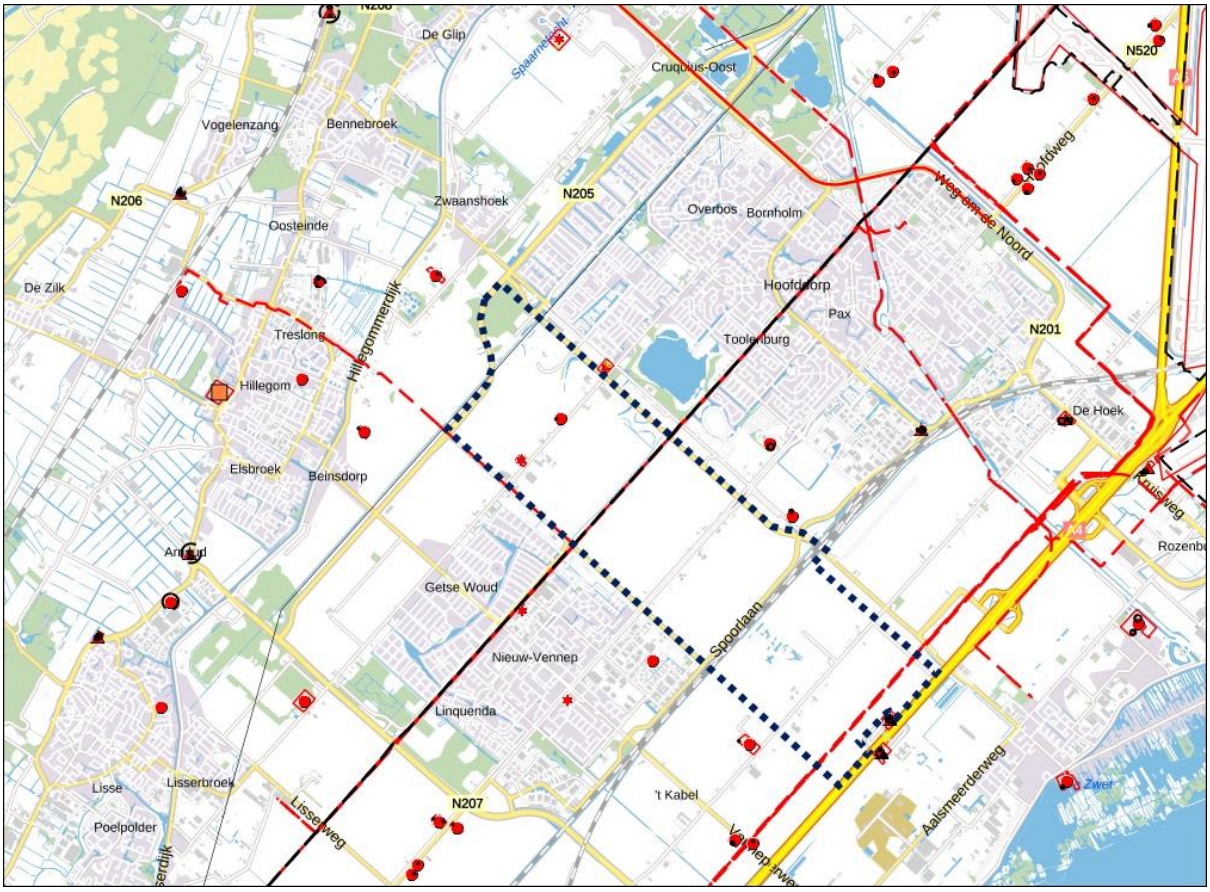
Daarnaast biedt risicokaart.nl inzicht in risicosituaties in de leefomgeving. Dit instrument kan gebruikt worden als informatievoorziening om te helpen bij het voorkomen, bestrijden en beperken van de gevolgen van rampen en zware ongevallen.

### 6.4.2 Onderzoek

***Situatie plangebied***

In het plangebied worden verschillende nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten mogelijk gemaakt.

De navolgende afbeelding bevat een fragment van de risicokaart Nederland. De ligging van het plangebied is daarop met een blauwe stippellijn aangeduid.




*Uitsnede risicokaart Nederland*

In het MER (zie Bijlage 1) is onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van PARK21 in relatie tot het aspect externe veiligheid. Hierna wordt ingegaan op de conclusies van het onderzoek naar dit aspect.

*Stationaire bronnen*

Tanks en opslagen

Binnen het plangebied bevinden zich verschillende tanks en opslagen met een maximale veiligheidsafstand van 20 meter tot (beperkt) kwetsbare objecten. Binnen de veiligheidsafstand zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan.

LPG-tankstations

In de nabijheid van het plangebied zijn twee LPG-tankstations aanwezig. Binnen de $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontouren van de LPG-tankstations worden geen ontwikkelingen voorzien. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Er zijn geen ontwikkelingen voorzien binnen het invloedsgebied van de LPG-tankstations. Een nadere beschouwing (en verantwoording van het) groepsrisico is daarmee niet nodig.

Schiphol

Vanuit het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (zie paragraaf 4.1.4) volgen ook voorschriften vanuit externe veiligheid voor het plangebied. Vanuit dit besluit volgen voorschriften ten aanzien van plaatsing van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. De zoneringen van de beschermingsregimes die zich in het plangebied voordoen zijn weergegeven in de volgende afbeelding.




| | |
|---|---|
| | Beperking Vogels |
| | LIB 1: Sloopzone woningen vanwege externe veiligheid |
| | LIB 2: Sloopzone woningen vanwege geluid |
| | LIB 3: Beperkingengebied kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten |
| | LIB 4: Beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen |
| | LIB 5: Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid |

Afwijking van dit verbod is toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart of wanneer dit grondgebruik of deze bestemming op 20 februari 2003 rechtmatig is.

*Mobiele bronnen*

Hogedruk aardgastransportleidingen

In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende hogedruk aardgastransportleidingen van Gasunie. De leidingen hebben geen $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

De hoogte van het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleidingen is bij de toekomstige situatie in het plangebied lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico van één leiding neemt in de toekomstige situatie toe ten opzichte van de huidige situatie.

Voor de hogedruk aardgastransportleidingen is, conform het Besluit externe veiligheid buisleidingen, een beperkte verantwoording van het groepsrisico van toepassing (zie verderop in deze paragraaf).

Transportleidingen voor brandbare vloeistoffen

In het plangebied is een kooldioxideleiding (CO2-leiding) van OCAP en een productenleiding (kerosine, diesel) van Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO) aanwezig. De $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour van deze leidingen ligt binnen de belemmeringenstrook (van 5 meter). Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied van de kooldioxideleiding strekt zich maximaal 6 meter uit het hart van de leiding uit. Dit betekent dat de ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied geen gevolgen hebben voor het groepsrisico van deze leiding. De hoogte van het groepsrisico van de DPO-leiding is in de toekomstige situatie lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

Voor de DPO-leiding is, conform het Besluit externe veiligheid buisleidingen, een beperkte verantwoording van het groepsrisico van toepassing (zie verderop in deze paragraaf).

Rijksweg A4

De weg heeft geen $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico van de weg is in de toekomstige situatie lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

Voor de rijksweg is, conform het Besluit externe veiligheid transportroutes, een beperkte verantwoording van het groepsrisico van toepassing (zie navolgende paragraaf).

*Verantwoording groepsrisico*

Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico stelt de gemeente Haarlemmermeer in het kader van de ruimtelijke procedure de Veiligheidsregio Kennemerland (VRK) in de gelegenheid advies uit te brengen. De VRK heeft op 16 april 2021 advies uitgebracht over de mogelijkheden om de zelfredzaamheid van de in het plangebied aanwezige personen te verbeteren en de mogelijkheden tot inzet van de brandweer bij mogelijke calamiteiten te vergroten.

Hogedruk aardgastransportleidingen

De kans op een calamiteit met hogedrukaardgasleidingen als deze ongestoord blijven liggen, is zeer gering. Voor de drie leidingen die in het oostelijke deel van het plangebied (zone 6) liggen zijn er geen extra maatregelen of voorzieningen nodig. Het effectgebied bij een mogelijke calamiteit valt binnen deze zone waarbij het beoogde gebruik van deze zone landbouw en park geen veiligheidsproblemen veroorzaakt.

De gasleiding W-521 die in het midden van het plangebied loopt (noord-zuid) en een aftakking heeft naar het westen levert ook voor het beoogde gebruik van de zones geen beperkingen op. In het algemeen adviseert de VRK om bij werkzaamheden aan of nabij de gasleidingen de omgeving te ontruimen gedurende de werkzaamheden. Zodat er bij een mogelijke calamiteit geen slachtoffers in de omgeving kunnen vallen.

Kooldioxideleiding

De kans op een calamiteit met de Kooldioxideleiding als deze ongestoord blijft liggen, is zeer gering. Voor deze leiding, die op de grens van zone 2 en 3 ligt, zijn er geen extra maatregelen of voorzieningen nodig. Het effectgebied bij een mogelijke calamiteit is ca. 300m en ligt dus voor een groot deel over zone 2 en 3 heen. Bij werkzaamheden aan of nabij de buisleiding adviseert de VRK om de omgeving te ontruimen zodat er geen slachtoffers kunnen vallen bij omstanders tijdens een calamiteit.

DPO (kerosine) leiding

De kans op een calamiteit met DPO (kerosine) als deze ongestoord blijft liggen is zeer gering. Voor deze leiding, die in (zone 6) ligt, zijn er geen extra maatregelen of voorzieningen nodig. Het effectgebied bij een mogelijke calamiteit valt binnen deze zone waarbij het beoogde gebruik van deze zone landbouw en park geen veiligheidsproblemen veroorzaakt. Bij werkzaamheden aan of nabij de buisleiding adviseert de VRK om de omgeving te ontruimen zodat er geen slachtoffers kunnen vallen bij omstanders tijdens een calamiteit.

Rijksweg A4

De rijksweg A4 valt zelf buiten het park, maar kan bij een calamiteit van een tankwagen met gevaarlijke stoffen wel een mogelijk effect hebben tot in het plangebied. Het effectgebied bij een mogelijke calamiteit valt over zone 6 (behalve bij een toxisch scenario, dan mogelijk het gehele park) waarbij het beoogde gebruik van deze zone landbouw en park geen veiligheidsproblemen veroorzaakt. De VRK adviseert om geen aanvullende maatregelen op te nemen.

Tanks en opslagen

De propaantank, gelegen aan de IJweg 1329, bevindt zich op de grens van zone 1 en 2. Bij plaatsing van nieuwe (beperkt) kwetsbare bouwwerken moet rekening gehouden worden met de veiligheidsafstanden uit het activiteitenbesluit. De grootste kans op een calamiteit is tijdens de bevoorrading. Door afspraken te maken met de eigenaar kan voorkomen worden dat er bevoorradingen plaatsvinden tijdens evenementen waarbij grotere groepen mensen samenkomen binnen de effectafstanden van de propaantank.

De opslag van vuurwerk aan de IJweg 1391 is vergund en binnen de veiligheidsafstanden, die bijna geheel op het eigen terrein liggen, bevinden zich geen (beperkt)kwetsbare objecten. Voor deze risicobron adviseert de VRK om geen aanvullende maatregelen te stellen.

Opslag van noodsignalen aan de hoofdweg 965

Voor deze opslag gelden er geen veiligheidsafstanden. Voor deze risicobron adviseert de VRK om geen aanvullende maatregelen te stellen.

LPG/Multifuel tankstations

De tankstations langs de A4 en op het Schiphol Trade Park, die op zich buiten het plangebied liggen, kunnen bij een calamiteit tijdens de bevoorrading een effect hebben tot in het plangebied. Door tijdens grootschalige evenementen in zone 5 af te stemmen met de tankstations dat er geen bevoorradingen mogen plaats vinden, kunnen dergelijke calamiteiten worden voorkomen.

Schiphol

Ons advies met betrekking tot de luchtvaart betreft het hele plangebied en is als volgt. De VRK adviseert de gemeente om niet toe te staan dat er ontwikkelingen in het plangebied mogelijk worden die een gevaar opleveren voor het luchtvaartverkeer. Activiteiten met drones of andere vliegende objecten (ballonen, modelvliegtuigen) zullen niet wenselijk of niet toegestaan zijn. Ook andere activiteiten waarbij er gevaar bestaat voor het hinderen van piloten of luchtvaartapparatuur zullen niet toegestaan zijn. Dit betekent concreet dat evenementen met lasers, lichtshows of vuurwerk niet wenselijk of zelf verboden kunnen zijn. De luchtverkeersleiding van Schiphol zal hierover uitsluitsel kunnen geven.

Algemeen Bluswater

Brandweer Kennemerland gaat begin 2022 voor de watervoorziening afstappen van brandkranen en in plaats daarvan gebruik maken van eigen waterwagens. Dit is voor de ontwikkelingen in het plangebied een gunstige verandering. In de huidige situatie zijn er slechts beperkt brandkranen aanwezig in het plangebied en met de nieuwe methode wordt er gezorgd dat er voor het gehele plangebied voorzien wordt in bluswater bij de eerste inzet. Voor het geval een calamiteit zich uitbreidt en er meer bluswater nodig is dan de waterwagens kunnen leveren, is de brandweer afhankelijk van open water in of nabij het plangebied. De nieuwe ontwikkelingen in het plangebied, met name de 'VDS', draagt hier in positieve zin in bij. Om te zorgen dat de nieuwe waterwegen en -plassen ook gebruikt kunnen worden door de brandweer adviseert de VRK om bij de verdere uitwerkingen van de VDS plannen brandweer Kennemerland te betrekken.

Algemene Bereikbaarheid

Door de aanwezige bestaande hoofdstructuur van wegen in en rondom het plangebied is het plangebied goed tweezijdig benaderbaar voor de hulpverleningsdiensten. Aangezien het plangebied zelf ook gedeeltelijk van nieuwe wegen en bouwwerken wordt voorzien, verzoekt de VRK om ten behoeve van de bereikbaarheid in het plangebied brandweer Kennemerland te betrekken bij de verdere inrichting van het plangebied. De hulpverleningsvoertuigen van de brandweer en met name de nieuwe waterwagens hebben dusdanige afmetingen en gewicht dat hier bij het ontwerp en aanleg van de nieuwe wegen rekening mee moet worden gehouden.

De gemeente Haarlemmermeer acht het groepsrisico aanvaardbaar.

***Gevolgen bestemmingsplan***

De aanwezige buisleidingen (inclusief beschermingszone) in het plangebied worden voorzien van een passende bestemming met een beschermende regeling. Bij ingrepen ter plaatse en in de buurt van de leidingen geldt een omgevingsvergunningsplicht. Voor de verlening van de omgevingsvergunning zal overleg moeten plaats vinden met de betreffende leidingbeheerder.

### 6.4.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

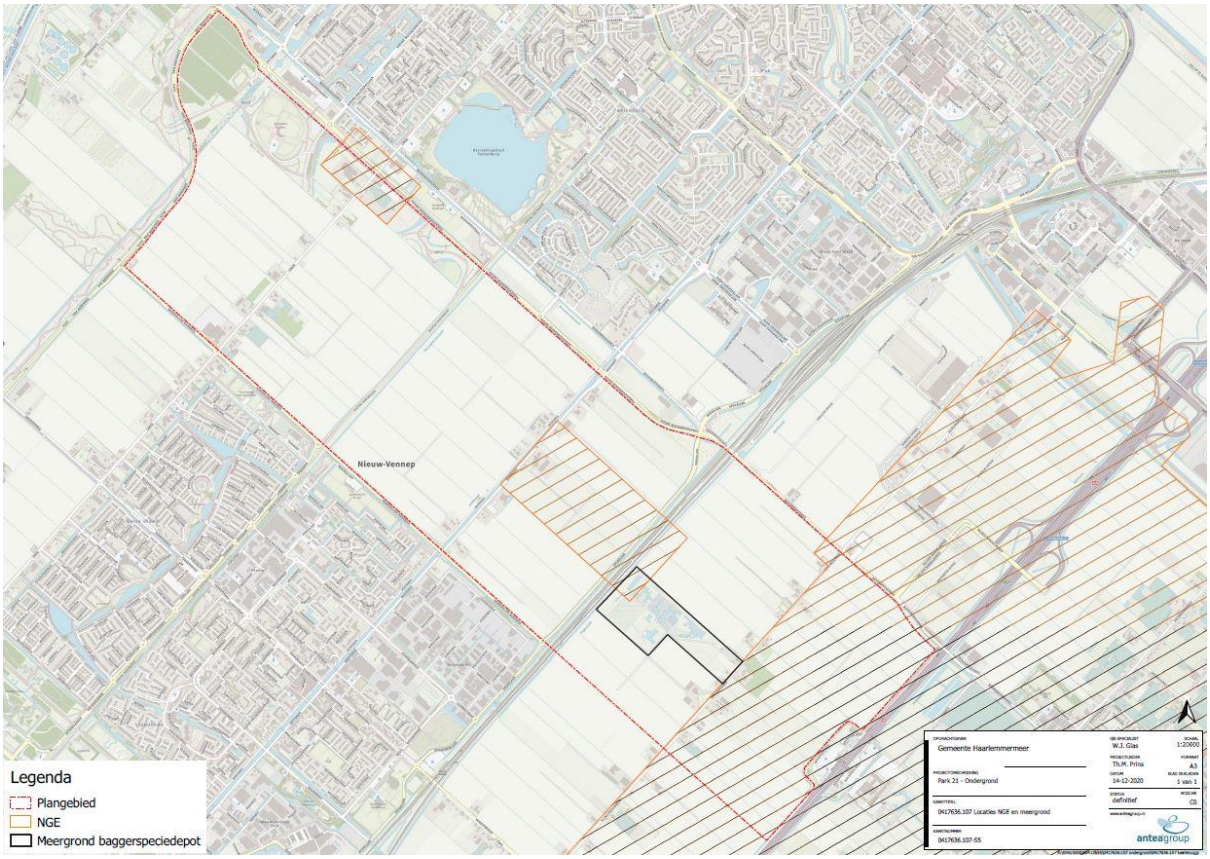
## 6.5 Explosieven

### 6.5.1 Algemeen

In de Nederlandse bodem zitten nog veel conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Bij het opsporen en ruimen van conventionele explosieven (CE's) is de openbare orde en veiligheid het bepalende uitgangspunt. De burgemeester is op grond van artikel 172 van de Gemeentewet belast met de handhaving daarvan. De beslissing om in een concrete situatie al dan niet over te gaan tot het opsporen en ruimen van een CE is dus de bevoegdheid van de burgemeester. In een CE-verdacht gebied is grondroerende partij verplicht een explosieven onderzoek uit te voeren in het kader van 'veilige werkomgeving en veiligheid voor derden en de omgeving'. Er geldt geen verplichting om over te gaan tot opsporing en ruiming. Dit hangt af van het concrete geval en dat wordt vooral beoordeeld in relatie tot het huidige en toekomstige gebruik van het gebied.

### 6.5.2 Onderzoek

Een aantal locaties binnen het plangebied is verdacht op niet gesprongen explosieven (zie navolgende afbeelding).




*Overzicht locaties verdacht voor NGE*

De gearceerde deelgebieden zijn verdacht op het voorkomen van NGE. De locaties zijn gebaseerd op historisch vooronderzoek. Het aangegeven gebied omvat een straal van 150 meter om de verdachte locatie.

Bij eerdere werkzaamheden is onder andere een 500 ponder aangetroffen. In het geval van ophogen is geen risico aanwezig maar in theorie zou het verrichten van graafwerkzaamheden in de directe omgeving van het object wel een risico inhouden.

In het geval van toekomstige graafwerkzaamheden ter plaatse van de verdachte locaties is aanvullend onderzoek nodig voor het vaststellen van de locatie van explosieven. Dit onderzoek zal bestaan uit een specifieke analyse van het actualiseerde bestand over NGE. Mocht de locatie onduidelijk blijven dan kan door geofysisch onderzoek (grondradar) het zoekgebied verder verkleind worden. Ter verificatie kan door middel van handboringen- en sonderingen en de inzet van een magnetometer het inzicht in de werkelijke ligging vergroot worden.

De beoogde activiteiten zullen pas worden gestart als de locatie is vrijgegeven. Dergelijke onderzoeken staan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

### 6.5.3 Conclusie

Het aspect explosieven vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## 6.6 Flora en fauna

### 6.6.1 Wet- en regelgeving

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Daarmee zijn gebiedsbescherming en soortbescherming bij elkaar gebracht in één Nederlandse wet. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren en hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen. Deze wet neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Dat is niet alleen van belang vanwege het feit dat Nederland is gehouden tot nakoming van zijn internationale verplichtingen, maar ook, omdat de Europese regelgeving een hoog beschermingsniveau van de natuur verzekert, hoger dan de bescherming die vóór de totstandbrenging van de Europese kaders werd geboden door de nationale wetgeving. De taken en verantwoordelijkheden worden in het wetsvoorstel zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd, overeenkomstig het uitgangspunt 'decentraal tenzij'. Eén van de verantwoordelijkheden van de provincie is Natuurnetwerk Nederland, een netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden.

Was het in de vorige wetgeving nog zo dat individuele exemplaren van zeldzame soorten werden beschermd, nu betreft het bescherming van de soort. Een belangrijk criterium in de wet is 'gunstige staat van instandhouding van een soort'. Daarvan is sprake als:

- uit populatiedynamische gegevens blijkt dat de betrokken soort nog steeds een levensvatbare component is van de natuurlijke habitat waarin hij voorkomt, en dat vermoedelijk op lange termijn zal blijven, en
- het natuurlijke verspreidingsgebied van die soort niet kleiner wordt of binnen afzienbare tijd lijkt te zullen worden, en
- er een voldoende grote habitat bestaat en waarschijnlijk zal blijven bestaan om de populaties van die soort op lange termijn in stand te houden.

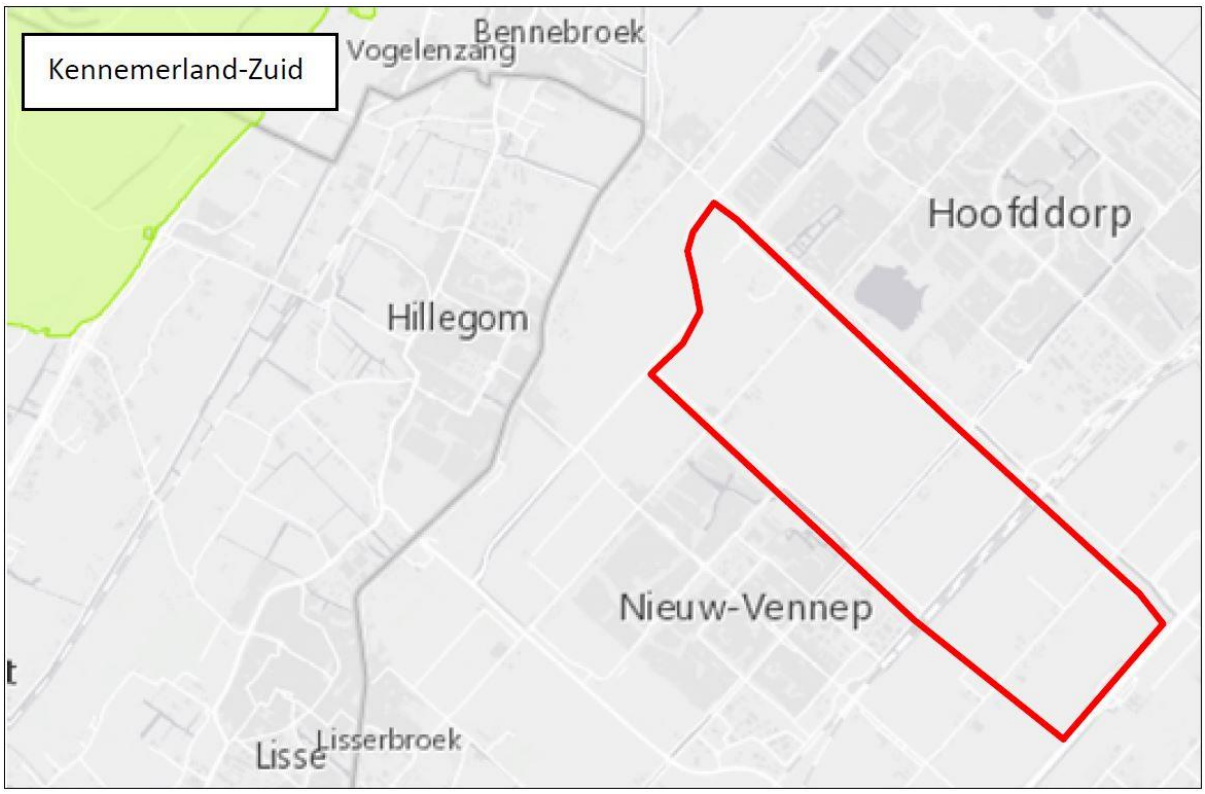
### 6.6.2 Onderzoek

In het kader van het MER is door Antea een natuurtoets uitgevoerd. Dit onderzoek is als Bijlage 3 bijgevoegd. Navolgend wordt ingegaan op de conclusies van deze toets.

***Gebiedsbescherming***

*Natura 2000-gebieden*

Het plangebied ligt niet in Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid ligt op circa 4 kilometer afstand ten oosten van het plangebied. Dit gebied is door toenmalig ministerie van EZ aangewezen als Natura 2000-gebied op grond van de Habitatrichtlijn. Aanwijzing tot Natura 2000-gebied vindt plaats op basis van het voorkomen van specifieke soorten en/of habitattypen. Voor deze soorten en habitattypen worden doelen benoemd met betrekking tot aantal, oppervlakte en kwaliteit van het habitat of leefgebied, de zogenaamde instandhoudingsdoelen. De habitattypen bevinden zich in het Natura 2000-gebied. Van de habitatsoorten liggen er voor de meervleermuis essentiële onderdelen van het leefgebied buiten het Natura 2000-gebied. Verblijfplaatsen en vliegroutes van de soort zijn in het plangebied niet uitgesloten.



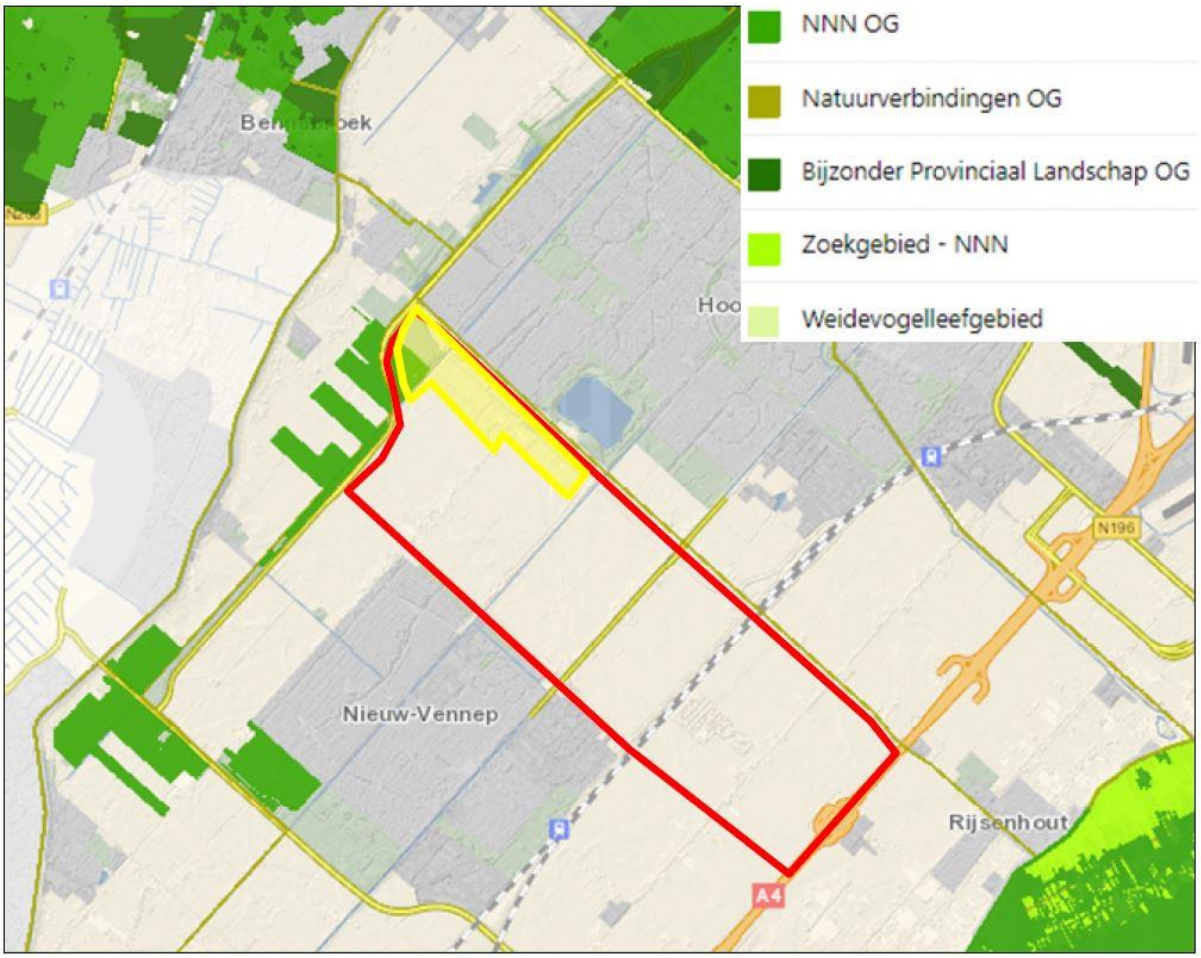

*Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid (weergegeven in groen) ten opzichte van het plangebied (rood omkaderd)*

Vanwege de ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid zijn alle storingsfactoren uitgesloten met uitzondering van vermesting en verzuring als gevolg van stikstofdepositie. Voor de meervleermuis geldt bovendien dat er voorwaarden van toepassing zijn. Indien hier niet aan kan worden voldaan is nader onderzoek noodzakelijk. Gezien de afstand tot stikstofgevoelige habitattypen in de Natura 2000-gebieden en de voorgenomen werkzaamheden zijn effecten als gevolg van vermesting en verzuring door stikstofdepositie niet op voorhand uit te sluiten. Een AERIUS-berekening kan hier duidelijkheid in verschaffen. Afhankelijk van de uitkomsten van die berekening kunnen eventueel noodzakelijke vervolgstappen worden bepaald.

PM ontwerpbestemmingsplan: Aerius-berekening

*Natuurnetwerk Nederland*

In het plangebied is NNN-gebied aanwezig. Dit betreft een al ingericht deel van PARK21. Ten noordoosten van en evenwijdig aan PARK21 is een nog te realiseren natuurverbinding weergegeven.




*NNN-gebied ten opzichte van het plangebied (rood omkaderd)*

Er bevinden zich percelen van het NNN binnen het plangebied. Deze percelen zijn al ingericht en er is van directe aantasting van de NNN dus geen sprake.

Om te kunnen bepalen of er sprake is van indirecte aantasting is het nodig de plannen de toetsen aan de wezenlijke kenmerken en waarden (wkw), het oppervlak en de samenhang van de NNN. De wkw van het NNN in Noord-Holland bestaan (op deelgebiedsniveau) uit de aanwezige actuele en potentiële natuurwaarden waarvoor de provincie Noord-Holland op (inter)nationaal of regionaal niveau een grote (beleidsmatige) verantwoordelijkheid draagt, inclusief alle noodzakelijke abiotische en ruimtelijke condities voor deze natuurwaarden.

De wezenlijke kenmerken en waarden van het betreffende NNN-gebied 'Haarlemmermeer Z13' zijn in de Omgevingsverordening beschreven. De actuele natuurwaarden luiden als volgt: 'Kenmerkend is de afwisseling van bos, bosranden en open graslanden (N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland), waar ook recreatief medegebruik plaatsvindt. De meer aaneengesloten bosstructuren zijn nog relatief jong en deels ook eenvormig. Actueel is nog geen sprake van specifieke natuurwaarden of soortgroepen, maar bestaat de kwaliteit vooral uit het samenhangende groene karakter en de kleinschalige afwisseling (multifunctionele natuur). Deze kwaliteit vormt de basis voor zowel natuurbehoud als recreatie'. En de potentiële natuurwaarden zijn 'Met name de jonge bossen hebben de potentie voor de ontwikkeling naar gevarieerd loofbos op vochtige tot droge kleibodems (N14.03 Haagbeuken- en essenbos). Voor bosvogels en andere kenmerkende soorten van oude bossen is de potentie beperkt door de relatief geïsoleerde ligging en beperkte oppervlakte van de bossen. Door extensief beheer van aangrenzende graslanden kunnen wel gevarieerde bosranden met struweel en bloemrijke ruigten ontstaan en bij toenemende ouderdom en consequent beheer kan ook de kwaliteit van de nog jonge graslanden toenemen'.

De potenties voor het NNN-gebied zijn beperkt door de relatief geïsoleerde ligging en beperkte oppervlakte. De ontwikkeling van PARK21 heeft geen negatief effect op de actuele natuurwaarden (bos, bosranden en open graslanden met recreatief medegebruik). De ontwikkeling van PARK21 heeft geen effect op de oppervlakte van NNN-gebied Haarlemmermeer en is er geen negatief effect op de samenhang van gebieden. Wanneer de gewenste verbinding door PARK21 gerealiseerd wordt, is er zelfs een positief effect op de samenhang met andere gebieden. De beoogde inrichting van PARK21 heeft geen negatief effect op de wkw, oppervlakte en samenhang van NNN-gebied Haarlemmermeer.

Significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN zijn uitgesloten.

***Soortbescherming***

Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Jaarrond beschermde nestplaatsen – diverse soorten (zeer waarschijnlijk nestplaatsen);
- Algemene broedvogels – diverse soorten (zeer waarschijnlijk nestplaatsen);
- Vleermuizen – diverse soorten (zeer waarschijnlijk verblijfplaatsen, foerageergebied en essentiële vliegroutes).
- Kleine marterachtigen – bunzing, hermelijn en wezel (mogelijk verblijfplaatsen);
- Amfibieën – Rugstreeppad (mogelijk leefgebied).

In de navolgende tabel is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet natuurbescherming en of een ontheffing noodzakelijk is.

| Soort (groep) | Essentieel leefgebied in plangebied? | Is er sprake van een overtreding? | Is een ontheffing noodzakelijk |
|---|---|---|---|
| **Jaarrond beschermde nesten** | *Ja, mogelijk nestplaatsen in bomen en gebouwen* | *Nee, mits bomen en gebouwen worden gespaard en de werkzaamheden plaatsvinden buiten het broedseizoen* | *Nee, mits bomen en gebouwen worden gespaard en de werkzaamheden plaatsvinden buiten het broedseizoen* |
| **Algemene broedvogels** | *Ja, nestgelegenheid verspreid over hele plangebied* | *Nee, mits de werkzaamheden plaatsvinden buiten het broedseizoen* | *N.v.t.* |
| **Vleermuizen** | *Ja, mogelijk verblijfplaatsen, vliegroute en foerageergebied* | *Nee, mits soortspecifieke maatregelen worden genomen* | *Nee mits bomen, gebouwen en de brede watergangen worden gespaard en in het actieve seizoen geen verlichting wordt gebruikt of vleermuisvriendelijke verlichting wordt toegepast* |
| **Kleine marter-achtigen** | *Ja, mogelijk verblijfplaatsen* | *Nee, mits soortspecifieke maatregelen worden genomen* | *Mogelijk, afhankelijk van uitkomsten nader onderzoek* |
| **Rugstreeppad** | *Ja mogelijk leefgebied* | *Nee, mits soortspecifieke maatregelen worden genomen* | *Mogelijk, afhankelijk van uitkomsten nader onderzoek* |

PM ontwerpbestemmingsplan: nadere onderzoeken

### 6.6.3 Conclusie

PM ontwerpbestemmingsplan: nadere onderzoeken en Aerius-berekening

## 6.7 Geluid

### 6.7.1 Wet- en regelgeving

***Wegverkeer***

In de Wet geluidhinder is bepaald dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Deze bedraagt 48 dB. Indien deze voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan de gemeente een hogere grenswaarde toestaan, de zogenaamde "Hogere waarde". De Hogere waarde mag enkel worden verleend indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting te brengen niet mogelijk is. Aan de Hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder[2].

***Spoorweglawaai***

Langs landelijke spoorwegen liggen referentiepunten, waarvoor is vastgelegd hoeveel geluid de spoorlijn mag produceren, zogenaamde geluidsproductieplafonds (GPP's). De hoogte van de geluidsproductieplafonds is vastgelegd in het geluidsregister. De grootte van de onderzoekszone van een spoorweg is afhankelijk van het geluidsproductieplafond en is vastgelegd in artikel 1.4a uit het Besluit geluidhinder (Bgh). De zone van een spoorweg ligt aan beide zijden van de spoorweg en wordt gemeten van de buitenste spoorstaaf. Afhankelijk van het geluidsproductieplafond bedraagt de onderzoekszone 100 tot 1.200 m. De voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai bedraagt 55 dB en de maximum hogere waarde bedraagt 68 dB.

***Industrielawaai***

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

***Luchtverkeerslawaai***

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

### 6.7.2 Onderzoek

In deze paragraaf wordt uitsluitend ingegaan op geluidshinder in het kader van de Wet geluidhinder. Voor geluidhinder afkomstig van hinderveroorzakende functies wordt verwezen naar paragraaf 6.11.

***Nieuwe geluidgevoelige functies***

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in het direct mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige functies. Het is echter niet uitgesloten dat er in de toekomst geluidgevoelige functies worden beoogd. Het realiseren van een kinderdagverblijf zou bijvoorbeeld passend kunnen zijn binnen de doelstellingen van het park.

Bij de procedure om dit soort functies mogelijk te maken (omgevingsvergunning voor een bestemmingsplanactiviteit) dient te worden aangetoond dat het initiatief voldoet aan de voorwaarden uit de Wet geluidhinder. In het zuidoosten van het plangebied is het overigens in ieder geval niet mogelijk nieuwe geluidgevoelige objecten te realiseren, vanwege beperkingen vanuit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

***Nieuwe en bestaande geluidveroorzakende functies***

In het MER (zie Bijlage 1) is onderzocht wat de gevolgen zijn van de ontwikkeling van PARK21 met betrekking tot geluid. Geluidshinder kan ontstaan door de toename van het aantal verkeersbewegingen op de bestaande wegen en het geluid afkomstig van de nieuw te realiseren parkweg.

Uit het onderzoek in het MER blijkt dat de geluidbelasting als gevolg van de realisatie van het park nauwelijks toe zal nemen, afgezien van de directe omgeving van de parkwegen. De geluidgevoelige objecten (woningen) in en rond het plangebied zullen te maken krijgen met een toename van de geluidbelasting van maximaal 1,5 dB. Alleen in Toolenburg is de toename groter dan 0,5 dB. De geluidbelasting op de woningen aan de noordwest zijde van de N520 (Hoofdweg) in Hoofddorp neemt toe met maximaal 0,8 dB. Aan de zuidwestzijde van de N520 bedraagt de toename ten hoogste 1,5 dB. Een dergelijke toename is niet tot nauwelijks merkbaar. De woningen rondom PARK21 hebben reeds te maken met wegverkeerslawaai, waardoor het geluidklimaat in beperkte mate zal veranderen doordat meer auto’s van de weg gebruik maken. Dit geldt in algemene zin, hoewel de nuance te maken is dat PARK21 met name in het weekend tot een toename van verkeer en wegverkeerslawaai zal leiden.

In zone 1, 2, 3 en 4 wordt een grotere toename van de geluidbelasting verwacht. Dit is het gevolg van de nieuwe parkweg. De exacte locatie van de parkweg is nog niet precies duidelijk. Gezien de resultaten voor de hypothetische ligging, zal deze parkweg niet leiden tot een significant effect op de bestaande gevoelige objecten. Ook zal bij toekomstige gevoelige objecten langs de parkweg geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde optreden.

Om toename van geluidsbelasting nabij de polderlinten te voorkomen wordt aanbevolen de parkweg zo ver mogelijk van bestaande (bedrijfs)woningen en andere gevoelige bestemmingen af te realiseren.

### 6.7.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## 6.8 Geur

### 6.8.1 Algemeen

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

### 6.8.2 Onderzoek

In en in de nabije omgeving van het plangebied is één bedrijf aanwezig met als hoofdtak veehouderij. Dit bedrijf betreft een melkveehouderij en is gelegen aan de Rijnlanderweg (tussen zone 5 en 6). In de buurt van dit bedrijf geldt een beperkingengebied vanwege Schiphol, waardoor hier geen gevoelige objecten kunnen en zullen worden gerealiseerd.

### 6.8.3 Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

## 6.9 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

### 6.9.1 Algemeen

In een ruimtelijk plan dienen planologisch relevante leidingen te worden opgenomen. Deze kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik in de omgeving. Planologisch relevant zijn hoofdnutsvoorzieningen, zoals waterleidingen, aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen, afvalwaterleidingen, en dergelijken. Indien dergelijke leidingen in het plangebied voorkomen zullen deze als zodanig bestemd moeten worden, inclusief de afstand die vrijgehouden moet worden van bebouwing ter bescherming van de leiding.

### 6.9.2 Onderzoek

In het plangebied zijn diverse leidingen gelegen die om een planologische bescherming vragen. Het gaat om hogedrukaardgas-, brandstof-, riool-, waterleidingen.

De hoofdtracés van kabels en leidingen zijn op navolgende afbeelding opgenomen.




*Overzicht hoofdtracés kabels en leidingen*

De aanwezige (planologisch relevante) leidingen (inclusief toetsingszone) in het plangebied worden voorzien van een passende bestemming met een beschermende regeling. Bij ingrepen ter plaatse en in de buurt van de leidingen geldt een omgevingsvergunningsplicht. Voor de verlening van de omgevingsvergunning zal overleg moeten plaats vinden met de betreffende leidingbeheerder.

### 6.9.3 Conclusie

Het aspect kabels, leidingen en telecommunicatie installaties vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## 6.10 Lucht

### 6.10.1 Wet- en regelgeving

***Wet luchtkwaliteit***

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

***Wet milieubeheer***

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide ($NO_2$), fijn stof ($PM_{10}$), benzeen ($C_6H_6$), zwaveldioxide ($SO_2$), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide ($NO_2$) en fijn stof ($PM_{10}$) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

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

- Grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of
- Per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- Het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie $PM_{10}$ en $NO_2$)[3], of
- Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)[4].

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen en dergelijke, op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor $PM_{10}$ en/of $NO_2$. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Als het echter gaat om de uitbreiding van een bestaand gebouw of een door het gebouw vervulde functie, dan is een eenmalige toename van ten hoogste tien procent van het rechtens toegestane aantal personen dat op de desbetreffende locatie verblijft, toegestaan. Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

### 6.10.2 Onderzoek

In het MER (zie Bijlage 1) is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in de toekomstige situatie in het plangebied. Hierbij is gekeken naar het effect van de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling van PARK21 op de wegen in en rondom het plangebied. De toekomstig te realiseren parkweg is eveneens in het onderzoek meegenomen.

Op basis van het luchtkwaliteitsonderzoek wordt geconcludeerd dat in de toekomstige situatie wordt voldaan aan alle wettelijke grenswaarden. In het gebied langs de A4 zijn de achtergrondconcentraties voor $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$ het hoogst.

Er worden geen gezondheidseffecten voor bewoners of gebruikers van PARK21 verwacht als gevolg van luchtverontreiniging met de stoffen waarvoor grenswaarden gesteld zijn.

In het onderzoek wordt tevens ingegaan op ultrafijnstof[5]. Omtrent ultrafijnstof is geen uitsluitsel te geven over het optreden van gezondheidseffecten. Naar verwachting heeft de nabijheid van Schiphol een negatief effect op de gezondheid van bewoners van de gehele regio. De realisatie van PARK21 en het beoogde gebruik daarvan heeft geen significant effect op de blootstelling aan ultrafijnstof.

### 6.10.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## 6.11 Milieuzoneringen

### 6.11.1 Algemeen

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen). De VNG handreiking Bedrijven en Milieuzonering (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het ruimtelijk plan mogelijk is. In 2019 is de Milieuzonering nieuwe stijl opgesteld. Dit rapport is vooruitlopend op de Omgevingswet opgesteld en kan worden toegepast voor het reguleren van bedrijven in bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte, echter blijft de handreiking uit 2009 nog van kracht.

### 6.11.2 Onderzoek

***Aanwezige bedrijven en inrichtingen***

In PARK21 worden mogelijk gevoelige objecten gerealiseerd, maar enkel in de parkkamers en niet in zone 5 en 6. Deze sluiten in principe niet aan op de polderlinten. Voor bestaande bedrijven en inrichtingen met een richtafstand tot 100 meter geldt dan ook dat binnen de hindercontour hoogstwaarschijnlijk geen nieuwe gevoelige objecten zullen worden gerealiseerd.

De maximale milieucategorie van de in PARK21 aanwezige bedrijven en inrichtingen is 3.2. Het baggerslibdepot in zone 5, een melkveebedrijf en het crematorium aan de Hoofdweg Oostzijde (zone 4) vallen in deze milieucategorie. In een woongebied geldt daarvoor een richtafstand van 100 meter voor één of meerdere hinderaspecten. In een gemengd gebied, zoals PARK21, kan volstaan worden met een richtafstand van 50 meter. Daarnaast zijn er enkele paardenhouderijen aanwezig. Voor paardenhouderijen geldt een richtafstand van 30 meter. Van hinder zal voor toekomstige gevoelige objecten geen sprake zijn. Andersom geldt dat de aanwezige bedrijven en inrichtingen eveneens niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd.

***Verbreding en transformatie van agrarische bedrijven***

Met de ontwikkeling van PARK21 zal in de polderlinten sprake zijn van verbreding van agrarische bedrijven met nevenactiviteiten en van transformatie van agrarische bedrijven. Functies als een vergadercentrum, bed&breakfast, ijssalon of cateringbedrijf zijn in principe goed inpasbaar. Meer hinder veroorzakende functies (vanaf milieucategorie 3.1) kunnen mogelijk hinder veroorzaken. Dit geldt voor bijvoorbeeld kampeerterreinen en vakantiecentra, maneges, dierenpensions en de fabricage van voedingsmiddelen. Met maatwerk kan hinder worden voorkomen.

Bij toekomstige ontwikkelingen die via een omgevingsvergunning voor een bestemmingsplanactiviteit worden mogelijk gemaakt, zal moeten worden aangetoond dat de ontwikkeling geen hinder veroorzaakt ten opzichte van omliggende functies.

***Ontwikkelingen in de parkkamers***

In de parkkamers worden in het voornemen (leisure-)initiatieven gerealiseerd. In de regels is opgenomen welk type initiatief mogelijk is. De afstand van parkkamers tot elkaar en tot de polderlinten is zodanig dat ook de toegestane hinderveroorzakende bedrijven op een goede manier kunnen worden ingepast.

***Evenementenlocatie***

Uit de rekenresultaten van een akoestisch onderzoek dat in april 2021 door Antea is uitgevoerd (zie Bijlage 4) blijkt dat alle soorten evenementen op de evenementenlocatie mogelijk zijn. Zoals is aangegeven in de Nota 'Evenementen met een luidruchtig karakter' is een geluidbelasting op de gevels van woningen tot 70 à 75 dB(A) acceptabel te noemen. De berekende geluidbelasting bij een groot evenement bedraagt ten hoogste 61 dB(A) bij de woningen. Deze geluidbelasting voldoet ruim aan de richtwaarde en aan de geluidsnorm van 70 dB(A) uit het algemene plaatselijke verordening van Gemeente Haarlemmermeer. Er zit zelfs nog ruimte in, waardoor evenementen zelfs nog harder zouden kunnen (acts met nationaal karakter). Echter zal in de praktijk blijken dat dit waarschijnlijk niet nodig is. Aangezien de woningen op grote afstand van het terrein liggen, wordt aangeraden niet de bovengrens van onduldbare overlast op te zoeken.

Omdat vanwege de overige (kleine) evenementen geluidimpact gering is op de omgeving, en de geluidbelasting bij de woningen dusdanig laag is dat het niet meetbaar zal zijn, wordt geadviseerd hiervoor geen norm op te nemen. Daarbij kan als verplichting in de beleidsregels worden opgenomen dat enkel achtergrondmuziek of onversterkte muziek wordt toegestaan.

Uit de indicatieve rekenresultaten voor het wegverkeerslawaai afkomstig van de verkeersaantrekkende werking van het evenement, blijkt dat het evenementenverkeer op de N205, N207 en de Noordelijke Randweg voor weinig of extra ongemak zal zorgen bij de woningen in Nieuw-Vennep. Echter voor woningen dicht bij deze wegen zal het wegverkeerslawaai een grotere impact maken. Dit geldt ook voor de woningen aan de wegen Hoofdweg en Bennebroekerweg. De Gemeente Haarlemmermeer acht dit extra wegverkeerslawaai acceptabel aangezien er de nodige maatregelen getroffen worden om het zo vlot mogelijk te laten verlopen en dit wegverkeerslawaai sporadisch voorkomt.

### 6.11.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## 6.12 Verkeer en parkeren

### 6.12.1 Algemeen

Bij ruimtelijke plannen moet worden aangetoond dat de ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft voor de verkeer- en parkeersituatie ter plaatse.

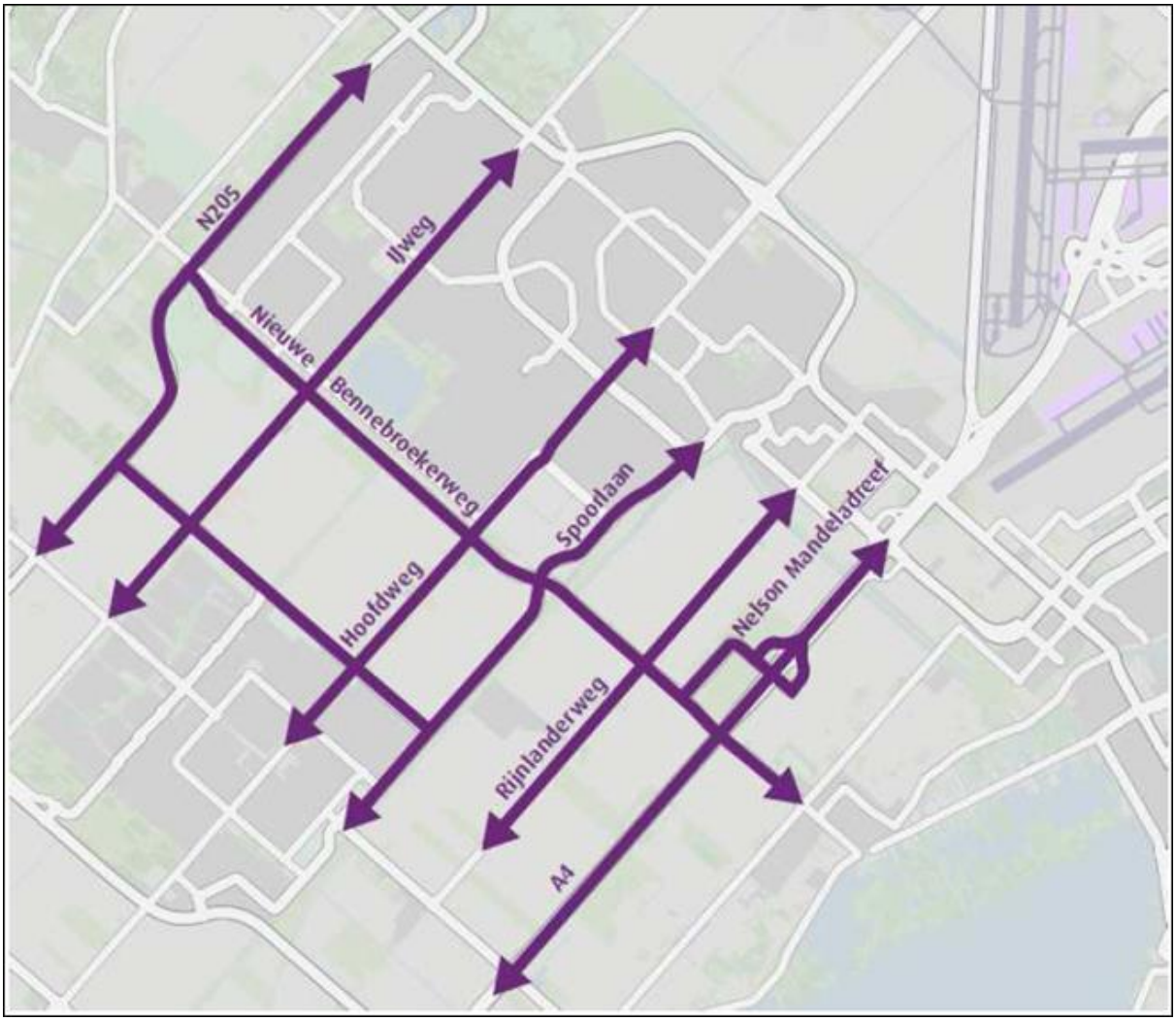
### 6.12.2 Onderzoek

***Autoverkeer***

*Huidige situatie*

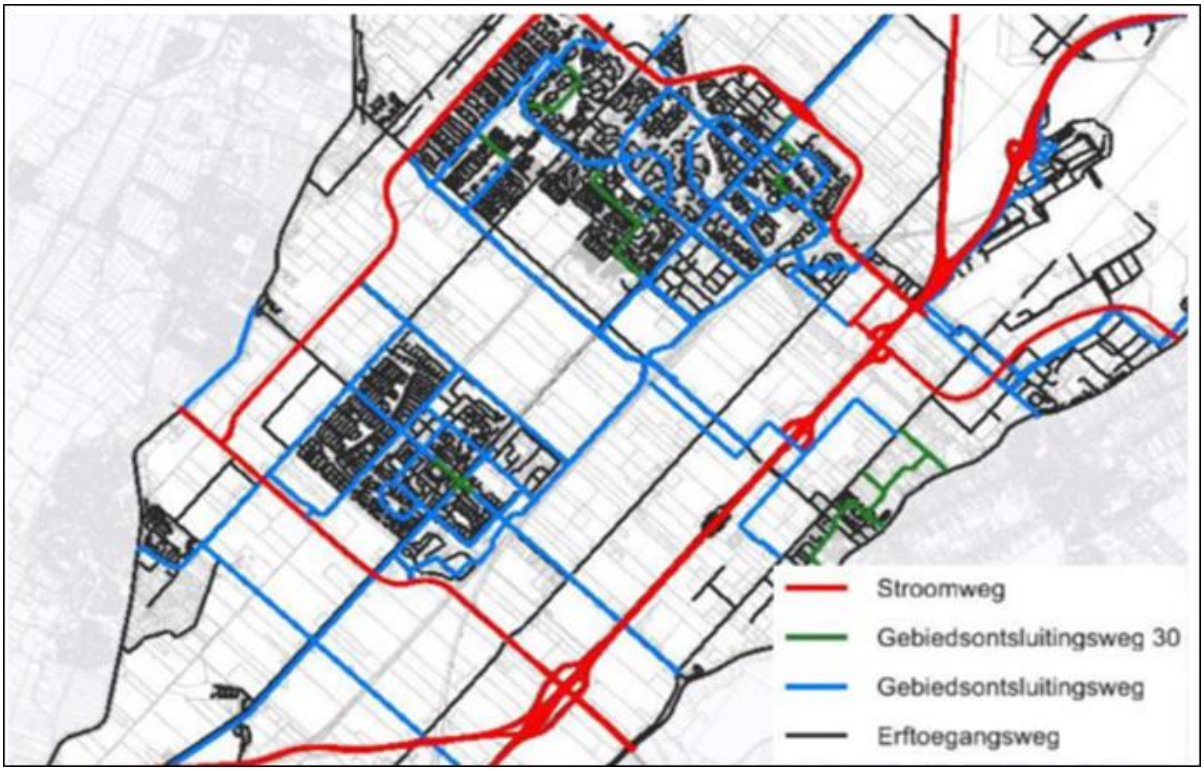
De belangrijkste wegen in de huidige verkeersstructuur in en in de omgeving van het plangebied zijn de Nieuwe Bennebroekerweg, N205, Rijksweg A4, de Noordelijke Randweg, de IJweg, de Hoofdweg en de Rijnlanderweg. De N205 en de A4 zijn de belangrijkste noord-zuid verbindingen met de grootste aantallen verkeersbewegingen. De Noordelijke Randweg en de Nieuwe Bennebroekerweg zijn twee belangrijke west-oost verbindingen, die de N205 en de A4 met elkaar verbinden.

De IJweg, de Hoofdweg en de Rijnlanderweg hebben meer het karakter van polderwegen (polderlinten), maar zijn drie wegen die Hoofddorp en Nieuw-Vennep met elkaar verbinden. De belangrijkste verbinding tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is de Spoorlaan. De navolgende afbeelding geeft de ligging van de belangrijkste autoverbindingen in (de omgeving van) het plangebied weer.




*Wegenstructuur in en in de de omgeving van het plangebied*

Op de navolgende afbeelding zijn de categorieën waartoe de benoemde wegen toe behoren zichtbaar. De Rijksweg A4 en de N205 zijn stroomwegen. De Nieuwe Bennebroekerweg, de Noordelijke Randweg en Spoorlaan zijn gebiedsontsluitingswegen. De Hoofdweg, de IJweg en de Rijnlanderweg zijn als erftoegangsweg aangewezen.




*Wegcategorisering (bron: Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer)*

Verkeer richting Amsterdam en Utrecht rijdt via de A4 naar het noordoosten. Richting Amsterdam-Noord, Westpoort en Noord-Holland Noord vormt de A5 de verbinding met onder meer de A10 West en de A9. De N205 takt ten noorden van PARK21 aan op de N201 richting Haarlem en ten westen van PARK21 op de N208 naar het zuiden. Tussen PARK21 en de N206 langs de duinen wordt de verbinding gevormd door gebiedsontsluitingswegen.

*Toekomstige ontsluiting plangebied*

Door het plangebied wordt een nieuwe parkweg aangelegd (zie tevens paragraaf 3.2.4). De parkkamers worden ontsloten op deze weg. Daarnaast zijn inprikkers op de Bennebroekerweg, Noordelijke Randweg en Spoorlaan beoogd. Wanneer en op welke locatie deze het beste kunnen worden gerealiseerd is afhankelijk van de volgorde en verkeersbehoefte van de initiatieven die in de parkkamers worden gerealiseerd.

*Verkeerskundige studie*

> Pag. 74/ 75 verkeer. In de autonome situatie moet er 'nu' een aanpassing uitgevoerd worden aan de kruising Bennebroekerweg Rijnlanderweg. De volgende tekst staat in het MER:
> 'In 2030 gaat het om een korte termijn maatregel op het kruispunt Bennebroekerweg-Rijnlanderweg, waarbij het wordt vormgegeven als een koude kruising (waarop verkeer uit alle richtingen enkel rechtdoor kan) met een dubbel opstelvak voor verkeer in oostelijke richting.'
> graag opnemen op pag. 74 in autonome situatie en in de opsomming op pag. 75 bij de twee genoemde aanpassingen op andere kruisingen (spoorlaan en ijweg) ook te noemen. Voor gemeente is dit van belang omdat dit voorwaardelijk is voor de ontwikkeling. We hebben veel 'power' gezet om deze kruisingen in de korte termijn investeringsprogramma's te krijgen. Daarom moet hij hier terug komen.

Autonome situatie

Door Goudappel Coffeng is voor PARK21 een verkeerskundige studie uitgevoerd (zie Bijlage 5). Daarbij is gekeken naar de verkeerskundige situatie voor de jaren 2030 en 2040 in de situatie zonder ontwikkeling van PARK21, maar mét alle ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving en infrastructurele maatregelen die in 2030 dan wel 2040 zijn getroffen.

Voor het jaar 2030 vallen voornamelijk de hoge verkeersintensiteiten op de A4 en de drukte op de Nelson Mandeladreef en de Spoorlaan op. De Spoorlaan kent in de richting van Nieuw-Vennep een intensiteit van 9.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) en in de richting van Hoofddorp 9.700 mvt/etm. Op het deel van de Nieuwe Bennebroekerweg tot de kruising met de Spoorlaan bedraagt de intensiteit 9.200 motorvoertuigen in de richting van de A4 en 9.200 mvt/etm in de richting van de kruising met de Spoorlaan.

In het jaar 2040 neemt de belasting op een aantal wegvakken aanzienlijk toe ten opzichte van de autonome situatie in 2030. Zo groeien de verkeersintensiteiten op de Spoorlaan tot meer dan 13.000 mvt/etm in beide richtingen.

Voor de verkeersafwikkeling zijn de wegvakken echter niet maatgevend. De verkeersafwikkeling op de kruispunten is bepalend voor de doorstroming in het hele gebied. Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat in de situatie in zowel 2030 als 2040 de huidige infrastructuur niet voldoende capaciteit heeft om het toekomstige verkeer te verwerken in maatgevende perioden. Er ontstaan knelpunten op meerdere locaties, met congestie tot gevolg. Door maatregelen te treffen is het wel mogelijk om in de autonome situatie voor 2030 tot een afwikkeling zonder knelpunten te komen.

In 2040 treedt alleen bij kruispunt Bennebroekerweg – Rijnlanderweg nog een knelpunt op. Voor de situatie in 2030 is als maatregel beoogd om dit kruispunt vorm te geven als een koude kruising (waarop verkeer uit alle richtingen enkel rechtdoor kan) met een dubbel opstelvak voor verkeer in oostelijke richting. Deze beoogde maatregel is echter nog niet voldoende om daar het verkeer in 2040 zonder congestie af te laten wikkelen.

De afwikkelingsknelpunten in de situaties 2030 en 2040 treden tijdens de werkdagspitsen op. In het weekend treden er geen problemen op de wegen rondom het plangebied op.

Situatie met ontwikkeling PARK21

Door de ontwikkeling van PARK21 zal het aantal verkeersbewegingen toenemen. De toename is afhankelijk van de toekomstige functies in het plangebied. De capaciteit van de wegenstructuur en de verkeersaantrekkende functies moeten in evenwicht zijn.

De ontwikkelingen van de prioritaire hoofdstructuur van PARK21 zijn eveneens doorgerekend voor het jaar 2030. Vanwege de ontwikkeling van de prioritaire hoofdstructuur is er een toename van verkeer op alle omliggende wegen van PARK21. De grootste toename vindt plaats op locaties waar de prioritaire structuur op het bestaande netwerk aantakt. Op de Nieuwe Bennebroekerweg is de toename maximaal, namelijk per richting circa 1.200 mvt/etm.

De effecten van de ontwikkeling van de prioritaire structuur op de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau is eveneens onderzocht. Het uitgangspunt is dat bij de berekeningen van de verkeersafwikkeling op kruisingen is onderzocht of er voldoende restruimte[6] op de kruisingen over is om verkeer van de overige toekomstige ontwikkeling in PARK21 te verwerken.

Uit het onderzoek blijkt dat er geen restruimte is op de kruispunten Spoorlaan - Noordelijke Randweg en Noordelijke Randweg - IJweg. In de autonome situatie (2030) is dit echter ook al het geval. De kruispunten kunnen de autonome groei van verkeer (van de voorgenomen ontwikkelingen in de omgeving) niet verwerken: maatgevend hierbij zijn de werkdagspitsen. Er is dan ook geen ruimte meer voor verkeer dat de prioritaire hoofdstructuur van PARK21 genereert.

In de autonome situatie zijn dus al infrastructurele maatregelen nodig op de kruispunten zonder restruimte. De volgende maatregelen bieden voldoende ruimte om de autonome verkeerssituatie te verwerken:

- Nieuwe Bennebroekerweg – Rijnlanderweg: korte termijn maatregel, koude kruising met een dubbel opstelvak voor verkeer in oostelijke richting;
- Spoorlaan – Noordelijke Randweg: vormgeving als knierotonde;
    1. Noordelijke Randweg – IJweg: vormgeving als VRI (verkeersregelinstallatie).

Met deze maatregelen is er op alle kruispunten óók voldoende restruimte voor de ontwikkeling van van PARK21 tot en met 2030. De maatregelen zijn dus randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling. De ruimte voor doorgroei van PARK21 op langere termijn (met name bij ontwikkelingen met een nationale functie) is beperkt, omdat er beperkte restruimte is op het kruispunt Nieuwe Bennebroekerweg – Spoorlaan.

In het onderzoek is ook gekeken naar de verkeerskundige situatie in het jaar 2040. Ook voor dit jaar geldt dat er, bovenop de autonome verkeersintensiteit van 2040, een toename van verkeer is op alle omliggende wegen van PARK21. De grootste toename vindt plaats op locaties waar PARK21 op het bestaande netwerk ontsluit. Op de Nelson Mandeladreef is de toename maximaal, namelijk per richting circa 3.400 mvt/etm.

De kruispunten zijn wederom maatgevend voor de verkeersafwikkeling. In de autonome situatie van 2040 ontstaat er met de huidige vormgeving van de kruispunten op veel locaties een knelpunt. Om dit voor de autonome situatie op te lossen, zijn de volgende infrastructurele maatregelen noodzakelijk (aanvullend op de maatregelen die voor 2030 autonoom nodig zijn):

- Noordelijke Randweg - Operaweg: bypass rotonde aanleggen (richting van zuid naar oost), zorgt voor extra capaciteit op de hoofdrichting van het kruispunt;
- Grootschalige maatregelen op de Nieuwe Bennebroekerweg, waaronder:
    1. Hoofdweg Oostzijde (N520) – Nieuwe Bennebroekerweg: verdubbeling rechtdoorgaande verkeersstroom noord -> zuid. Aparte linksaffers op Nieuwe Bennebroekerweg;
    2. Nieuwe Bennebroekerweg – Spoorlaan: verdubbeling rechtdoorgaande en rechtsafslaande verkeersstroom vanaf Spoorlaan-Zuid.

Deze maatregelen zijn dus randvoorwaardelijk voor het laten functioneren van het verkeerssysteem in de autonome situatie in 2040 (en dus ook voor eventuele ontwikkelingen van PARK21).

Het omliggende wegennet biedt naar verwachting onvoldoende restcapaciteit om de verkeersgroei als gevolg van de realisatie van het eindbeeld PARK21 op te vangen. Kruispunt Hoofdweg Oostzijde (N520) - Nieuwe Bennebroekerweg en het kruispunt Nieuwe Bennebroekerweg – Spoorlaan zijn hierbij maatgevend voor de restcapaciteit. Om de verkeersgroei op te vangen zijn aanvullende maatregelen nodig op de Nieuwe

Bennebroekerweg. In de plannen voor het nieuwe wegontwerp van de Nieuwe Bennebroekerweg wordt rekening gehouden met de verkeersgroei door PARK21. De kruispunten worden hierbij zodanig vormgegeven dat het verkeer als gevolg van PARK21 op een goede manier kan worden afgewikkeld. Monitoring moet uitwijzen in welke mate nieuwe ontwikkelingen haalbaar zijn waarbij het verkeer voldoende kan worden afgewikkeld.

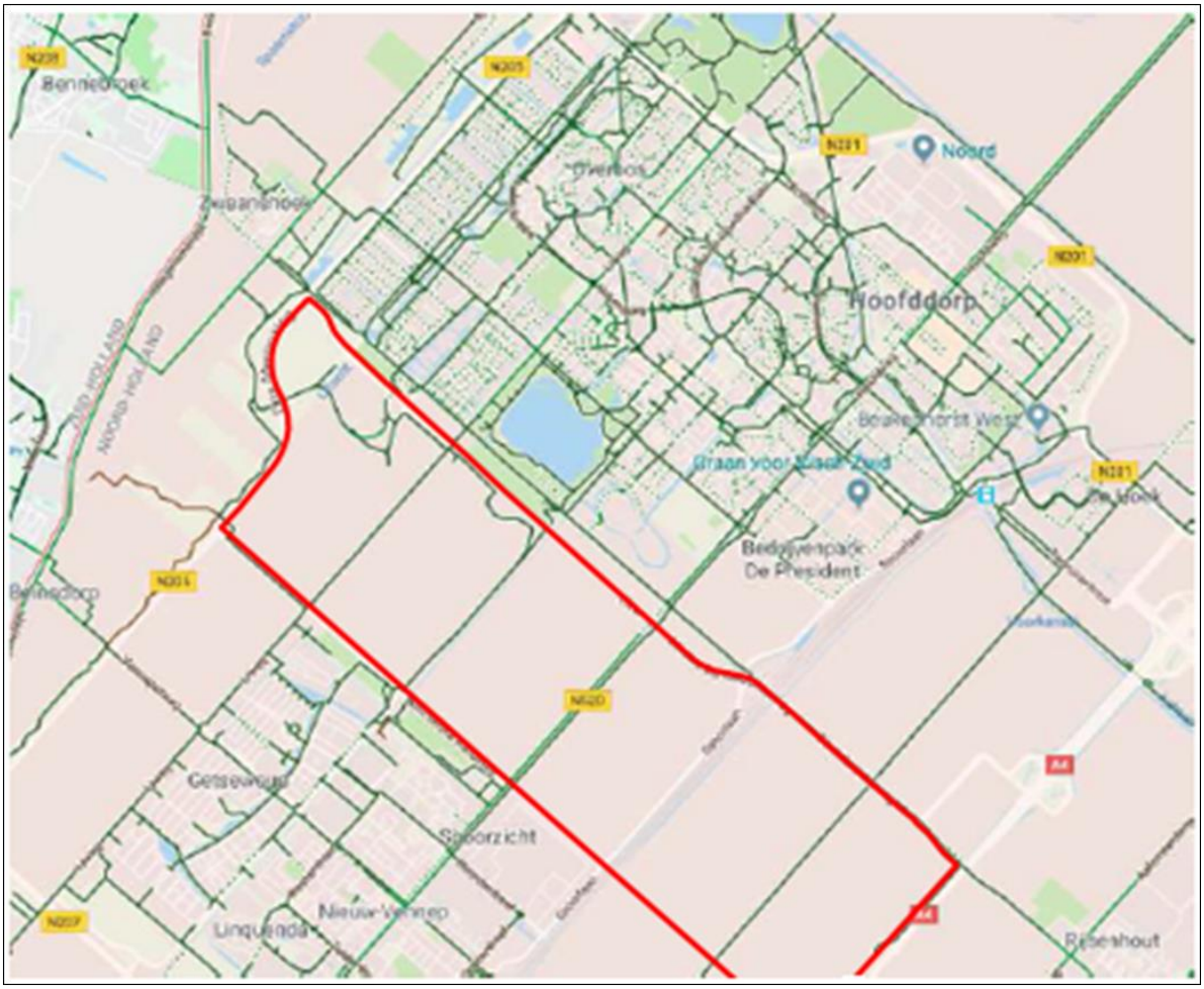
Het algemene beeld is dat de ontwikkelruimte van PARK21 wordt beperkt door de restruimte die op het netwerk aanwezig is. Bij het gefaseerd ontwikkelen van PARK21 dient hiermee rekening gehouden te worden en moeten voorgenomen ontwikkelingen binnen PARK21 getoetst worden aan de beschikbare restruimte. De werkelijk aanwezige restruimte dient door middel van monitoring in beeld gebracht te worden: hiermee kunnen prognoses van het verkeersmodel gecorrigeerd worden naar de werkelijke verkeersgeneratie van ontwikkelingen binnen en buiten PARK21.

Bij toekomstige ontwikkelingen die via een omgevingsvergunning voor een bestemmingsplanactiviteit worden mogelijk gemaakt, zal moeten worden aangetoond dat er voldoende verkeersruimte is voor de betreffende functie. Daarnaast geldt dat de beschikbare verkeersruimte wordt gemonitord.

***Fietsverkeer***

*Huidige situatie*

In de huidige situatie zijn twee fietsverbindingen aanwezig die zijn opgenomen in het fietsnetwerk Noord-Holland. Deze lopen parallel aan de Hoofdvaart en langs de Drie Merenweg (N205). Langs de polderlinten zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Er is een rechtstreekse fietsverbinding tussen de Toolenburgerplas en PARK21. Dit betreft het fietspad dat langs de busbaan (zuidtak Zuidtangent) loopt. Parallel aan de A4 is tussen de Bennebroekerweg en de verzorgingsplaats ook een fietspad aanwezig. De fietspaden die door het plangebied lopen zijn weergegeven in de navolgende afbeelding.




*Fietsnetwerk rondom plangebied*

*Toekomstige situatie*

Bij de verdere ontwikkeling van PARK21 zal ook het fietsnetwerk verder worden uitgebreid om lokale en regionale bezoekers een goed alternatief te bieden om het plangebied te bezoeken. Bij het realiseren van fiets- en wandelpaden wordt gestreefd onderlinge afstand van de verbindingen met de kernen van 500 meter, wat neerkomt op twee verbindingen voor langzaam verkeer per zone die grenst aan stedelijk gebied. Met de toevoeging van fiets- en wandelroutes verbetert de bereikbaarheid van functies binnen het plangebied en voor fietsers tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

Ook is een doorgaand fietspad voorzien dat gaat bijdragen aan een goede oost-westverbinding voor fietsers. De grootschaligheid van het plangebied zorgt in de huidige situatie voor barrièrewerking, bijvoorbeeld doordat de Hoofdvaart en de spoorlijn niet binnen het plangebied kunnen worden overgestoken. Met de ontwikkeling van PARK21 ontstaat een fijnmaziger netwerk van wegen en paden, waardoor ook het bezoek aan PARK21 met het OV bevorderd wordt. Hiervoor meer aandacht in de navolgende paragraaf.

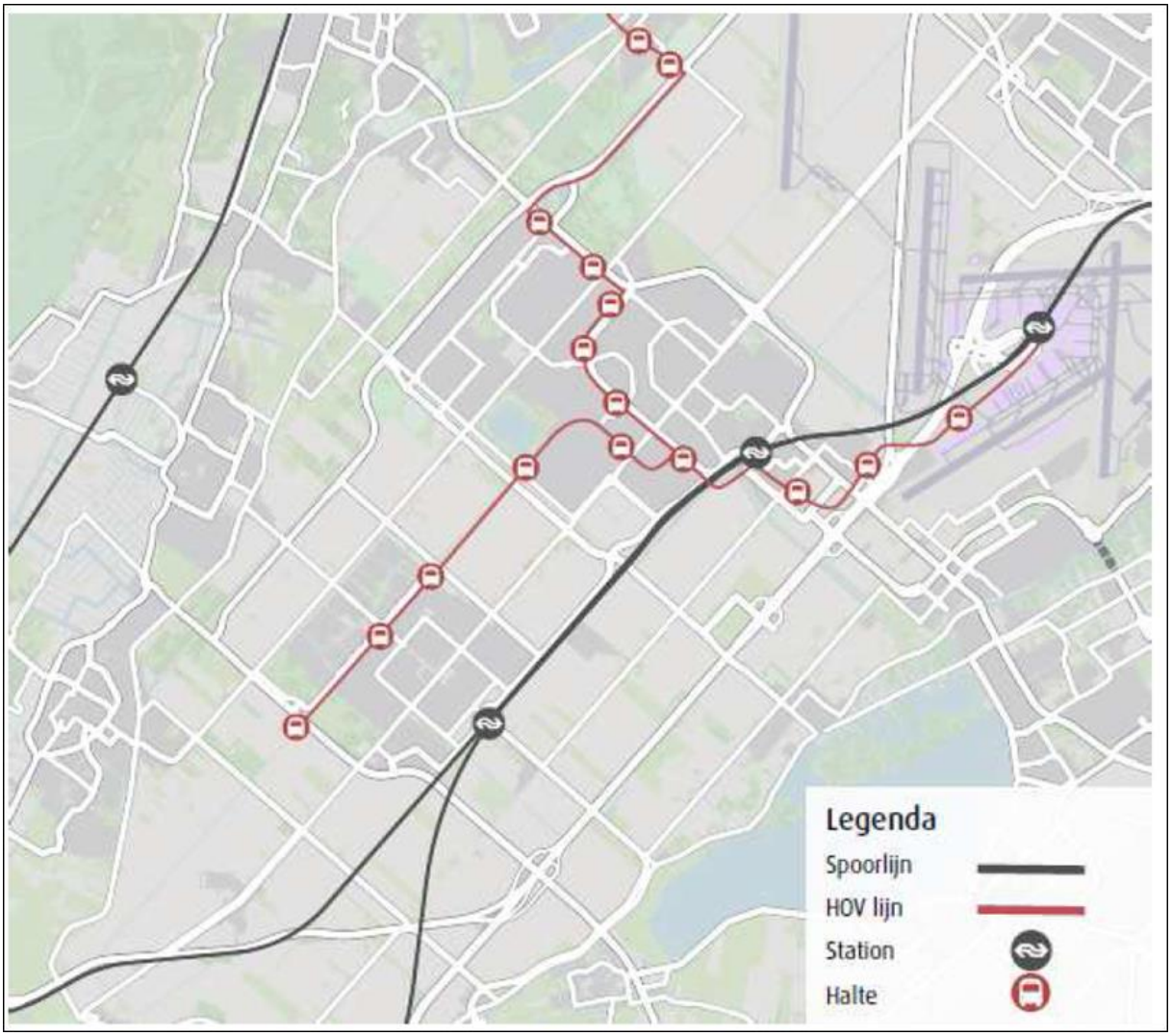
***Openbaar vervoer***

*Huidige situatie*

Het plangebied wordt doorsneden door de spoorlijn Amsterdam – Den Haag en de HSL. De dichtstbijzijnde stations zijn Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

In de huidige situatie loopt een HOV-lijn door PARK21, de lijn 397 tussen Nieuw-Vennep Getsewoud Zuid P&R en Amsterdam busstation Elandsgracht. Deze loopt over een vrijliggende HOV-baan (Zuidtak Zuidtangent) door het plangebied van PARK21. De bus stopt niet in het plangebied: de dichtstbijzijnde bushalten zijn Getsewoud-Noord en Toolenburg-Zuid. Lijn 397 staat in verbinding met Station Hoofddorp (Sprinter station) en HOV-lijn 300 die Haarlem Station met Amsterdam Bijlmer ArenA verbindt. Een ander nabijgelegen station is Nieuw-Vennep. Er is echter nog geen bushalte die een verbinding tussen Nieuw-Vennep station en het plangebied van PARK21 bewerkstelligt. Als onderdeel van de HOV Noordwijk-Schiphol zullen naar verwachting bushaltes worden gerealiseerd op de Nieuwe Bennebroekerweg. Over de Hoofdweg loopt een reguliere busverbinding (lijn 162) die Lisse met Hoofddorp verbindt. Deze heeft een halte aan de Hoofdweg Oostzijde ter hoogte van het crematorium.

De navolgende afbeelding geeft een overzicht van de bestaande HOV-verbindingen in de omgeving van het plangebied.




*HOV en treinverbindingen in de omgeving van het plangebied*

Over de Hoofdweg loopt daarnaast nog een reguliere busverbinding (lijn 162) die Lisse met Hoofddorp centrum en station verbindt.

*Toekomstige situatie*

In de toekomstige situatie zullen naar verwachting nieuwe HOV-haltes in en nabij PARK21 worden gerealiseerd. Hiermee wordt een groot deel van het plangebied bereikbaar met het OV. In de navolgende afbeelding zijn rond drie indicatieve haltes cirkels van 800 meter getrokken, dit is een aannemelijke omvang van het verzorgingsgebied voor een HOV-halte.



*Indicatie verzorgingsgebied HOV-haltes toekomstige situatie*

***Verkeersveiligheid***

De verwachte toename van zowel autoverkeer als fietsverkeer kan leiden tot meer confrontaties tussen deze modaliteiten. Hierbij kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Om die reden bestaat het voornemen om het verkeer zoveel als mogelijk te ontvlechten en het langzaam verkeer voorop te stellen. Randvoorwaardelijk voor de verkeersveiligheid is het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen (bruggen of tunnels) met de Drie Merenweg, Nieuwe Bennebroekerweg en Noordelijke Randweg.

Bij nieuwe ontwikkeling binnen PARK21 dienen de verkeersveiligheidseffecten beoordeeld te worden.

***Parkeren***

Door de ontwikkeling zal er een parkeerbehoefte ontstaan. Parkeren kan binnen een parkkamer in de leisurelaag worden opgelost, of door gebruik van openbare parkeerterreinen op strategische plekken binnen PARK21. Ook tijdelijke parkeerterreinen vormen een oplossing, met name voor functies met een variabele parkeerbehoefte, zoals een evenementenlocatie.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door de aard en omvang van de activiteit waarin het

plan voorziet. Aangezien de aard, omvang en locaties van de toekomstige functies nog niet vastligt, zal er bij de verdere uitwerking van de plannen rekening moeten worden gehouden met de gemeentelijke parkeernormen (Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018). Deze voorwaarde is opgenomen in de regels.

### 6.12.3 Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

## 6.13 Water

### 6.13.1 Wet- en regelgeving

***Europese Kaderrichtlijn Water***

De kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren. Hiermee wordt beoogd vervuiling te voorkomen en te beperken, duurzaam gebruik van water te bevorderen, het aquatische milieu te beschermen en te verbeteren en de effecten van overstromingen en droogte in te perken. De algemene doelstelling is om een goede milieutoestand te bereiken voor alle wateren.

***Waterwet***

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

***Waterbeheerplan 5 2016-2021***

In het “Waterbeheerplan 5 2016 – 2021” staat samen werken aan water centraal. Opdat nu en in de toekomst in dit deel van Nederland onder zeeniveau gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Het hoogheemraadschap van Rijnland wil samen met haar omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Die toekomst wordt mede bepaald door trends in klimaat en maatschappij en de noodzaak om op duurzame wijze met onze omgeving om te gaan. De verwachte toename van neerslag en droogte, bodemdaling, verzilting, zeespiegelrijzing en de verdergaande verstedelijking, leggen een steeds grotere druk op het watersysteem. De hoofdambitie is schoon water en droge voeten. Dit wordt bereikt door:

- Beschermen tegen overstromingen vanuit zee, de rivieren en het regionale watersysteem door een aanpak in drie lagen (meerlaagse veiligheid): preventie, adviseren over het beperken van de gevolgen van overstromingen (gevolgbeperking), en voorbereiden op een calamiteit.
- Zorgen voor schoon en gezond water dat past bij de verschillende functies in een gebied.
- Optimaliseren van de verwerking van het afvalwater en hergebruiken van de grondstoffen uit afvalwater.
- Zorgen voor voldoende water: niet te veel en niet te weinig, passend bij het gebruik.

***Riolering en afkoppelen***

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met het hoogheemraadschap van Rijnland afstemming plaatsvindt over het omgaan met afval- en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat Rijnland uit van een voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen. Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet uitlogende bouwmaterialen en het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen. De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat.

***Keur Rijnland 2015***

De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatwerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen) en voor kwelgevoelige gebieden. Maar ook voor onttrekken en lozen van grondwater en het aanbrengen van verhard oppervlak.

Het uitgangspunt van de Keur Rijnland 2015 is 'ja, tenzij': in beginsel zijn handelingen en/of werken in het watersysteem toegestaan, tenzij expliciet in deze Keur anders is bepaald. De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. Wie bijvoorbeeld op een waterkering wil bouwen, moet een watervergunning aanvragen bij Rijnland (én een omgevingsvergunning bij de gemeente). In de Uitvoeringsregels die bij de Keur horen, is dit nader uitgewerkt.

***Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030***

De Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland (verder Waterplan) is een samenwerkingsdocument tussen de gemeente en het hoogheemraadschap. Het geeft de situatie en problemen weer van het hele watersysteem (oppervlaktewater, hemelwater, grondwater en afvalwater) in Haarlemmermeer. Het stelt doelen met betrekking tot de riolering, het oplossen van infrastructurele knelpunten en nemen van maatregelen. Het Waterplan heeft onder andere als ambitie:

- het scheiden van vuil afvalwater en schoon regenwater;
- het tijdelijk bergen van water om extreme neerslag op te vangen;
- afvalwater als bron te gebruiken waaruit afvalstoffen en energie gewonnen kunnen worden. Haarlemmermeer past bijvoorbeeld innovatieve ontwikkelingen toe bij het inzamelen van afvalwater zoals riothermie, het winnen van warmte uit afvalwater.

In het Waterplan worden ook grondwatermaatregelen beschreven, omdat deze een belangrijke link hebben met de rest van het watersysteem, zoals oppervlaktewater en de ruimtelijke inrichting. Daarnaast is er in het verleden onvoldoende aandacht besteed aan grondwater, waardoor een inhaalslag nodig is om aan de zorgplicht te voldoen.

De maatregelen die genomen moeten worden om de doelstellingen voor het watersysteem te bereiken zijn verzameld in het uitvoeringsprogramma van het Waterplan. De financiering van deze maatregelen komt uit verschillende bronnen, waaronder het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP).

***Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2023***

Het GRP bevat rioleringsbeleid en een overzicht van alle aanwezige rioleringsvoorzieningen. Ook geeft het plan inzicht in de wijze waarop de riolering wordt beheerd, welke effecten er zijn voor het milieu en hoe het beheer wordt gefinancierd.

De gedachten vanuit de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, Proeftuin klimaatbestendige stad en het integraal Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030 zijn ook van toepassing op het gemeentelijke riolerings- en grondwaterbeleid. De rode draad in het beleid is dat de gemeente streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.

Het GRP geeft basis de planning van nieuwe aanleg, plannen om vuiluitworp te reduceren en plannen voor beheer en onderhoud voor de komende drie jaar, met een doorkijk naar de verdere toekomst. Bij nieuwbouw en verbouw is het gescheiden aanbieden van het afvalwater en het hemelwater het uitgangspunt. Voor nieuwbouwwijken en grotere reconstructiegebieden wordt uitgegaan van een zwaardere ontwerpnorm voor het rioolstelsel, waardoor zwaardere regenbuien minder snel overlast veroorzaken.

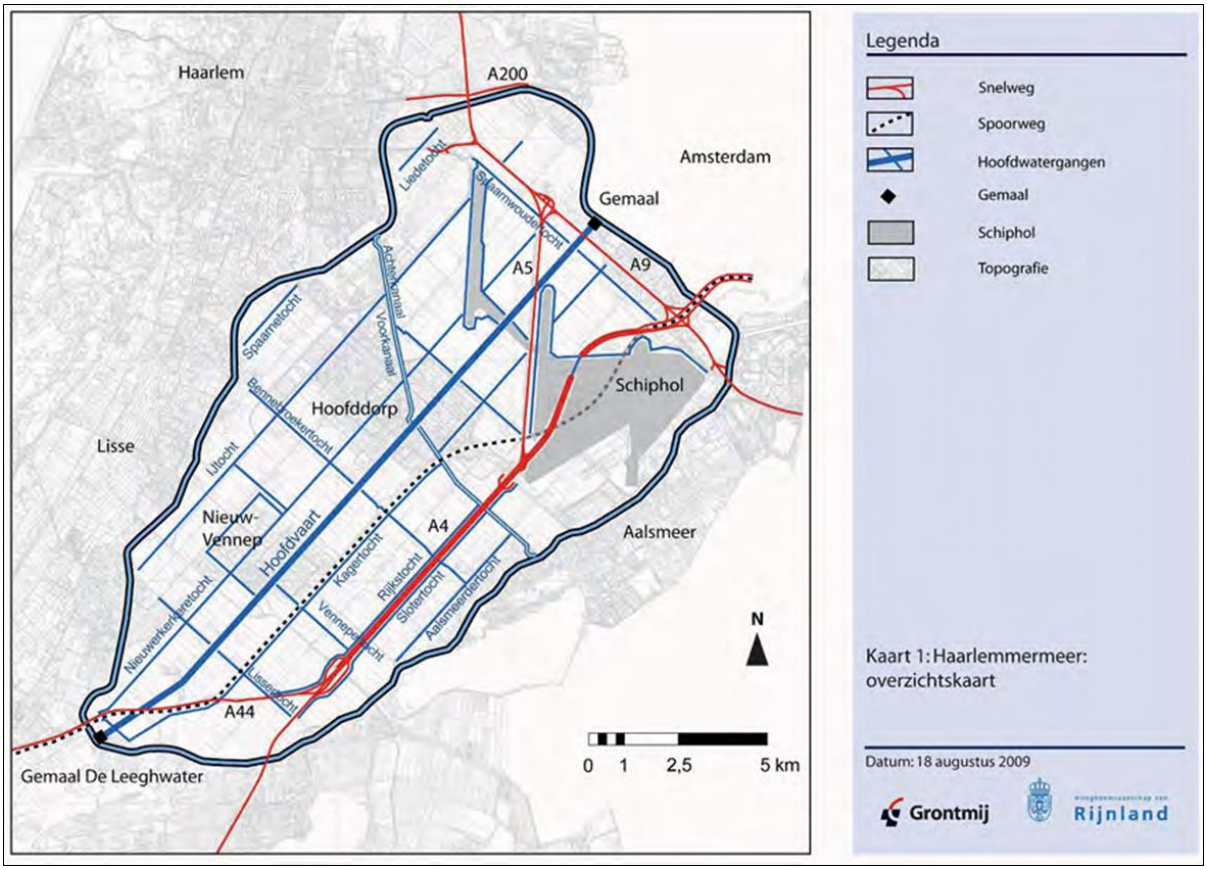
### 6.13.2 Onderzoek

***Situatie plangebied***

*Oppervlaktewater*

De Haarlemmermeerpolder is een droogmakerij van 18.300 ha. De polder kenmerkt zich door een stelsel van rechtlijnige watergangen, waarmee water wordt aan- en afgevoerd. De peilvakken van de Haarlemmermeerpolder zijn gesitueerd rond een centraal peilvak, de polderboezem, met de Hoofdvaart. De meeste peilvakken voeren via gemalen het overtollige water af naar de polderboezem, hoger gelegen peilvakken wateren af onder vrij verval. Vanuit de polderboezem wordt overtollig water uitgeslagen naar Rijnlands boezemstelsel.

In tijden van watertekort wordt middels het oppervlaktewatersysteem vanuit de Ringvaart water aangevoerd. Deze aanvoer dient niet alleen om de waterpeilen te handhaven, maar ook om de waterlopen door te spoelen om een slechte waterkwaliteit te voorkomen. Onder het kopje 'grondwater' is dit nader toegelicht.




*Overzichtskaart watersysteem Haarlemmermeer*

In het plangebied is vooral sprake agrarisch grondgebruik. In Hoofddorp, Nieuw-Vennep en langs de wegen is bebouwing aanwezig. Over het algemeen is in de huidige situatie een streefpeil voor de zomer en de winter aanwezig. De oppervlaktewaterpeilen liggen in de polderboezem, direct noordoostelijk van PARK 21, op NAP -5,87 m (zomerpeil) en NAP -6,02 m (winterpeil). De waterpeilen in PARK21 zelf liggen tussen NAP -6,02 m (hoogste zomerpeil) en NAP -6,76 m (laagste winterpeil).

*Grondwater*

De stijghoogte van het grondwater in het eerste watervoerend pakket varieert van N.A.P. -4 m in het westen tot N.A.P. -5,5 m voor het oostelijke deel van PARK21. De stijghoogte van het grondwater in het eerste watervoerend pakket ligt grotendeels hoger dan de freatische grondwaterstand, waardoor er een voortdurende kwelstroom optreedt naar de percelen en de watergangen. In verband met de kwelsituatie en relatief grote slootafstand in het gebied (150 tot 200 m) zal sprake zijn van opbolling van de grondwaterstand tussen de watergangen in.

Dit houdt in dat er kwel optreedt vanuit het watervoerende pakket naar de deklaag. De omvang van de kwel wordt vervolgens vooral bepaald door de weerstand van de deklaag onder de waterlopen. Hoewel er binnen de Haarlemmermeerpolder gebieden zijn met een hoge weerstand, zijn er ook gebieden waar de weerstand gering is en waar ook in de sloten zogenaamde wellen ontstaan. Hier is er een kortsluitstroom waardoor relatief veel kwel in de sloten komt. Bij graafwerkzaamheden wordt ook nadrukkelijk onderzocht of hierdoor een risico op opbarsten ontstaat. Indien dit het geval is, wordt onderzocht of het toepassen van een beperktere ontgravingsdiepte (dan standaard in de Keur is opgenomen) het opbarsten kan voorkomen, of dat andere maatregelen zoals het toepassen van een onderafdichting in sloten noodzakelijk is.

*Waterkwaliteit*

Het water in het eerste watervoerende pakket bevat ongewenst hoge gehalten aan zout en nutriënten. Door de kwel is met name in de zomerperiode ook de waterkwaliteit van het oppervlaktewater onvoldoende. Zoals hiervoor is aangegeven, wordt in de huidige situatie en op de korte termijn de waterkwaliteit vooral door het inlaten van schoon water (doorspoelen) verbeterd.

*Beschermingsgebieden*

Het plangebied ligt niet in of in de nabijheid van een grondwaterbeschermingsgebied of van een waterwingebied.

***Toekomstige situatie***

Het voornemen bestaat om in PARK21 het VDS toe te passen. Daarnaast is in het plangebied een recreatieplas en een polderuiterwaarde beoogd. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 3.2.

De ontwikkeling van PARK21 heeft de potentie om de klimaatbestendigheid van het gebied op alle vlakken te stimuleren. De problemen met de waterkwaliteit door droogte, de schade door overstroming en wateroverlast, de zoute kwel en de hittestress worden verminderd.

Door de realisatie van de voorgenomen ontwikkelingen ten behoeve van de waterhuishouding wordt droogte, wateroverlast en overstromingsrisico's tegen gegaan. Het verhoogde waterpeil door VDS zorgt voor een zoetwatertoename, welke de tegendruk biedt om de zoute kwel te verminderen. De recreatieplas vermindert op dezelfde manier de kwel en creëert samen met de polderuiterwaarde ruimte voor waterberging. Het gebied met parkkamers en maaiveldverhogingen zijn zo ingericht dat de waterbestendige locaties het water eerst opvangen, en bedrijven en belangrijke infrastructuur droog blijven.

De realisatie van PARK21 zorgt voor een positief effect op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse van het plangebied.

### 6.13.3 Overleg

PM ontwerpbestemmingsplan: wateradvies hoogheemraadschap van Rijnland

### 6.13.4 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

# Hoofdstuk 7 Instrumentarium

## 7.1 Juridisch

PM

## 7.2 Financieel

PARK21 wordt voor een belangrijk deel voorzien op locaties die niet in eigendom zijn van de gemeente. PARK21 kan dus niet tot stand komen zonder het initiatief en de betrokkenheid van private partners. De gemeente creëert condities, stimuleert en begeleidt. Niet alleen omdat de publieke middelen begrensd zijn, maar vooral omdat alleen in die samenwerking de gewenste recreatieve ambities kunnen worden waargemaakt.

Verbindingen en icoonprojecten zijn voor de ontwikkeling van PARK21 van groot belang en aangemerkt als de prioritaire structuur van het park. Bij de verbindingen gaat het, naast de voor een belangrijk deel al bestaande verbindingen met de kernen, met name om de nieuwe hoofdroutes in het park. Icoonprojecten zijn het Parkhart, het recreatiewater, de polderuiterwaarde en het evenemententerrein.

De gemeente wenst op basis van vrijwillige transformatie PARK21 inclusief prioritaire structuur vorm te geven. De gemeente zal inzetten op de minnelijke verwerving van een aantal hiervoor noodzakelijke locaties of met derden over gaan tot realisatie. Voor de prioritaire structuur is het van cruciaal belang een aaneengesloten gebied te realiseren. Mocht dit onverhoopt niet te realiseren zijn op basis van vrijwillige transformatie, dan zal in de uiterste situatie tot onteigening overgaan worden. Deze locaties hebben betrekking op de aanleg van de prioritaire structuur door PARK21 en zijn noodzakelijk voor de aanleg van de noodzakelijke doorgaande verbindingen in het gebied. Het betrekken van deze kavels is noodzakelijk omdat zonder deze locaties geen doorgaande structuur te realiseren is.

De gemeente neemt de ontwikkeling van de prioritaire structuur zelf ter hand of ondersteunt de ontwikkelingen van derden in relatie tot de prioritaire structuur. De nieuwe bestemming 'parklaag' in het bestemmingsplan vormt hiervoor de basis.

***Onteigening***

Op grond van het bepaalde in artikel 77 van de Onteigeningswet heeft de gemeente ten behoeve van de uitvoering van een bestemmingsplan de mogelijkheid om een onteigeningsprocedure te volgen. De gemeenteraad kan op basis hiervan tot onteigening besluiten. In onderhavig bestemmingsplan zijn, een en ander conform het bepaalde in artikel 3.4 van de Wet ruimtelijke ordening, een aantal gronden waarvan het gebruik afwijkt van het plan aangewezen ten aanzien waarvan de verwezenlijking in de naaste toekomst noodzakelijk wordt geacht. Belanghebbenden kunnen overeenkomstig afd. 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht een zienswijze indienen met betrekking tot het verzoek tot onteigening.

PM ontwerpbestemmingsplan: kostenverhaal

## 7.3 Communicatie

Te zijner tijd worden in deze paragraaf of in een separate bijlage de resultaten van de procedure verwerkt.

# Bijlagen bij de toelichting

# Bijlage 1 Milieueffectrapport

# Bijlage 2 Ladderonderbouwing

# Bijlage 3 Natuurtoets

# Bijlage 4 Akoestisch onderzoek evenementenlocatie

# Bijlage 5 Verkeersonderzoek

## Eindnoten

1. Hoogwaardig openbaar vervoer

2. Conform artikel 110g Wgh mag een correctie worden toegepast op het berekende geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer. Voor wegen waar 70 km/uur of harder gereden mag worden is de aftrek 2 dB en voor de overige wegen 5 dB. De wettelijk toegestane snelheid is hier van belang. Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt geen aftrek aangezien deze wegen geen zone hebben en hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder vallen. Enkel bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" wordt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel toegepast.

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

4. Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

5. Ultrafijnstof is het allerkleinste bestanddeel van fijnstof, de stofdeeltjes zijn kleiner dan 0,1 micrometer.

6. De restruimte van een kruispunt kan gedefinieerd worden als de ruimte tussen de capaciteit en intensiteit, die ingevuld kan worden door extra verkeer zonder dat er problemen met de verkeersafwikkeling ontstaan. In beginsel wordt deze restruimte berekend als een verkeersintensiteit (extra als gevolg van ontwikkelingen) in het maatgevende spitsuur. Deze verkeersintensiteit is in het verkeersonderzoek PARK21 ook vertaald naar het aantal bezoekers van functies binnen PARK21. Hierbij is uitgegaan van functies met lokale, regionale en nationale invloed.