

GEMEENTE LANDSMEER

LUIJENDIJK-ZUID

BESTEMMINGSPLAN

vast te stellen

Auteurs : *mRO* b.v.

Opdrachtnummer : 45.05

Datum : november 2008

Versie : 7

Vastgesteld d.d. :

Goedgekeurd d.d. :

Inhoud : Toelichting
Bijlagen bij de toelichting
Voorschriften
Bijlagen bij de voorschriften
Plankaart

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	5
1.1	ALGEMEEN	5
1.2	LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	6
1.3	AANLEIDING EN DOEL	6
1.4	VIGERENDE PLANNEN	6
1.5	OPBOUW TOELICHTING	7
2	BELEIDSKADER	9
2.1	RIJKSBELEID.....	9
2.1.1	<i>Nota Ruimte</i>	9
2.1.2	<i>Vierde Nota Waterhuishouding</i>	11
2.1.3	<i>Nota Mobiliteit</i>	11
2.1.4	<i>Flora- en Faunawet</i>	11
2.1.5	<i>Archeologie</i>	11
2.1.6	<i>Luchtkwaliteit en externe veiligheid</i>	12
2.2	PROVINCIAAL BELEID	13
2.2.1	<i>Streekplan Noord- Holland Zuid 2003</i>	13
2.2.2	<i>Ruimte voor water</i>	17
2.2.3	<i>Ruimte voor wonen</i>	18
2.2.4	<i>Ruimte voor werken</i>	19
2.2.5	<i>Milieubeleid</i>	19
2.2.6	<i>Provinciale Ecologische Hoofdstructuur</i>	19
2.2.7	<i>Provinciaal Waterhuishoudingsplan</i>	19
2.3	GEMEENTELIJK BELEID	22
2.3.1	<i>Woonvisie</i>	22
2.3.2	<i>Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP)</i>	22
2.3.3	<i>Welstandsnota</i>	22
3	RANDVOORWAARDEN , ONDERZOEK EN MILIEUASPECTEN	25
3.1	GELUIDSASPECTEN	25
3.2	BODEM	28
3.3	WATERASPECTEN	29
3.4	LUCHTKWALITEIT.....	35
3.5	EXTERNE VEILIGHEID EN BEDRIJVENZONERING	37
3.6	HOOGSPANNINGLEIDING	40
3.7	ARCHEOLOGIE	42
3.8	FLORA- EN FAUNAWET	43
3.9	DUURZAAM BOUWEN MET ENERGIEPRESTATIEAMBITIES	44
4	PLANBESCHRIJVING	47
4.1	NIEUWBOUW LUIJENDIJK-ZUID	47
4.1.1	<i>Het stedenbouwkundig plan</i>	48
4.1.2	<i>Het woningbouwprogramma</i>	50
4.1.3	<i>Architectonische randvoorwaarden</i>	51
4.1.4	<i>Groenstructuur</i>	53

4.1.5	Verkeer	55
4.1.5.1	Ontsluiting plangebied	56
4.1.5.2	Erftoegangswegen	57
4.1.5.3	Prognose verkeersintensiteiten 2020	59
4.1.5.4	Openbaar vervoer.....	63
4.1.5.5	Parkeren	63
4.2	OVERIGE VOORZIENINGEN	64
4.3	OVERIGE NIEUWE ONTWIKKELINGEN.....	66
4.4	HET BESTEMMINGSPLAN.....	70
5	JURIDISCHE ASPECTEN.....	71
5.1	ALGEMEEN	71
5.2	PLANKAART	71
5.3	VOORSCHRIFTEN	72
5.4	ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING.....	73
6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	81
7	OVERLEG EN INSPRAAK	83
7.1	INSPRAAK	83
7.2	OVERLEG EX ART. 10 BRO	83
7.3	ZIENSWIJZEN ONTWERPPLAN.....	83

Bijlagen:

- Inspraaknota behorend bij het Bestemmingsplan Luijendijk-Zuid (april 2008);
- Nota van Zienswijzen, behorend bij het ontwerpbestemmingsplan Luijendijk-Zuid (november 2008).

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Voorliggend bestemmingsplan 'Luijendijk-Zuid' dient ertoe het gemeente bestuur van Landsmeer op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een passend beleidsinstrument te geven voor inrichting van de nieuwbouwwijk Luijendijk-Zuid, alsmede het zuidelijk gelegen gebied bufferzone en de begraafplaats.

Het bestemmingsplan bevat een adequate, toetsbare regeling die afgestemd is op de actuele eisen van beleid en beheer op basis waarvan bouwvergunningen kunnen worden verleend.

Aan de basis van dit bestemmingsplan ligt het Definitief Ontwerp Stedenbouw Luijendijk-Zuid (Paul van Beek landschappen, vastgesteld in april 2007) ten grondslag. In navolgende hoofdstukken zal veelvuldig naar dit plan worden verwezen.

Daarnaast is bij het opstellen van dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van de notitie "Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP2008), bindende afspraken en aanbevelingen met betrekking tot de opbouw en de presentatie van het bestemmingsplan (digitaal en analoog)" van het Ministerie van VROM.



Ligging plangebied
Bron: Google Earth



Overzicht bestaande deelgebieden bestaande situatie

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied, ten zuidwesten van de kern Landsmeer, is onderdeel van de open ruimte tussen Amsterdam en Landsmeer en is ongeveer 37 hectare groot. Het plangebied ligt ten noorden van de A10. Luijendijk-Zuid sluit aan op de bebouwing van de bestaande wijk Luijendijk. Ten zuiden van de nieuwbouw van Luijendijk-Zuid ligt de bufferzone, waarin ruimte is geboden aan volkstuinen en agrarisch gebied met recreatief medegebruik. In het zuidoosten van het plangebied ligt een begraafplaats. De plangrens aan de zuidzijde van het plangebied wordt gevormd door de grens van de watergang langs de A10, tevens gemeentegrens. De noord oostgrens van het plangebied wordt gevormd door een sloot langs de bestaande woningen. De westgrens wordt bepaald door de as van 't Twiske, tevens gemeentegrens. De oostelijke grens wordt gevormd door de rand van het Lint.

1.3 Aanleiding en doel

Voor het plangebied Luijendijk-Zuid is een verkavelingschets opgesteld door het bureau Paul van Beek Landschappen. Het plangebied betreft een ruimtelijke afronding van de bestaande wijk Luijendijk aan de zuidwestkant van Landsmeer. Luijendijk-Zuid is een grote opgave binnen drie deelprojecten (herinrichting Breekoever, Herinrichting Dorpskern en nieuwbouw Luijendijk-Zuid) voor de stedenbouwkundige en landschappelijke versterking van Landsmeer. Net zoals bij de herinrichting van de Dorpskern en de herontwikkeling van de Breekoever is de nieuwbouw op Luijendijk-Zuid een opgave binnen Landsmeer: wonen op maat.

Luijendijk-Zuid, op dit ogenblik een braakliggend gebied opgehoogd met zand, is bij uitstek een plek waar de gemeente Landsmeer zich als dorp presenteert en Luijendijk-Zuid het nieuwe dorpsgezicht wordt.

Het gebied aan de zuidzijde van het nieuwbouwgebied wordt eveneens in het plangebied opgenomen omdat in deze zone de verplaatsing van de hoogspanningslijn mogelijk gemaakt dient te worden. Momenteel staat de hoogspanningslijn op een locatie die ten gevolge waarvan een groot deel van de nieuwbouwwoningen niet kan worden gerealiseerd in verband met een van bebouwing vrij te houden zone.

1.4 Vigerende plannen

Op 24 februari 1976 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Luijendijk' vastgesteld. Op 5 april 1977 is dit bestemmingsplan gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De onthouding van goedkeuring heeft geen betrekking op het voorliggende bestemmingsplan. Het plangebied Luijendijk-Zuid ligt grotendeels binnen de

bestemmingsgrenzen van het bestemmingsplan Luijendijk en bestemmingsplan Bufferzone. In het vigerende bestemmingsplan is voor de gronden van het voorliggende plangebied ruimte geboden aan deels groenvoorzieningen, deels sportvelden en deels wonen (via wijzigingsbevoegdheid). Dit nieuwe bestemmingsplan wordt nu opgesteld omdat de beoogde ontwikkelingen niet passen binnen het vigerende bestemmingsplan.

1.5 Opbouw toelichting

In de toelichting wordt in hoofdstuk 2 het relevante beleid van zowel het Rijk, de provincie als de gemeente beschreven.

Hoofdstuk 3 omvat de verschillende randvoorwaarden en onderzoeken (o.a. milieuaspecten) die betrekking hebben op het plan. De uitgangspunten en de toekomstige inrichting zijn vervolgens in hoofdstuk 4 verwoord.

In Hoofdstuk 5 is een toelichting op de plankaart en de voorschriften opgenomen.

Ten slotte zet hoofdstuk 7 de resultaten van de inspraak en het art. 10 BRO overleg uiteen.

2 BELEIDSKADER

Op zowel provinciaal als gemeentelijk niveau is veel beleid geformuleerd dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals het bestemmingsplan, een rol speelt. De meest relevante beleidsaspecten die betrekking hebben op het plangebied worden in dit hoofdstuk uiteengezet.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 *Nota Ruimte*

Op achtereenvolgens 17 mei 2005 en 17 januari 2006 hebben de Tweede en Eerste Kamer ingestemd met deel 4 van de Nota Ruimte "Ruimte voor ontwikkeling". Met dit deel 4 is de procedure van de planologische kernbeslissing, zoals aangegeven in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, afgerond. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 in onder andere de Staatscourant is de Nota Ruimte formeel in werking getreden.

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin het nationaal ruimtelijk beleid zoveel mogelijk is ondergebracht. Uitwerkingen van deze Nota zijn onder andere de Nota Mobiliteit, de Agenda Vitaal Platteland en het Actieprogramma Cultuur en Ruimte. Met de inwerkingtreding van deze Nota Ruimte vervallen de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (Complete versie van oktober 1999) en het Structuurschema Groene Ruimte van december 1995.

Met de Nota Ruimte worden ook de lopende (PKB-)procedures van de Vijfde Nota, het SGR2 en het Nationaal Verkeers - en Vervoersplan (inclusief de daarin nog geldende versies) integraal afgerond. Deze plannen doorliepen wel de procedure van een PKB, maar zijn echter nooit vastgesteld.

In de Nota Ruimte gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van het (rijks)beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimteveragende functies op het beperkte oppervlak, dat Nederland ter beschikking staat. Het ruimtelijk beleid van het rijk zal worden gericht op vier algemene doelen:

- de versterking van de internationale concurrentiepositie
- het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland
- het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter-) nationale ruimtelijke waarden
- het borgen van veiligheid

Een van de speerpunten van dat beleid is dat het rijk zich, meer dan voorheen, richt op gebieden en netwerken die van nationaal belang zijn. Daarentegen wordt meer ruimte gegeven aan mede-overheden, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en burgers. Het motto 'Decentraal wat kan, centraal wat moet' is hierbij een belangrijk uitgangspunt.

De nota ruimte formuleert ook beleid voor de hoofdinfrastructuur, dat voor dit plan relevant is, omdat het plangebied grenst aan rijksweg A-10. Dit beleid is opgenomen in de hieronder samengevatte onderdelen van de nota.

2.3 Steden, dorpen, bereikbaarheid

2.3.3.2 Beschikbaarheid ruimte

Er moet voldoende ruimte voor infrastructuur beschikbaar zijn

2.3.3.2 Uitbreidingsruimte hoofdinfrastructuur

Er moet uitbreidingsruimte langs de hoofdinfrastructuur beschikbaar blijven. Toekomstige verbredingen van infrastructuur mogen financieel en fysiek niet worden gehinderd.

2.3.5 Milieu en externe veiligheid

Het rijk zorgt ten minste voor de basiskwaliteit langs de hoofdinfrastructuur. Het beleid is gericht op het oplossen van bestaande knelpunten en het voorkomen van nieuwe.

Waterbeleid

In hoofdstuk 3 van de Nota Ruimte wordt onder "Water en Groene Ruimte" uitgebreid aandacht geschonken aan het waterbeleid.

Met name de doelstelling om de water- en bodemkwaliteit te verbeteren is in het kader van dit bestemmingsplan een aandachtspunt.

Ter voorkoming van (grond)wateroverlast en ter vermindering van de verdroging wordt de ruimte zodanig bestemd, ingericht en gebruikt dat water beter wordt vastgehouden in het betreffende gebied. Als dat niet voldoende is worden maatregelen genomen om water te bergen. Hiervoor wordt het areaal oppervlaktewater al of niet tijdelijk, vergroot en zo nodig het peilbeheer aangepast. Pas in laatste instantie wordt zo nodig water af- of aangevoerd. Deze prioriteitenvolgorde (vasthouden – bergen – afvoeren) wordt aangeduid als de 'drietrapstrategie waterkwantiteit'.

Ook is het belangrijk dat de ruimte zodanig wordt bestemd, ingericht en gebruikt dat geen vervuiling optreedt naar het grond- en oppervlaktewater. Als dat niet voldoende is, worden zo mogelijk (aanvullend) maatregelen getroffen om schone en vuile waterstromen gescheiden te houden. Wanneer ook dat onvoldoende soelaas biedt, is zuiveren van de vuile waterstromen aan de orde. Deze prioriteitenvolgorde (voorkomen – scheiden – zuiveren) wordt aangeduid als de 'drietrapstrategie waterkwaliteit'.

Bovendien is het belangrijk dat een eventuele nadelige invloed op het watersysteem, als gevolg van bijvoorbeeld een ruimtelijke ingreep, waterneutraal of waterpositief wordt gecompenseerd. Dit betekent dat bij herstructurering van bestaand stedelijk gebied een zodanige inrichting wordt gekozen dat afwenteling van eventuele problemen met (grond)waterkwaliteit of –kwantiteit op de omgeving wordt verminderd.

2.1.2 Vierde Nota Waterhuishouding

Het beleid, dat in deze nota is opgenomen, heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen. Dit beleid vormt ook de basis voor de watertoets, die het besluit op de ruimtelijke ordening voor alle plannen voorschrijft. Het waterhuishoudingsplan geldt voor de periode 1996-2006.

In hoofdstuk 3.3 is de watertoets voor dit bestemmingsplan opgenomen.

2.1.3 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een verkeerskundige uitwerking van de Nota Ruimte en geeft de volgende beleidsdoelen aan:

- het verbeteren van de internationale bereikbaarheid
- het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden
- een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter-)nationale en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving.

Deze nota bevat in de hoofdstukken 6 Veiligheid en 7 leefomgeving ook beleid met betrekking tot verkeer, vervoer en verkeersveiligheid voor de decentrale overheden en is daarom in dit kader van belang.

2.1.4 Flora- en Faunawet

Krachtens de in april 2002 in werking getreden Flora- en Faunawet is het gemeentebestuur verplicht om bij nieuwe ontwikkelingen waarbij flora en fauna in het geding komt (zowel binnen als buitenstedelijk) in beeld te brengen wat de gevolgen daarvan zijn voor de aanwezige natuurwaarden. Voorts dient het bestuur inzicht te geven in de vraag of verwacht mag worden dat een ontheffing krachtens de Flora en Faunawet kan worden verkregen voor de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk zijn gemaakt. In hoofdstuk 3 wordt hier nader op ingegaan.

2.1.5 Archeologie

In 1992 heeft Nederland als lid van de Raad van Europa het Verdrag van Malta ondertekend. Dit verdrag heeft als doel het Europese archeologische erfgoed veilig te stellen. Eén van de verdragsverplichtingen voor de Nederlandse overheid is dat zij moet streven naar afstemming en overeenstemming tussen de onderscheiden behoeften van de archeologie en de ruimtelijke ordening. Ter behoud, en bescherming van plaatsen van

archeologisch belang dienen archeologen te worden betrokken bij het planningsbeleid. Daartoe zou bij de voorbereiding van bestemmingsplannen meer aandacht moeten worden besteed aan de (mogelijke) aanwezigheid van archeologische waarden en indien aanwezig zouden beschermende regelingen in het plan moeten worden opgenomen. Daarbij dient volgens het Verdrag het uitgangspunt te zijn dat 'de bodemverstoorder betaalt'.

In september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) gedeeltelijk van kracht geworden. De Wamz is een wijzigingswet die voornamelijk de Monumentenwet 1988, maar ook drie andere wetten aanpast ten behoeve van de archeologische monumentenzorg. Aan de Wet op de archeologische monumentenzorg is het Besluit archeologische monumentenzorg gekoppeld, waarin een aantal zaken ten behoeve van de Wamz geregeld wordt. De belangrijkste onderdelen hiervan vormen de excessieve kostenregeling voor opgravingen en de opgravingvergunning. De Wamz regelt naast de herziening van de Monumentenwet ook wijziging van de Ontgrondingswet, de Wet Milieubeheer (in het kader van m.e.r.-plichtige projecten) en de Woningwet en werkt door in de ruimtelijke plannen (projecten) van gemeenten en provincies.

Archeologische taken en verplichtingen, die voortvloeien uit de nieuwe Wamz, liggen vanaf 1 september 2007 bij de gemeenten. Er wordt verwacht dat zij een archeologisch beleid met bijbehorende instrumenten ontwikkelen. Archeologische monumentenzorg is een nieuw beleidsveld voor gemeenten. Het rijk blijft de mogelijkheid behouden om wettelijk beschermde monumenten aan te wijzen. De provincie op haar beurt toetst de ruimtelijke ordening en ziet vanuit die rol toe op de wijze, waarop de archeologische monumentenzorg wordt weergegeven in bestemmingsplannen.

De belangrijkste verplichting ingevolge de Wamz is dat de gemeenteraad bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening moet houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden. Ook bij het voeren van vrijstellingsprocedures dient het archeologisch belang expliciet te worden meegewogen.

In paragraaf 3.7 is dit onderdeel nader uitgewerkt.

2.1.6 Luchtkwaliteit en externe veiligheid

Milieuaspecten spelen een steeds belangrijkere rol in het ruimtelijke ordeningsproces. Vooral de luchtkwaliteit en de externe veiligheid hebben de laatste tijd volop in de belangstelling gestaan.

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. Daarmee zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005), de Regeling saldering luchtkwaliteit, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit vervallen.

De nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Gemeenten zijn hiermee verplicht bij het uitoefenen van bevoegdheden de grenswaarden in acht te nemen.

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De kans op en de gevolgen van mogelijke ongevallen zijn te berekenen in een risicoanalyse. Met de risicoanalyse is voor elke willekeurige locatie langs een route van gevaarlijke stoffen (weg, binnenwater, spoor), de zogenaamde mobiele bronnen, het risico voor de omgeving te berekenen.

Eenzelfde berekening kan worden gemaakt voor stationaire inrichtingen waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn (chemische installaties, vuurwerkfabrieken, LPG installaties, etc.). Hiervoor geldt het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (in combinatie met de Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen) dat in oktober 2004 van kracht is geworden.

In hoofdstuk 3 van deze toelichting wordt op deze aspecten nader ingegaan.

Hoogspanningslijn

Zuidelijk van het geplande woongebied is sprake van een bestaande hoogspanningslijn, die van invloed is op de voorgestane woningbouw in Luijendijk-Zuid.

In hoofdstuk 3 wordt nader op de problematiek ingegaan. De hoogspanningslijn wordt verplaatst zodat de geplande woningbouw buiten de invloedssfeer van de hoogspanningslijn blijft.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Streekplan Noord- Holland Zuid 2003

Van groot belang vormt het streekplan Noord-Holland Zuid 2003. Dit streekplan vervangt, of beter geformuleerd, omvat eveneens eerdere provinciale beleidsstukken, zoals het regionaal structuurplan 1995-2005. In het streekplan is de ruimtelijke hoofdstructuur voor het zuidelijke deel van de provincie Noord-Holland vastgelegd.

Deze ruimtelijke hoofdstructuur laat zich omschrijven in de aanwijzing van een aantal hoogdynamische samenhangende gebieden (waaronder Amsterdam, Almere etc) en een samenhangend laagdynamisch grootschalig landschapgebied.

Binnen deze ruimtelijke hoofdstructuur speelt de verbetering van de waterhuishouding een belangrijke rol.

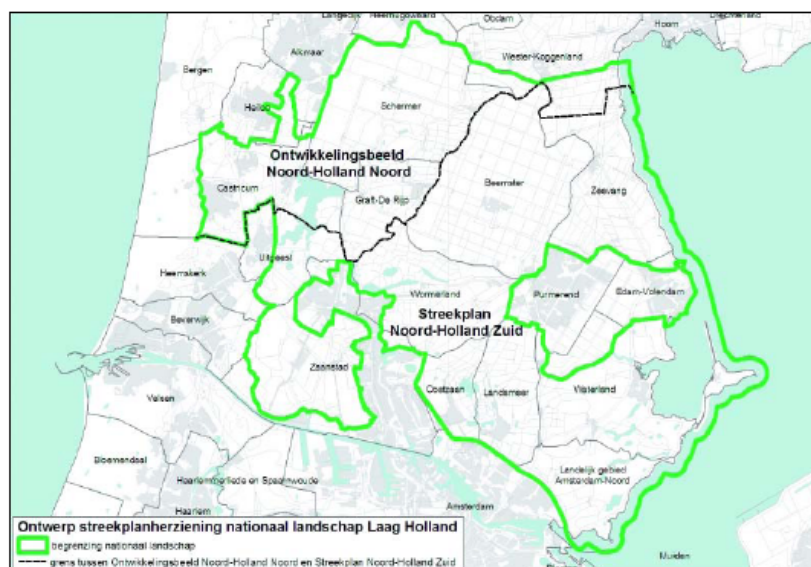
In nevenstaande figuur is een uitsnede van de streekplankaart opgenomen, met daarin het plangebied.

Luijendijk-Zuid is opgenomen als stedelijk gebied binnen de rode contour, waarin de bouw van ca. 700 woningen is voorzien. Westelijk van het Lint is sprake van grootschalige recreatie, ter plaatse van 't Twiske. Verder is in het buitengebied van Landsmeer sprake van natuurgebied (lichtgroen in figuur) Slechts een klein deel is binnen de aanduiding agrarisch gebied (gele gebieden in nevenstaande figuur) opgenomen.

Streekplanuitwerkingen Nationaal landschap laag Holland

Het nationaal landschap Laag Holland (de Noord-Hollandse benaming voor Noord-Hollands Midden) is een gebied met bijzondere kernkwaliteiten. Het is een gaaf cultuurlandschap met karakteristieke dorpen, grote openheid, geometrisch inrichtingspatroon in droogmakerijen, strokenverkaveling van het veenweidegebied en hoge archeologische waarden. In de Nota Ruimte heeft het rijk een globale begrenzing opgenomen van de nationale landschappen. In deze nota staat dat provincies verantwoordelijk zijn voor de uitwerking van het beleid voor nationale landschappen. De gedetailleerde begrenzing moet worden opgenomen in de streekplannen en de benoemde kernkwaliteiten moeten per nationaal landschap worden uitgewerkt. Het Streekplan Noord-Holland Zuid voorziet al in grote mate in de beleidslijnen voor het nationaal landschap Laag Holland. Wat betreft het concrete beleid zal het bestaande beleid uit het streekplan worden gehandhaafd. De streekplanherziening Nationaal landschap Laag Holland is met name gericht op het vaststellen van de definitieve grenzen van Laag Holland.

In het Streekplan Noord-Holland Zuid (vastgesteld op 17 februari 2003) zijn stedelijke gebieden groter dan 5 ha binnen de rode contour



gebracht. Het overgrote deel van het nationaal landschap Laag Holland is gelegen buiten de rode contour. Ook Luijendijk - Zuid is opgenomen in de rode contour.

Voor het gebied buiten de rode contour geldt het beleid voor het landelijk gebied dat is te onderscheiden in:

- Algemeen beleid
- Beleid voor gebieden met groene en cultuurhistorische waarden en de milieubeschermingsgebieden.

Buiten de rode contour mag geen verdere verstedelijking plaatsvinden. In een aantal gevallen en onder voorwaarden is functieverandering toegestaan van agrarische en niet-agrarische functies naar verbrede landbouw en/of naar kleinschalige vormen van wonen, werken en recreatie.

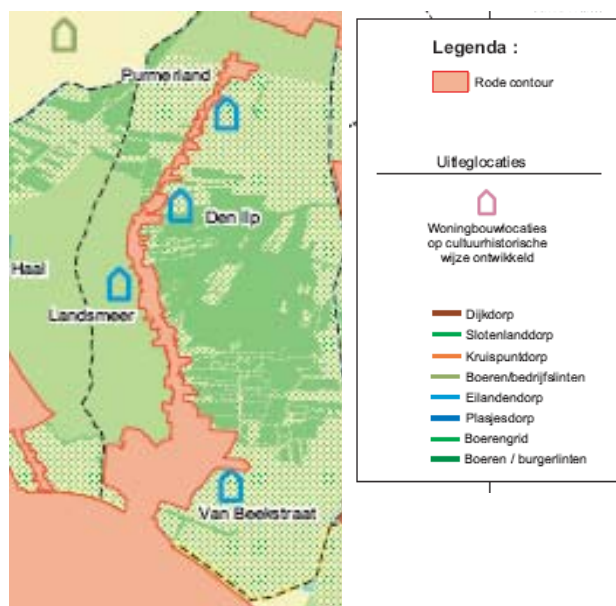
Om de ruimtelijke doelstellingen voor het nationaal landschap Laag Holland te realiseren zijn er een aantal specifieke beleidslijnen voor Laag Holland naast de algemene beleidslijnen uit het Streekplan Noord- Holland Zuid van toepassing op het nationaal landschap.

Binnen de nationale landschappen is ruimte voor ten hoogste het aantal woningen dat nodig zou zijn om de natuurlijke groei van de bevolking in het nationaal landschap op te vangen. Dit wordt migratiesaldo 0 genoemd. Op basis van dit beginsel is de woningbehoefte in Laag Holland 6.700 woningen voor de periode van 2004-2020. De nu bekende woningbouwplannen hebben een omvang van 5.200 woningen. De woningbouwplannen binnen Laag Holland passen dus binnen de aantallen die door migratiesaldo 0 worden bepaald.

Binnen nationale landschappen zijn ruimtelijke ontwikkeling mogelijk mits de kernkwaliteiten worden behouden of versterkt. Maatvoering, schaal en ontwerp zijn in relatie tot de kernkwaliteiten en bestaande functies in het gebied bepalend voor wat er per locatie mogelijk is. De mogelijkheden in al bebouwde delen van het landschap zullen groter zijn dan in de onbebouwde delen. Grootschalige verstedelijkingslocaties en bedrijventerreinen, nieuwe glastuinbouwlocaties en nieuwe grootschalige infrastructuurprojecten (uitgezonderd capaciteitsuitbreiding) zijn daarom in principe niet toegestaan in het nationaal landschap.

Streekplan Uitwerking Waterlands wonen

Deze streekplanuitwerking omvat een verdere uitwerking van de verdeling van woningen van woningen over de regio. De nieuwe bouwopgave in het streekplan voor de regio Waterland tot 2020 bedraagt 6.000 woningen. Het streekplan heeft de ambitie om 50% (3.000



woningen) binnenstedelijk te realiseren door middel van Intensiveren, Combineren en Transformeren (verder ICT). De woonopgave mag gespreid over de regio Waterland plaatsvinden, met in achtneming van de ICT-doelstelling. Op het moment van vaststelling van het streekplan was nog niet voldoende duidelijk waar en op welke wijze woningbouw gerealiseerd kon gaan worden. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken heeft de provincie het bouwprogramma verder uitgewerkt.

Het plangebied bestaat uit de grondgebieden van de gemeenten die deel uitmaken van de regio Waterland. Dit zijn de gemeenten Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zeevang.

Ook Landsmeer valt derhalve binnen de streekplanuitwerking. In bijgaande figuur is de streekplankaart(uitwerking) weergegeven. Van belang in dit kader is het gegeven dat Lujendijk-Zuid binnen de rode contour is gesitueerd. Binnen de gemeentegrens is de locatie Purmerland aangewezen voor 40 woningen. De betreffende locatie is echter buiten het plangebied van dit bestemmingsplan gelegen.

Rijksbufferzone Amsterdam – Purmerend

In dit beleidskader legt de provincie de ontwikkelingsmogelijkheden in de zogenaamde bufferzone vast. In de nota Ruimte wordt expliciet aangegeven de bufferzones, de open ruimten tussen verstedelijkte gebieden, open te houden van verder stedelijke ontwikkelingen, ook wel het nee-tenzij regime voor de rijksbufferzones. In de provinciale streekplanuitwerking Waterlands Wonen is daarentegen veeleer sprake van een ja-mits regime. De provinciale uitwerking van de bufferzone geeft duidelijkheid en heft de mogelijke discrepantie tussen beide zones uitwerkingen op.

De uitwerking gaat uitgebreid in op de beeldkwaliteit van de deelgebieden in de bufferzone en met name de kernkwaliteit van het landschap. Per deelgebied wordt de gemeente handvatten geboden op welke wijze de geboden woonontwikkeling in Waterlands Wonen landschappelijk kan worden ingepast. Ook wordt handvatten geboden voor de wijze waarop de extensieve recreatieve ontwikkelingen (paden etc.) ingepast kunnen worden.

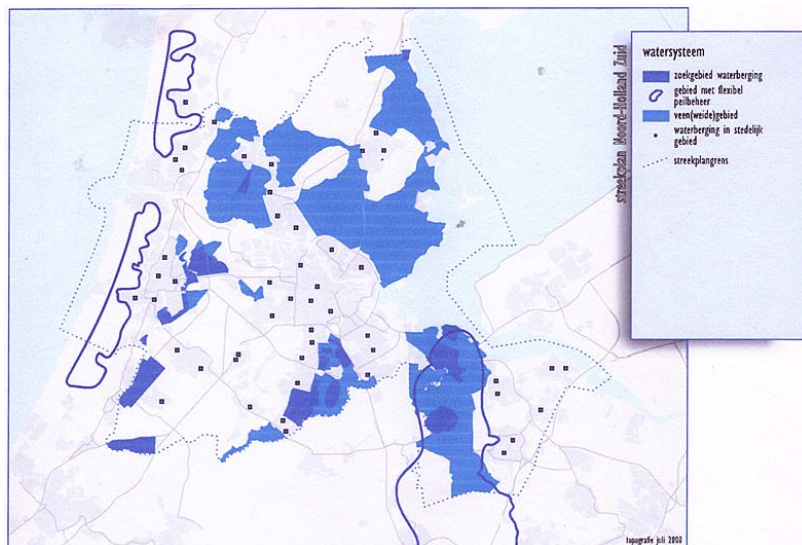
Voor dit bestemmingsplangebied is geen sprake van concrete voorstellen etc.



2.2.2 Ruimte voor water

De provincie geeft prioriteit aan het creëren van duurzame en robuuste watersystemen door meer ruimte aan water te geven als grondslag voor ruimtelijke ontwikkeling. Dit impliceert een verschuiving van meer natuurlijke en minder gemanipuleerde watersystemen.

Inrichtingsmogelijkheden voor een gebied zullen, meer dan in het verleden het geval was, bepaald worden door de specifieke mogelijkheden van de aanwezige watersystemen.



Het plangebied is gesitueerd in het gebied aangeduid met "strategie veengebied".

Voor dit gebied is inmiddels, in nauwe samenwerking met de waterbeherende instanties, een Deelstroomgebiedsvisie opgesteld, waarin het (water)beleid nader is uitgewerkt. Een keuze is gemaakt in een strategie waarin wordt volstaan met een beperkte drooglegging, een strategie van actieve vernatting, dan wel van passieve vernatting.

De uitwerking van dit plan, o.a. in de vorm van functiegeschiktheidskaarten, wordt een belangrijke bouwsteen voor het streekplan, en dus ook voor de toetsing van bestemmingsplannen.

De visie formuleert uitgangspunten ten aanzien van de geschiktheid van gebieden voor bepaalde functies alsmede voor het vasthouden en bergen van water. De algemene doelstelling ten aanzien van vernieuwing in het veenweidegebied, is het voorkomen van afwenteling van wateroverlast en watertekort en van het wegspoelen van vervuiling naar omliggend gebied zoals dit bij conventionele (steden)bouw vaak gebeurt. Door anders te bouwen en in te richten, dienen de stedelijke functies dergelijke problemen binnen haar eigen grenzen op te vangen.

Los van deze nog te maken nadere uitwerking is duidelijk dat in het plangebied het water een belangrijke (ordenings)rol heeft. In het plangebied is extra aandacht nodig voor de waterbestemmingen, de mogelijkheden om water te realiseren, peilbeheer in relatie tot natuurontwikkeling etc.

Beleid Waterbeheerders

De waterbeherende instantie voor het plangebied is het Hoogheemraadschap Noorderkwartier. Hierin zijn recent het Waterschap de Waterlanden

(kwantiteit in de polders) en andere regionale waterschappen en het Hoogheemraadschap voor de Uitwaterende Sluizen (kwantiteit in de boezem, kwaliteit) samengegaan.

Het WBP3 vervangt het tweede waterbeheersplan (WBP2) met een looptijd van januari 2007 tot december 2009. Enerzijds is het een voortzetting van het lopende beleid, anderzijds anticipeert het op een tijdige en doelmatige realisatie van de KRW en het NBW. In 2009 moet het stroomgebieds-beheerplan voor het Rijnstroomgebied worden vastgesteld. Alle waterplannen hebben vanaf dat moment een planperiode van zes jaar.

De strategische doelen uit het WBP3 zijn:

- *Het hoogheemraadschap beheert het water onder dagelijkse omstandigheden integraal, volgens de provinciale verordening en de vigerende wetgeving;*
- *In 2009 voldoet de kwaliteit van het water in het gehele beheersgebied minimaal aan de waterkwaliteit van 2000, conform het provinciaal beleid (Provinciaal Waterplan);*
- *In 2009 zijn voor ca. 80 procent van de gebieden met een wateropgave met de provincie Noord-Holland, de grondbezitters en gemeenten procesafspraken gemaakt. In 2009 zijn 87 stuwen verbreed, 155 slimme stuwen en 15.000 m³/uur extra bemaling gebouwd en is ca. 300 ha berging gerealiseerd.*

2.2.3 Ruimte voor wonen

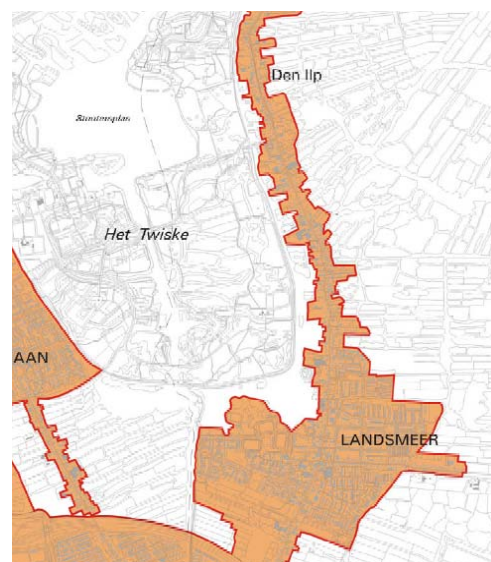
Gedeputeerde Staten zal voor het gebied Waterland een nadere uitwerking maken voor de verdeling van woningen over de regio. In het gebied waterland gaat het om 3.000 woningen die als 'ICT' zijn aangemerkt. Het gaat om woningbouwplannen waarin sprake is van intensiveren, combineren en transformeren. In ieder geval wordt bij de verdere uitwerking uitgegaan van een versterking van de ruimtelijke kwaliteit met inachtneming van de grote landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden.

Contourenbeleid

In het streekplan zijn zogenaamde rode contouren opgenomen, die de grens van het stedelijke gebied markeren. In bijgaande figuur is de rode contour weergegeven.

In het algemeen geldt bij plannen en initiatieven binnen stedelijk gebied het uitgangspunt behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

In de op te stellen bestemmingsplannen zullen de gemeenten een precieze begrenzing aangeven.



2.2.4 Ruimte voor werken

Voor wat betreft nieuwe werklocaties is in het plangebied geen rol weggelegd. In het streekplan wordt voor de gebieden aangeduid als "overige stedelijke en dorpsmilieu" voor dit deelaspect het volgende opgemerkt. De functies detailhandel, openbare gebouwen, recreatieve voorzieningen, kantoren en ambachtelijke bedrijvigheid zullen een kleinschalig karakter moeten bezitten.

2.2.5 Milieubeleid

In het streekplan is eveneens aangegeven waar sprake is van milieubeschermingsgebieden, veiligheidszones etc. die mogelijk van invloed kunnen zijn op de voorgestane ontwikkeling. Uit bijgaande kaart is af te leiden dat Luijendijk-Zuid niet valt binnen beperkende zones ten aanzien van Milieubeschermingsgebieden, geluids- en veiligheidszones en technische infrastructuur.

Wel is direct zuidelijk van het geplande woongebied sprake van een hoogspanningslijn. In navolgende paragraaf zal dit aspect nader worden toegelicht.

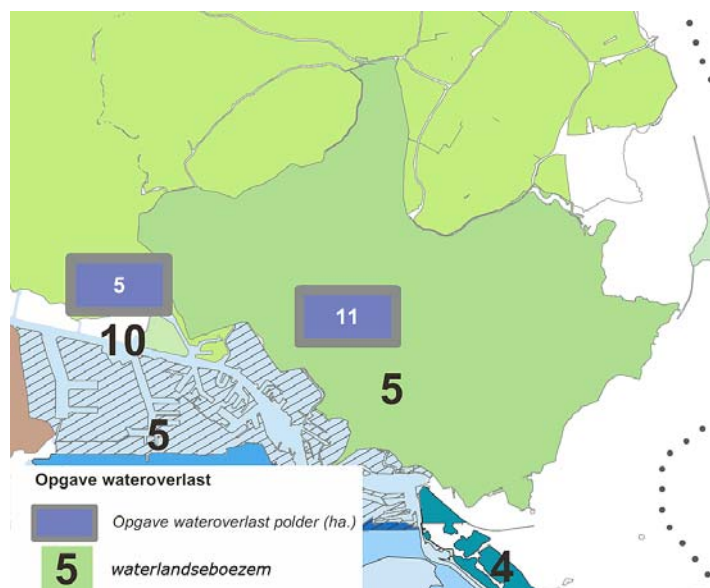
2.2.6 Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

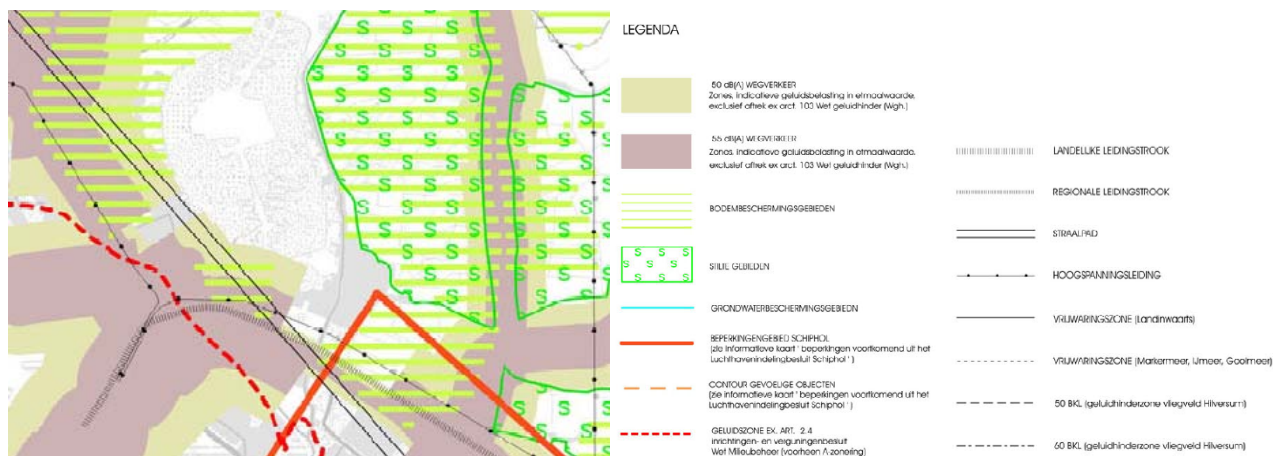
Het buitengebied van Landsmeer wordt voor het overgrote deel tot de provinciale ecologische hoofdstructuur gerekend.

De reden hiervan is in de eerste plaats de betekenis die de veenweidegebieden hebben voor diverse vogelsoorten van open gebieden. Daarnaast brengt de afwisseling van veel water en grasland met hoge grondwaterstanden en extensief beheer een bijzondere flora en diverse diersoorten (anders dan vogels) met zich mee. Het plangebied grenst aan deze EHS.

2.2.7 Provinciaal Waterhuishoudingsplan

De provincie Noord-Holland stelt in het waterhuishoudingsplan 2006-2010 klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling centraal. Het waterplan is op 30 januari 2006 vastgesteld door Provinciale Staten. Het beschrijft de kaders voor waterbeheer in Noord-Holland. Binnen deze kaders gaan waterschappen en gemeenten maatregelen treffen om Noord-Holland te beschermen tegen wateroverlast en om de waterkwaliteit te verbeteren.





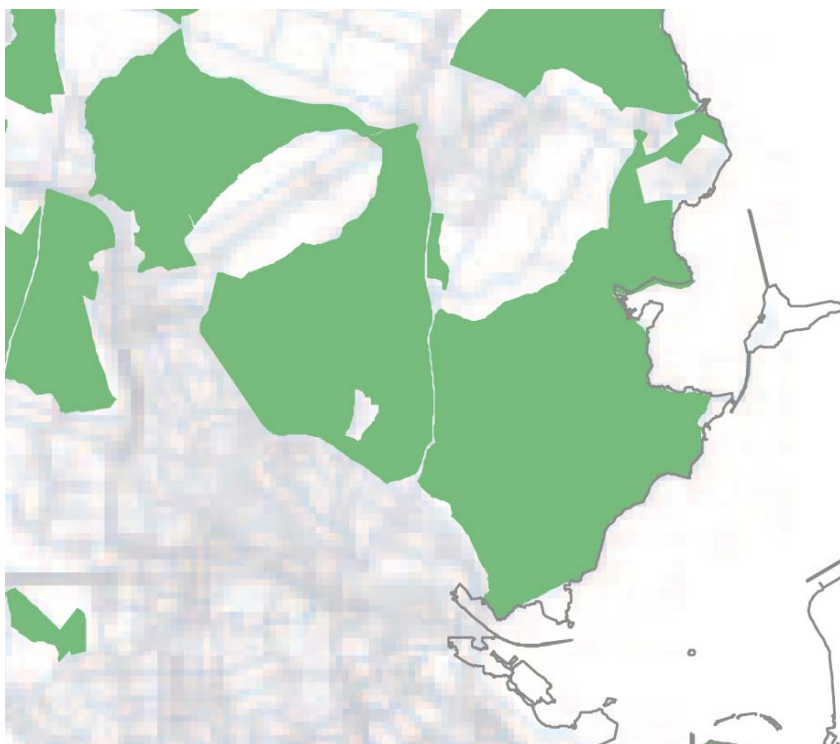
Milieubeschermingsgebieden, geluids- en veiligheidszones en technische infrastructuur

Het doel is het voorkomen van wateroverlast in Noord-Holland. De volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- de nationaal afgesproken werknormen (inundatienormen) en eventueel aanvullende normen van het waterschap (bijvoorbeeld overlastnormen) worden gehanteerd voor de keuze van oplossingsrichtingen en de planning en uitvoering van maatregelen;
- het voorkomen van nieuwe opgaven voor wateroverlast;
- de opgave voor wateroverlast wordt zoveel mogelijk ter plaatse (in de boezem, per polder of peilvak óf in stedelijk gebied) opgelost;
- de voorkeur gaat uit naar fijnmazige maatregelen in combinatie met maatregelen tot het verminderen van het watertekort, het verbeteren van waterkwaliteit of maatregelen ter versterking van recreatieve, natuurlijke, landschappelijke of cultuurhistorische waarden;
- grootschalige waterberging alleen als dit het beste alternatief is of als zich mogelijkheden voordoen in bijvoorbeeld een integraal project;

Het waterplan biedt geen starre blauwdruk voor waterberging, maar beschrijft aan welke eisen het watersysteem moet voldoen om pieken in neerslaghoeveelheden op te kunnen vangen. De provincie heeft de voorkeur voor kleinschalige oplossingen om aan deze normen te voldoen.

Wat betreft de veenweidegebieden wordt er gestreefd naar een duurzaam behoud. Duurzaam behoud betekent het toepassen van een zorgvuldig afgewogen drooglegging om verdergaande maaiveldddaling te beperken en om agrarisch beheer mogelijk te houden.



veenweidegebieden



Provinciale EHS

In de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) zijn gebieden aangeduid als 'cultuur-natuur'. Het betreffen landbouwgebieden, kleine natuurreervaten, landgoederen, recreatiegebieden en grote wateren met bijzondere natuurwaarden. De gebieden en

wateren worden gebruikt en beheerd op een manier die is afgestemd op behoud van de bestaande natuurwaarden.

De waterschappen faciliteren het ruimtegebruik in deze gebieden op zodanige wijze dat er geen onherstelbare schade optreedt aan bovenstaande natuurwaarden. Dit vraagt maatwerk.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Woonvisie

In de Woonvisie daterend uit januari 2007 zijn door de gemeente een aantal ambities en kernpunten geformuleerd.

Ambities:

- In het beleid wordt rekening gehouden met een grote toename van het aantal ouderen in absolute en relatieve zin.
- Ondanks moeilijke realiseringsomstandigheden moeten in 2012 ten minste 500 woningen zijn toegevoegd aan het bestand anno 2005 en in 2020 nog eens 200 woningen.
- In Luijendijk-Zuid dient ten behoeve van een evenwichtige woningmarkt en een goede doorstroming de volgende differentiatie te worden bereikt:
- Een voldoende omvangrijke voorraad betaalbare huurwoningen waarborgen.
- Het groene en landelijke karakter behouden ten behoeve van een attractief woonmilieu.
- Meer mogelijkheden voor het huisvesten van jongeren en starters, hoofdzakelijk te realiseren in Luijendijk-Zuid.
- Meer mogelijkheden voor het huisvesten van senioren en ouderen, te realiseren binnen het tot 2012 te realiseren woningenbestand.
- Een bijdrage leveren aan het langer zelfstandig thuis laten wonen van mensen die hulp en zorg nodig hebben.
- Geen verdere uitbreiding van het aantal woonwagendplaatsen.

2.3.2 Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP)

In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan is het verkeersbeleid voor het dorp aangegeven. Voor het onderhavige plangebied is het volgende van toepassing. De gemeente streeft naar zo groot mogelijke verkeersveilige gebieden, waarin het verblijf en leefklimaat centraal staat. Dit betekent onder meer zoveel mogelijk 30 km/uur gebieden op die plaatsen waar overwegend sprake is van wonen.

In het geplande woongebied Luijendijk-Zuid staat het woon- en leefklimaat centraal en moet de auto zich qua snelheid en gedrag aanpassen aan genoemde omgeving.

Het gebied zal dan ook als 30 km/uur gebied worden ingericht.

2.3.3 Welstandsnota

In de welstandsnota is een speciale paragraaf opgenomen voor Luijendijk en voor Luijendijk-Zuid.

Het beleid in de welstandsnota ten aanzien van Luijendijk-Zuid is als volgt geformuleerd:

Het streven is om tot een samenhangende ruimtelijke structuur te komen met het bestaande deel van Luijendijk. Voor de totstandkoming van de ruimtelijke

samenhang, alsmede voor de kwaliteit van de architectuur zal gewerkt worden met een op te stellen beeldkwaliteitsplan. Hierin zullen de voor de uitbreiding geldende welstandscriteria worden vastgelegd. Het welstandstoezicht moet er aan bijdragen dat de basiskwaliteit van het (bestaande) gebied behouden blijft.

Relatie met de omgeving

- De kleinste en bepalende eenheid van het gebied varieert (zowel rijtjeswoningen, twee-onder-een-kap als vrijstaande woningen).
- Rijwoningen dienen met de entreezijde op de straat of het erf gericht te zijn.
- Bebouwing dient het patroon van woonstraten en woonpaden te ondersteunen.

Massa en opbouw van het gebouw

- De nokrichting dient óf haaks op, óf parallel aan de straat te zijn.
- De publieke en representatieve functies dienen naar vorm en materiaal te zijn verbijzonderd ten opzichte van de andere bebouwing en staan daar bij voorkeur los van gesloten gevelwanden aan de openbare ruimte dienen voorkomen te worden.
- Hoekoplossingen mogen een verbijzondering zijn.
- Aanpassingen aan een rijtjeswoning dienen in relatie te staan tot het gehele woningbouwblok.
- Aanpassingen moeten worden uitgevoerd conform de architectonische vormtaal van het hoofdgebouw.
- Er moet onderscheid gemaakt worden tussen de massa van hoofdgebouw en bijgebouwen.
- Aan- en opbouwen dienen ondergeschikt te zijn toegevoegd aan, of opgenomen te zijn in, de hoofdmassa.
- Dakopbouwen zijn aan de voorzijde niet toegestaan.
- De functie van het gebouw dient afleesbaar te zijn in de vorm.
- Platte daken zijn toegestaan, mits onderdeel van meerdere dakschilden.

Detaillering, materiaal en kleur

- De elementen in de gevel (deuren, ramen etc) dienen in een consistente verhouding tot elkaar te staan en tot de gevel als geheel.
- De gevelwanden grenzend aan de openbare weg dienen voor ten minste 20% transparant te zijn.
- De detaillering van aan- en bijgebouwen dient overeen te komen met die van het hoofdgebouw.
- Dakkapellen dienen in dezelfde stijl te zijn uitgevoerd als het hoofdgebouw.
- Het toevoegen van een ondergeschikt balkon inclusief afscheiding is mogelijk mits op harmonische wijze ingepast in de bestaande gevelarchitectuur.
- De detaillering van kozijnen, daklijsten, regenpijpen e.d. dient eenvoudig maar zorgvuldig te zijn.

- Witte steen als hoofddrager is niet toegestaan, tenzij hierdoor een groot verschil ten opzichte van de naastgelegen panden, de openbare ruimte en het landschap wordt voorkomen.
- Als hoofdmateriaal dient het voor de wijk kenmerkende materiaal gebruikt te worden (meestal metselwerk).
- Kunststof dakranden en kunststofkozijnen zijn toegestaan, mits in de profilering en kleur één type wordt aangehouden, die aansluit op de bestaande houten profielen
- Aluminiumkozijnen zijn toegestaan, mits in de profilering en kleur één type wordt aangehouden.
- Op percelen van woningen of woongebouwen, alsmede aan de bouwwerken op die percelen, is geen reclame toegestaan.
- Gesloten gevelwanden aan de openbare ruimte zijn niet toegestaan.

De genoemde criteria zijn algemeen van aard. Gemeente streeft naar een attractieve woonwijk en leefomgeving voor Luijendijk-Zuid.

De (architectonische) vormgeving van de woningen zal zorg moeten dragen voor een eigentijds en specifiek karakter. Gemeente heeft specifiek voor Luijendijk-Zuid een aantal beeldrichtlijnen geformuleerd en gaat uit van een zogenaamd "supervisorschap" van waaruit de beoogde kwaliteit zal worden gestuurd en gewaarborgd.

In paragraaf 4.1.3 wordt ingegaan op de specifieke beeldrichtlijnen die van toepassing zijn voor het nieuwbouwgebied.

3 RANDVOORWAARDEN , ONDERZOEK EN MILIEUASPECTEN

In dit hoofdstuk worden verschillende milieuaspecten beschreven. Aandacht wordt gegeven aan de thema's geluid, bodem, water, luchtkwaliteit, externe veiligheid en flora & fauna. Het betreft een toelichting op hoofdlijnen. In het kader van dit bestemmingsplan zijn verschillende deelonderzoeken uitgevoerd (bodem geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid). De belangrijkste onderdelen en conclusies worden in deze paragraaf opgenomen.

3.1 Geluidsaspecten

Wettelijk kader

Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder in werking getreden. Naast veel overeenkomsten met de vorige wetgeving is op een aantal belangrijke onderdelen de wet gewijzigd. Belangrijk is onder meer de decentralisatie van de bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde naar Burgemeester en Wethouders. In het verleden was deze bevoegdheid voorbehouden aan Gedeputeerde Staten, maar nu dus aan B&W. Als een gemeente, na onderzoek, een hogere waarde verleent bij het vaststellen van een bestemmingsplan, moet zij het ontwerpbesluit hiervoor tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage leggen.

Andere belangrijk punt is de invoering van L_{den} als nieuwe Europees dosismaat voor wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï.

De geluidsbelasting in L_{den} is het gemiddelde over de dag-, avond- en nachtperiode en wordt uitgedrukt in dB. Ten opzichte van de vroegere dB(A)-norm komt de getalsmatige geluidbelasting in dB gemiddeld 2 dB lager uit. Om die reden zijn in de nieuwe Wet geluidhinder alle normen met 2 dB verlaagd. De voorkeursgrenswaarde die in de oude wet 50 dB(A) was, wordt nu dus 48 dB.

In de Wet geluidhinder zijn ter bestrijding van wegverkeerslawaaï, zones langs wegen aangegeven die beschouwd worden als aandachtsgebieden voor geluidhinder. De wettelijke zones zijn zodanig bepaald dat er buiten de zone in het algemeen geen geluidniveaus voorkomen hoger dan de voorkeurswaarde van $L_{den} = 48$ dB vanwege wegverkeer.

De breedte van de zone is afhankelijk van de capaciteit van de weg (aantal rijstroken) en de aard van de omgeving (stedelijk en buitenstedelijk). De breedte van de zone dient voor iedere situatie bepaald te worden en kan variëren van 200 tot 600 meter. In onderstaande tabel zijn de zonebreedtes aangegeven.

Tabel Zonebreedtes

Gebied waarin de weg ligt	Aantal rijstroken	Zonebreedte
Stedelijk	één of twee	200 meter
	drie of meer	350 meter
Buitenstedelijk	één of twee	250 meter
	drie of vier	400 meter
	vijf of meer	600 meter

Als een gemeentebestuur een bestemmingsplan opstelt of herziet voor de bouw van geluidgevoelige objecten of voor de aanleg van een weg is er sprake van een zogenaamde "nieuwe situatie". In die situaties dient binnen de zone van een weg onderzoek te worden uitgevoerd naar de te verwachten geluidbelasting van nieuw te realiseren woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen alsmede naar de doeltreffendheid van eventuele geluidbeperkende maatregelen.

Bij een bestemmingsplan dient, indien de geluidbelasting vanwege wegverkeer hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB door burgemeester en wethouders een hogere waarde te worden vastgesteld. Burgemeester en wethouders kunnen alleen hogere waarden vaststellen als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 63 dB volgens de Wet geluidhinder niet wordt overschreden. Voor wegen met een hogere snelheid dan 70 km/uur is de maximale ontheffing 53 dB. De genoemde hogere waarde kan alleen worden verleend als toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Het onderhavige bestemmingsplan maakt de ontwikkeling mogelijk van ca. 320 woningen, die logischerwijs getoetst moeten worden aan voornoemde Wet geluidhinder.

Geluidhinder in relatie met het plangebied

Verkeerslawaaï

In de woonwijk Lujendijk-Zuid zal geen sprake zijn van doorgaande wegen, waar sprake is van een zone. Het betreft in zijn geheel een 30 km/uur gebied. Ander punt is echter de situering van de woonwijk, ten opzichte van de zuidelijk gelegen noordelijke rondweg A-10 van Amsterdam. De effecten van deze weg naar de wijk is nader onderzocht door adviesbureau TAUW en verwoord in de nota "Akoestisch onderzoek Lujendijk-Zuid te Landsmeer" d.d. 22 juni 2007 onder kenmerk R001-4521187EGT-gwi-V02-NL, een vervolgonderzoek van oktober 2007 onder kenmerk R001-4534033EGT-irb-V02-NL en het onderzoek ten behoeve van een hogere waarde van mei 2008 onder kenmerk R001-4552487EGT-leh- V01-NL. De bevindingen kunnen als volgt worden omschreven

Uit de berekeningen blijkt dat, zonder extra maatregelen op en langs de A-10, de geluidsbelasting op het grote gedeelte van de eerstelijns bebouwing de maximale waarde overschrijdt. Hierdoor dient een dove gevel te moeten worden toegepast om woningbouw mogelijk te maken. Bij het toepassen van een dove gevel is gewenst een geluidsluwe gevel te realiseren. Gezien de situatie zijn de tegenovergestelde gevels geluidsluw, uitgezonderd de hoogste verdieping.

De geluidsbelasting op de zuidgevels van de overige eerstelijnsbebouwing overschrijdt de voorkeursgrenswaarde wel, echter de maximale grenswaarde niet. Hierdoor zou ontheffing moeten worden aangevraagd voor de woningen. Daarbij kan worden opgemerkt dat de tegenovergestelde gevel als geluidsluwe gevel kan worden aangemerkt, uitgezonderd de bovenste verdieping.

De geluidsbelasting op de tweede-, derde- en vierdelijns bebouwing overschrijdt veelal de voorkeursgrenswaarde op de zuidgevels ook, maar zijn net als bij de eerstelijns bebouwing de noordgevels wel geluidsluw, uitgezonderd de bovenste verdieping.

Conclusies en mogelijke maatregelen

Uit de geluidsberekeningen blijkt dat de geluidsbelasting ter plaatse van een aantal gevels hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en de maximale waarde. Om woningbouw mogelijk te maken kunnen ontheffingen voor de geluidsbelasting worden verleend. Het is echter wel noodzakelijk eerst maatregelen in overweging te nemen om de geluidsbelasting te verminderen. In eerste instantie wordt gekeken naar mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen en in tweede instantie kunnen gevelmaatregelen worden overwogen.

Bronmaatregelen

Onder bronmaatregelen worden stillere wegdekverhardingen bedoelt. De wegdekverharding van de rijksweg A10 noord bestaat uit enkellaags ZOAB. Enkellaags ZOAB wordt als stil wegdektype aangemerkt, maar dubbellaags ZOAB is nog stiller. Bij het toepassen van dubbellaags ZOAB zal de geluidsbelasting op de eerstelijns bebouwing met circa 2 dB afnemen. Hierdoor wordt de maximale waarde niet meer overschreden op de eerstelijns bebouwing, echter wordt de voorkeursgrenswaarde nog steeds overschreden. Het moge duidelijk zijn dat de gemeente Landsmeer in deze afhankelijk is van Rijkswaterstaat en mogelijk nog anderen.

Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen bestaan in de praktijk meestal uit geluidsschermen. Langs een groot gedeelte van de A10 noord zijn geluidsschermen aanwezig. Langs ca 670 meter aan de noordzijde van de A10 ter hoogte van het plangebied is echter geen scherm aanwezig. Als overdrachtsmaatregel kan derhalve worden gedacht aan het realiseren van een geluidsscherm langs deze genoemde 670 meter.

Als het scherm langs het "open"gedeelte wordt aangebracht met gelijke hoogte als de bestaande schermen zal de geluidsbelasting met maximaal 13 dB afnemen. Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde op geen enkel gebouw overschreden. Hierbij is geen rekening gehouden met het toepassen van dubbellaags ZOAB, maar met het bestaande wegdek.

Gekozen is voor genoemd scherm langs de rijksweg A10 van 3,5 meter hoogte. Hierdoor zal op termijn géén sprake meer zijn van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Tegelijkertijd zijn er, vooruitlopend op de realisatie van dit geluidsscherm, hogere grenswaarden ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vastgesteld omdat het geluidsscherm nog niet zal zijn gerealiseerd op het moment dat het bestemmingsplan in werking treedt.

Industrielawaai

Er ligt in Luijendijk Zuid een industrieterrein, dat niet gezoneerd is. Er bestaan geen plannen om dit industrieterrein te zoneren, omdat in de voorschriften geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn uitgesloten.

Buiten het gebied zijn er geen industrieterreinen, waarvan de geluidzone over het plangebied ligt.

Aangezien er geen sprake is van Industrielawaai, behoeft er geen onderzoek te worden gedaan naar de cumulatie van Industrielawaai en wegverkeerslawaai ingevolge artikel 110f Wet Geluidhinder.

3.2 Bodem

Wettelijk kader

Het is wettelijk geregeld (bouwverordening) dat bouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwbouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. Het onderzoek mag niet meer dan vijf jaar oud zijn en moet een vastgestelde informatiekwiteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de bouwaanvraag te worden geweigerd.

Situatie plangebied

In november 2001 is in opdracht van de Gemeente Landsmeer door Arcadis een milieukundig onderzoek naar de kwaliteit van de bodem, waterbodem en gerijpte slib in een depot op de locatie Luijendijk-Zuid verricht. De resultaten zijn beschreven in het rapport Woningbouwlocatie Luijendijk-Zuid te Landsmeer Milieukundig onderzoek (Kenmerk 110403/WA2/042/000831.001).

Hierna zijn de belangrijkste conclusies uit dat onderzoek beschreven:

Landbodem

Op basis van een indicatieve toetsing aan het bouwstoffenbesluit wordt de bovengrond ter plaatse van de lichte verontreiniging beoordeeld als categorie 1 grond. De overige open- en ondergrond is indicatief beoordeeld als schone grond.

Slibdepot

De grond vrijkomend uit het slibdepot is licht verontreinigd en wordt beoordeeld als categorie 1 grond.

Waterbodem

Het slib in de sloot ter hoogte van het voormalige volkstuinen complex is klasse 3 slib, het slib van dezelfde sloot, in het midden van de te ontgraven grond is klasse 2 slib. Het slib in de rest van de sloot is klasse 0.

De resultaten stonden de voorgestane woningbouw niet in de weg. Nadien zijn de gronden opgehoogd met schoon zand en geschikt gemaakt voor woningbouw. Voor de uitbreiding van de begraafplaats zullen de gronden eveneens worden opgehoogd.

Wat betreft de ontwikkeling van het bedrijventerrein achter Zuideinde 70 kan worden gemeld dat de Milieudienst heeft geadviseerd een nieuw bodemonderzoek uit te voeren. Op 5 april 2007 is een nieuw bodemonderzoek ontvangen, dat is voorgelegd aan de Milieudienst.

Verder is in het gebied geen sprake van nieuwe ontwikkelingen waarvoor nader onderzoek nodig is.

Van recentere datum zijn de verkennende bodemonderzoeken uit 2007. In maart 2007 is een verkennend bodemonderzoek gedaan ter plaatse van de locatie "Plan Luijendijk Zuid" te landsmeer (HB Adviesburo bv, projectnummer 5558-A1, 12 maart 2007). Uit dit onderzoek komt naar voren dat het grondwater ter plaatse van de zandophoging licht tot sterk verontreinigd is met arseen en dat om die reden een geval van ernstige bodemverontreiniging met arseen niet is uit te sluiten. Daarbij wordt opgemerkt dat arseen van nature in verhoogde concentraties in het grondwater kan voorkomen. Aanbevolen wordt om ten aanzien van de arseenconcentraties contact op te nemen met de milieudienst Waterland en te bezien of nader onderzoek noodzakelijk is.

Verder heeft in maart 2007 ook een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden ter plaatse van de beoogde uitbreiding van de begraafplaats (HB adviesburo bv, projectnummer 5559-A1, 9 maart 2007). Volgens het onderzoek is één locatie sterk verontreinigd met zink als gevolg van bijmengingen met puin. Opgemerkt wordt dat dergelijke bijmengingen in de gemeente Landsmeer veelvuldig voorkomen. Naar aanleiding daarvan is aanbevolen om daarover contact op te nemen met de milieudienst Waterland en te bezien of nader onderzoek, gezien de lokale achtergrondwaarden, noodzakelijk is.

3.3 Wateraspecten

Zoals genoemd in hoofdstuk 2.2.1 van deze toelichting is het verplicht om in alle ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, door middel van

een zogenaamde watertoets inzicht te bieden in de wateraspecten in en om het plangebied.

Dit betekent onder andere dat in het kader het nieuwbouwproject in Luijendijk-Zuid aangegeven moet worden hoe de te verhardende oppervlakten worden gecompenseerd. Ook moet inzichtelijk worden gemaakt hoe met hemelwater wordt omgegaan en welke infiltratiesystemen in het plan zijn opgenomen.

Deze waterparagraaf is toegezonden (12 februari 2007) aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het Hoogheemraadschap heeft in het kader van het artikel 10 BRO overleg opmerkingen en aanvullingen gegeven voor de waterparagraaf, die in navolgende zijn verwerkt.

De gemeente Landsmeer heeft Tauw opdracht verleend voor het opstellen van een structuurontwerp voor het watersysteem Luijendijk-Zuid in het kader van het huidige stedenbouwkundige ontwerp (Kenmerk N002-4459181BVM-irb-V01). Uit overleg van de gemeente met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) zijn de uitgangspunten ten opzichte van het waterstructuurplan vastgelegd. Het Hoogheemraadschap stelt als waterkwaliteitsbeheerder eisen, aan het functioneren van het rioolstelsel van de gemeente en aan lozingen op het oppervlaktewater. Belangrijke uitgangspunten zijn:

- De strategieën "vasthouden – bergen – afvoeren" (waterbeheer 21e eeuw) en "schoonhouden – scheiden – zuiveren" vormen hierbij de basis;
- HHNK hanteert de beslisboom afkoppelen van de Werkgroep riolering West Nederland (wRw,2003);
- Voor lozingen van het hemelwater op het oppervlaktewater, via zuiverende voorzieningen, is aangehouden dat de emissie niet hoger uitkomt dan bij een verbeterd gescheiden stelsel. Dat betekent, dat 70 % van het volume regenwater gezuiverd dient te worden en 30 % van het regenwater rechtstreeks over gestort mag worden op het oppervlaktewater;
- Gedempte sloten dienen voor 100 % te worden gecompenseerd in nieuw oppervlaktewater;
- De toename van het verharde oppervlak dient gecompenseerd te worden door aanleg van 35 % nieuw oppervlaktewater ten opzichte van het extra verharde oppervlak.

Waterkwantiteit

Systeemgedrag oppervlaktewater in de omgeving

In de huidige situatie wordt het water aangevoerd vanuit 't Twiske-Oost, het bedrijventerrein aan de Scheepsbouwersweg en het landelijke gebied in de bufferzone. Het water wordt afgevoerd richting het oosten naar het Zuideinde en daarna in de richting van de Nieuwe Gouw en het gemaal Kadoelen en deels richting Kerkebreek in het noorden.

In de toekomstige situatie vindt afwatering plaats naar Kerkebreek in het noorden. Het bestaande knelpunt, wat betreft afvoercapaciteit, bij de duiker onder het Zuideinde beoogt de gemeente op te lossen door verbetering van de alternatieve route in noordelijke richting. Deze loopt in zuidnoord-richting door het plangebied.

Beheer en onderhoud

De watergangen worden nu beheerd door de gemeente en deze houdt een diepte van 50 cm aan voor het stedelijk water. De verwachting is dat het hoogheemraadschap op termijn het onderhoud van de (doorvaarbare) waterlopen gaat overnemen. Als het hoogheemraadschap het onderhoud overneemt dan dienen de watergangen minimaal een vrije waterbreedte van minimaal 6 meter en een waterdiepte bij oplevering van 0,8 meter (1 meter bij aanleg). Tevens moeten er op een aantal plekken inlaatplaatsen zijn voor de onderhoudsvoertuigen en loslocaties voor het maaisel. De inlaatplaatsen worden versterkt met damwand en grasbetonstenen. Binnen het plan zijn drie plaatsen aangewezen als inlaatplaatsen.

Kunstwerken

In dit project zijn vier soorten kunstwerken geprojecteerd: verkeersbruggen, voetbruggen, beschoeiing en duikers. Deze zijn opgenomen in de tekening "Bestaande situatie met projectie watertoets".

Voor verkeersbruggen is met het Hoogheemraadschap afgesproken een minimale doorvaarhoogte van 1,00 m en een minimale doorvaartbreedte van 4,50 m aan te houden. Dit is een afwijking ten opzichte van het gangbare beleid van het Hoogheemraadschap. De overige bruggen hebben de ontwerpeis van 1,1 meter doorvaarhoogte, het gangbare beleid van het Hoogheemraadschap.

Waterberging

De gemeente Landsmeer heeft de benodigde, extra te creëren, waterberging berekend in het kader van de compensatie van dempingen en het aan te leggen verhard oppervlak.

Bij de compensatie van de toename van het verharde oppervlak is tevens rekening gehouden met 10 % toekomstige uitbreiding van de verharding.

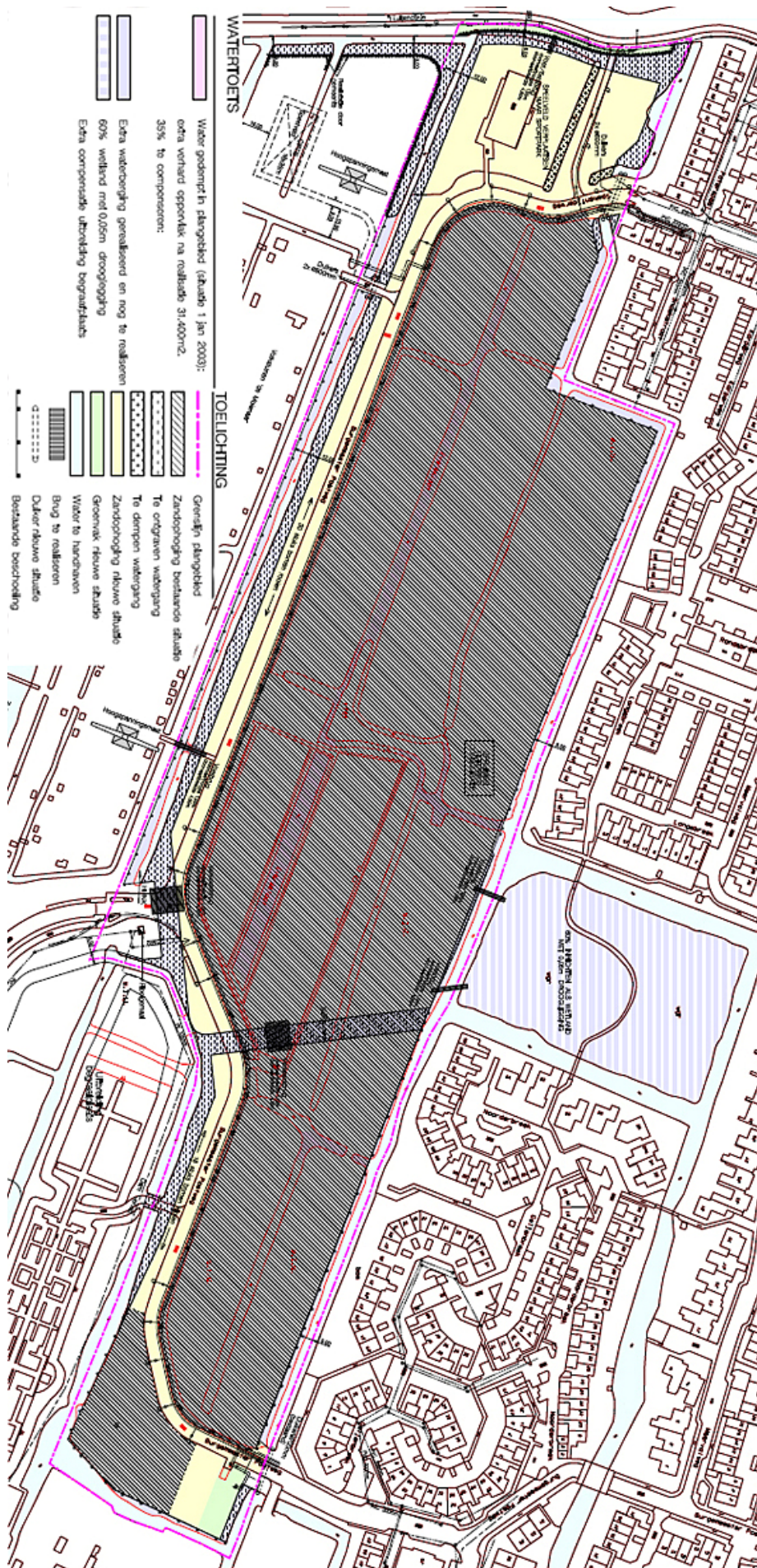
In navolgende tabel is een berekening opgenomen van de stedelijke wateropgave als gevolg van de realisering van Luijendijk-Zuid.

Berekening watertoets (stedelijke wateropgave) Plan Lujendijk-zuid

t.b.v. waterparagraaf plan Lujendijk-Zuid (versie 30-10-2006)

Omschrijving		ca	toets	te graven (ca)
Wateropgave plangebied Lujendijk-zuid				
Oppervlakte plangebied		98100		
Gedempte sloten in het plangebied (situatie 1-01-2003)		2350	2350	
Verhard oppervlak verkavelingsplan wegen	23000			
Verhard oppervlak verkavelingsplan dakoppervlak (oppervlak, dat rechtstreeks loost op opp. water)	15500			
10 % dakoppervlak i.v.m. uitbreidingsmogelijkheden binnen het bestemmingsplan	1550			
Verhard oppervlak totaal	40050			
Af: verhard oppervlak oude situatie	8650			
Totaal verhard oppervlak (loost direct op opp. water)	31400			
Te compenseren verhard oppervlak 35 %			10990	
Totaal te compenseren water(berging)				13340
Realisatie extra water(berging) volgens eisen HHNK				
Gerealiseerd en nog te realiseren water in het plangebied				9580
* Verbreden sloot langs 't Lujendijkje buiten plangebied				500
				10080
* Groengebied t.n.v. plangebied voor 60 % uitvoeren als wetland, 0,05 m boven waterpeil 60 % van 9600 m2 met 50 % waterberging				2880
* Extra compensatie water bij project uitbreiding begraafplaats & bouwplan Zuidelinde 70-72				380
Totaal extra te realiseren water(berging)				13340
Resumé				
Totaal extra te compenseren water(berging)				13340
Totaal extra te realiseren water(berging) in kader bouwplan			af	10080
Waterberging in groengebied t.n.v. bouwplan			af	2880
Waterberging te realiseren bij uitbreiding begraafplaats			af	380
Tekort				0

In navolgende figuur is aangegeven waar en op welke wijze de extra waterberging gerealiseerd zal worden. Het rietlandje aan de noordzijde van Lujendijk-Zuid zal worden aangewend bij extreem veel regenval. Verder zal een aantal sloten rondom het plangebied worden verbreed.



Waterkwaliteit

De doorstroming rond Luijendijk-Zuid wordt verbeterd met een tweede tocht midden in de woonwijk en een nieuwe verbinding van waterlopen aan de westzijde van het terrein

Het oppervlak van de weg en de parkeerplaatsen in het westelijke deel van Luijendijk-Zuid behoren tot de categorie 'licht verontreinigde oppervlakken'. Extra zuivering van het regenwater is hier niet nodig. Er worden wel zes zandvangen geplaatst die zand- en slibdeeltjes kunnen afvangen. De zandvangen hebben een rendement van 47 %. Het wegooppervlak in het oostelijk deel van Luijendijk-Zuid behoort tot de categorie 'matig verontreinigde oppervlakken'. Omdat het zich hier handelt om een weg, die ook als busroute en incidenteel als calamiteitenroute wordt gebruikt, is bij de uitlaat een lamellenfilter geprojecteerd om het afstromende regenwater te zuiveren voordat het op het oppervlaktewater geloosd wordt. Een klein deel van het oppervlak wordt vanwege de nieuwe tocht die het gebied doorkruist, niet op de lamellenfilter aangesloten, maar op het regenwaterstelsel met zandvangen. Hierdoor kan een deel van de mogelijke verontreiniging nog worden opgevangen.

Verontreiniging Grondwater

In het grondwater zijn verontreinigingen met arseen, chroom, xylenen en tetrachlooretheen aangetroffen in concentraties verhoogd ten opzichte van de streefwaarde. De resultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek.

Riolering

Het rioolstelsel is gedetailleerd weergegeven in het schetsontwerp riolering. Het betreft een gescheiden stelsel.

Droogweerafvoer

Het DWA-stelsel van Luijendijk-Zuid voert af naar een rioolgemaal aan het begin van de Scheepsbouwersweg. Door middel van drempels worden er twee koppelingen gemaakt met de DWA-stelsels van de twee bemalingsgebieden Roopkoper en Meervalweg. Door deze constructie kunnen, bij calamiteiten (uitval van pompen), de gemalen als elkaars reserve werken zodat de kans sterk afneemt dat vuilwater via de noodoverstorten in het oppervlaktewater terecht komt. Door de drempelhoogtes van de nooduitlaten aan te passen, wordt bevorderd dat in het geval dat de nooduitlaten in werking treden, dit in eerste instantie de nooduitlaten zijn die lozen op goed doorstroombaar water (Twiske en Zuidsloot).

Regenwaterafvoer

De geprojecteerde maaiveldhoogte is -0,48 m NAP. Ondergrondse infiltratie kan in Luijendijk-Zuid niet toegepast worden vanwege een te hoge grondwaterspiegel. In het plangebied zijn een westelijk en een oostelijk RWA-stelsel ontworpen, gescheiden door de centrale watergang. Daken die aan het oppervlaktewater grenzen, lozen het regenwater rechtstreeks op het

oppervlaktewater. Alle andere oppervlakken worden aangesloten op een regenwaterriool

Grondwater

Drooglegging en ontwateringsdiepte

Voor de geprojecteerde situatie, met een maaiveldhoogte van -0,48 m NAP, bedraagt de drooglegging circa 1,05 meter. Voor woningbouwlocaties (aanleg zonder kruipruimte) wordt veelal een minimale ontwateringsdiepte van circa 0,5 meter gehanteerd. Bij aanleg met kruipruimte is de minimale ontwateringsdiepte 0,8 meter ten opzichte van het vloerpeil van de begane grondvloer, mits dit niet strijdig is met bouwkundige aspecten. Met de toekomstige maaiveldhoogte van -0,48 m NAP wordt de ontwateringsdiepte vergroot tot 1,0 à 1,3 meter. Dit wordt voldoende geacht. Uitgaande daarvan is geen drainage in de wijk nodig. Wel wordt gestreefd naar drainage ten behoeve van kruipruimten. De doorlatendheid van het ophoogmateriaal is van belang voor de infiltratie en afstroming van het neerslagoverschot. Tauw adviseert een doorlatendheidswaarde van 10 meter per dag aan te houden voor het ophoogzand, als geen drainage toegepast wordt.

3.4 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is uitgewerkt in de onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen. Daarmee zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005), de Regeling saldering luchtkwaliteit, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit vervallen.

De nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In de 'Wet luchtkwaliteit' (artikel 5.16 van de Wet milieubeheer) is aangegeven in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmeringen vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen:

1. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
2. een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
3. een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging;

4. een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Als aan een project aan één van de bovengenoemde aspecten voldoet is geen nader luchtkwaliteitsonderzoek nodig.

Luchtkwaliteit in relatie tot het plangebied

Door de Milieudienst Waterland is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Het resultaat is als volgt verwoord.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Dit is het geval als de toename de tijdelijke 1% grens niet overschrijdt. Met de bovengenoemde 1% wordt bedoeld 1% van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM10) of stikstofdioxiden.

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen is opgenomen dat als een project weliswaar bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit maar de toename daarbij onder de van toepassing zijnde NIBM aan de concentratie van een stof blijft, het project vrijgesteld is van individuele toetsing van het besluit.

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is eveneens opgenomen dat indien uit luchtonderzoek blijkt dat na realisatie van het plan de luchtkwaliteit voldoet aan het kwaliteitseisen zoals opgenomen in de bijlage 2 van de Wet milieubeheer er geen belemmering meer is conform de luchtkwaliteitseisen.

Situatie en beoordeling luchtkwaliteit

In bestemmingsplan Luijendijk-zuid wordt de bouw van de woningen op de zuidwesthoek van de gemeente Landsmeer mogelijk gemaakt. Er zullen in het plan circa 350 woningen worden gerealiseerd.

In de Regeling niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) van 9 november 2007 is in bijlage 3B (voorschrift 3B.2) aangegeven dat indien het plan bestaat uit het realiseren van minder dan 500 woningen met één ontsluitingsweg en in geval van twee ontsluitingswegen niet meer dan 1000 woningen de toename de tijdelijke 1% grens niet overschrijdt.

Aangezien in het bestemmingsplan uitgegaan wordt van de bouw van 370 woningen met 2 ontsluitingswegen valt het project in de categorie "niet in betekenende mate" en is het project derhalve vrijgesteld van individuele toetsing.

Conclusie

Het nieuwe bestemmingsplan Luijendijk-zuid valt, door de beperkte mate van nieuwbouw, in de categorie "niet in betekenende mate" van de Regeling niet in betekende mate bijdrage (luchtkwaliteitseisen). Deze categorie projecten is

vrijgesteld van individuele toetsing aan de Wet milieubeheer aangaande de luchtkwaliteitseisen en vormt daarom geen knelpunt voor de realisatie van het plan.

3.5 Externe veiligheid en bedrijvenzonering

Bedrijvenzonering

In de directe omgeving van het geplande woongebied Luijendijk-zuid zijn geen bedrijven aanwezig. Het bestemmingsplan omvat ook enkele bedrijven aan de Scheepsbouwersweg. Het gaat om;

1. A. de Goede, Scheepsbouwersweg 3, 1121 PC Landsmeer
2. Gemeentewerf Landsmeer, Scheepsbouwersweg 5, 1121 PC Landsmeer
3. Autobedrijf Stijl & Kok, Scheepsbouwersweg 7, 1121 PC Landsmeer
4. Play-Fit Fitnesscentrum, Scheepsbouwersweg 7A, 1121 PC Landsmeer
5. Duikcentrum Down Under, Scheepsbouwersweg 9, 1121 PC Landsmeer
6. Kamer 24 bv, Scheepsbouwersweg 9a, Kantoorfunctie,
7. Handboogschietvereniging Pijl Snel, Scheepsbouwersweg 10

Geén van deze bedrijven heeft een milieucirkel die van invloed zou zijn op de beoogde ontwikkelingen in het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan heeft de vigerende bestemmingen van de bestaande bedrijven overgenomen. In alle gevallen betreft het vestigingen in de categorie 1 t/m 3. Rondom deze bedrijven zijn geen gevoelige (nieuwe) bestemmingen opgenomen. Bovendien is er geen sprake van een voor de wet geluidhinder gezoneerd bedrijventerrein waarvoor akoestisch onderzoek dient te worden verricht.

De VNG doet in de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" een handreiking ten behoeve van de afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu op lokaal niveau. Hierin wordt een indicatie gegeven van een afstand die in acht moet worden genomen tussen bedrijfsmatige activiteiten en geluidsgevoelige bestemmingen. De afstand tussen bedrijf de Goede B.V. en de projectlocatie is ca. 240 meter. Dat is minder dan op basis van de publicatie van het VNG wordt geadviseerd voor de component geluid. A. Goede BV beschikt over een milieuvergunning met daarin geluidsnormen op 50 meter of de dichtstbijzijnde gevoelige bestemming. De geadviseerde afstand van 500 meter is in dit concrete geval niet relevant. De afstand van 240 meter is ruim voldoende om geluidsoverlast te voorkomen.

Verwezen wordt ook naar paragraaf 3.1 geluid (industrielawaai). Het bedrijf met de theoretisch grootste milieucirkel is de Goede. De milieuvergunning van het bedrijf is echter afgestemd op de meest dichtbij gesitueerde woning, op een afstand van 50 meter.

Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven.

Deze risico's worden onderverdeeld in plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Onder het plaatsgebonden risico verstaat men de kans per jaar dat op een bepaalde locatie een individu die daar permanent verblijft, komt te overlijden.

Onder groepsrisico verstaat men de kans dat in een keer een groep mensen komt te overlijden als gevolg van een gevaarlijke activiteit.

Externe veiligheid moet altijd in preventieve zin deel uitmaken van de besluitvorming bij nieuwe situaties, en kan bij besluitvorming over bestaande situaties leiden tot aanvullende maatregelen.

De kans op en de gevolgen van mogelijke ongevallen zijn te berekenen in een risicoanalyse. Met de risicoanalyse is voor elke willekeurige locatie langs een route van gevaarlijke stoffen (weg, binnenwater, spoor), de zogenaamde mobiele bronnen, het risico voor de omgeving te berekenen.

Eenzelfde berekening kan worden gemaakt voor stationaire inrichtingen waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn (chemische installaties, vuurwerkfabrieken, LPG installaties, etc.). Hiervoor geldt het Besluit Externe Veiligheid

Inrichtingen, kortweg BEVI, (in combinatie met de Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen) dat in oktober 2004 van kracht is geworden.

Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtsreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.

Het plaatsgebonden risico wordt gebruikt bij de toetsing of een risicovolle activiteit op een bepaalde plek mag plaatsvinden en wat in de directe omgeving ervan gebouwd mag worden. De geldende regels zijn vastgelegd in het Besluit milieukwaliteitseisen Externe veiligheid inrichtingen en in de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

In het plaatsgebonden risico zijn in het kort twee verschillende kansen verwerkt:

- de kans dat er daadwerkelijk een zwaar ongeval of ramp, zoals het ontsnappen van een gevaarlijke stof, plaatsvindt;
- en de kans dat een persoon daadwerkelijk overlijdt als gevolg van dit zwaar ongeval of ramp.

De risicokans wordt uitgedrukt in contouren PR 10-5 of PR 10-6.

Externe veiligheid in relatie tot plangebied

Onderzocht is of het plangebied binnen de invloedssfeer ligt van bronnen met een extern veiligheidsrisico.

Risicobedrijven

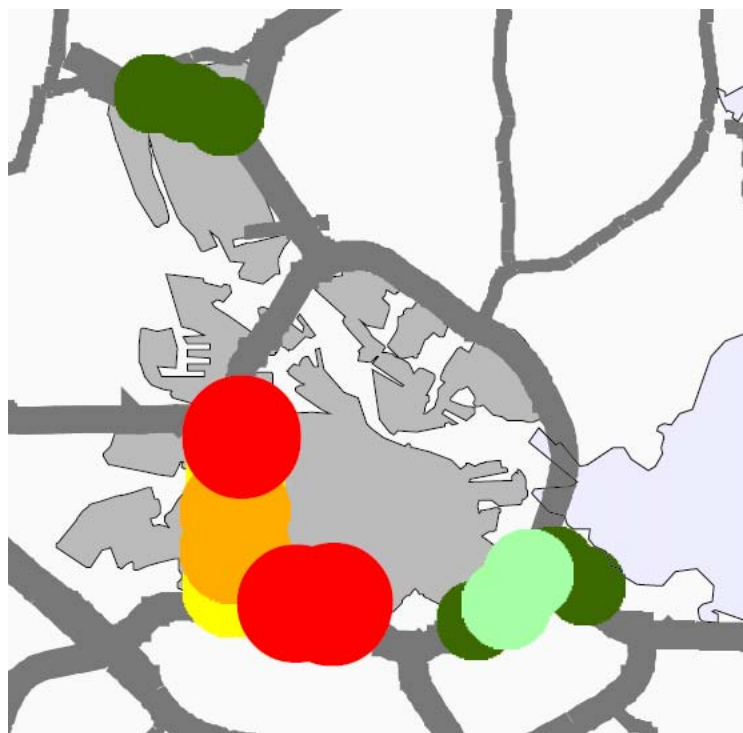
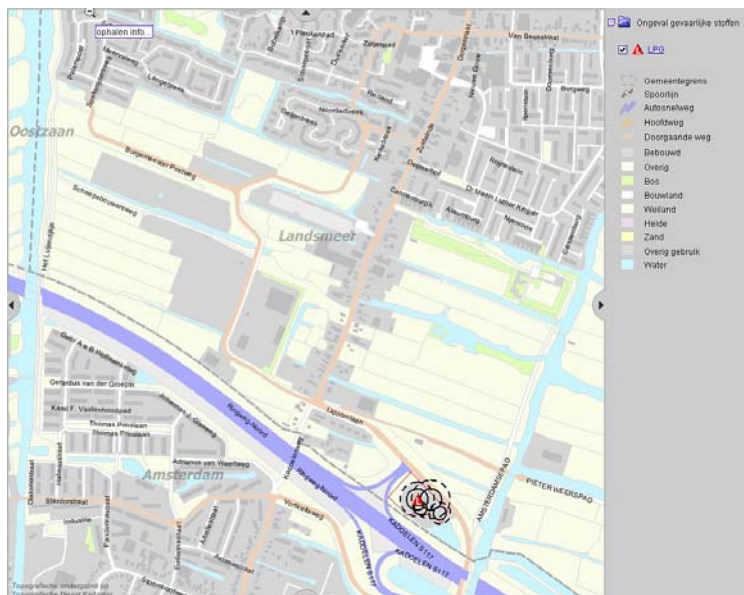
Ten zuidoosten van het plangebied ligt een LPG-tankstation. Het tankstation heeft geen invloed op het plangebied.

Transportroutes

Op 350 m. afstand van het beoogde bebouwing ligt de A10, die als transportroute voor gevaarlijke stoffen gebruikt kan worden.

In bijgaande figuur is een uitsnede opgenomen uit de risicoatlas.

De geplande woningbouw van Luijendijk-Zuid is op 350 meter uit de rijksweg A-10 gesitueerd. Deze afstand is dusdanig groot dat zich voor wat betreft de externe veiligheid geen problemen. Uit bijgaande figuur kan worden herleid dat de risicopunten aan de zuidzijde van de Ring (A10) zijn gesitueerd.



Groeprisico, afstand tot de oriënterende waarde (OW)

- Meer dan 10 maal de OW
- 3 tot 10 maal de OW
- 1 tot 3 maal de OW
- 0.3 tot 1 maal de OW
- 0.1 tot 0.3 maal de OW

Wegenstructuur

- Rijkswegen
- Provinciale wegen

3.6 Hoogspanningleiding

Momenteel ligt er ten zuiden van de geplande nieuwbouwwijk een hoogspanningslijn. Rondom een hoogspanningslijn is sprake van een magnetisch veld. Over het effect van deze magnetische velden op de gezondheid en welzijn van mensen is al veel onderzoek gedaan en wordt ook veel gediscussieerd.

De magnetische veldsterkte wordt uitgedrukt in zogenaamde microTesla (μT). Magnetische veldsterkte neemt toe bij grotere stroomsterkte en dicht(er) bij de bron. De sterkte neemt af naar gelang meer afstand wordt genomen ten opzichte van de bron, i.c. de hoogspanningslijn.

De conclusie van de gezondheidsraad en het zogenaamde ICNIRP (*International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection*) en andere instanties is dat er geen wetenschappelijk bewijs is voor effecten op gezondheid van magnetische velden. De internationaal gehanteerde grenswaarde van ICNIRP bedraagt 100 microTesla. Oftewel er moet een afstand ten opzichte van de bron worden aangehouden tot 100 microTesla. Het ministerie van VROM volgt de grenswaarde van ICNIRP, aangevuld met voorzorgsbeleid voor hoogspanningslijnen.

Voor nieuwe situaties wordt geadviseerd uit te gaan van 0,4 microTesla en voor andere situaties 100 microTesla.



Bestaande hoogspanningslijn met 75 meter brede bebouwingsvrije zone tot 0,4 microTesla

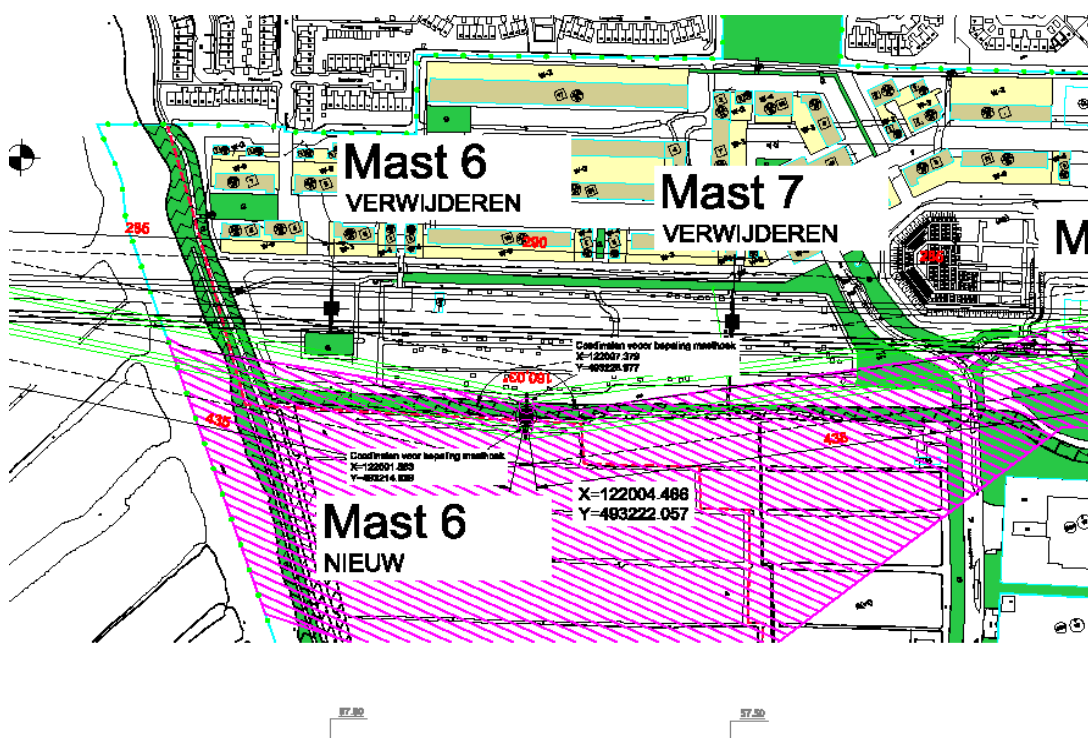
Een nieuwe situatie is bijvoorbeeld de bouw van nieuwe hoogspanningslijn, dan wel de realisering van woningen of scholen nabij bestaande hoogspanningslijnen.

Het laatste is het geval in de casus Luijendijk-Zuid. Gemeente gaat uit van de norm van 0,4 microTesla. In bijgaande figuur is de 75m. zone ten opzichte van de bestaande hoogspanningslijn aangehouden, waarin sprake is van meer dan 0,4 microTesla.

In die situatie zou dus het hele zuidelijke deel van Luijendijk-Zuid vanwege de ligging in de zone en een hogere veldsterkte dan 0,4 microTesla, niet worden bebouwd.

Om in de toekomst toch te kunnen bouwen is naar een oplossing moeten worden gezocht. In samenspraak met de KEMA is een aantal oplossingsmogelijkheden gezien. Alle gaan uit van het verplaatsen van één of twee masten, zodat de geplande nieuwbouw buiten de 75 meter is gesitueerd. Uiteindelijk is in overleg gekozen voor twee masten te verplaatsen en daarvoor in de plaats, zuidelijk van de bestaande masten, één nieuwe mast te situeren.

In navolgende figuur is de nieuwe situatie weergegeven. Geen enkele woning valt in de genoemde 75 meter zone.



Nieuwe situatie Hoogspanningsleiding bestemmingsplan

3.7 Archeologie

In de plantoelichting van een bestemmingsplan is het noodzakelijk te onderzoeken in hoeverre de betreffende gronden van archeologische waarden kunnen zijn. De Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek heeft de archeologische vindplaatsen en de gebieden met archeologische verwachtingen in kaart gebracht.

Volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) zijn in het plangebied, naast de bekende (gemeentelijke) monumenten, geen archeologische monumenten bekend. Ook de Indicatieve kaart van Archeologische Waarden (IKAW) bevestigt dit beeld; in het plangebied zijn geen gebieden aangeduid met een hoge of middelhoge trefkans.

De provinciale cultuurhistorische kaart laat een tweetal waardevolle situaties zien. (De blauwe stippen in bijgaande figuur). Ter plaatse is echter een aantal bedrijfsloodsen gerealiseerd.



Verder heeft het archeologisch adviesbureau RAAP in 2002 een inventariserend archeologisch onderzoek uitgevoerd, waaruit blijkt dat ter plaatse van het geplande woongebied geen waarden aanwezig zijn. Het archeologische veldonderzoek heeft plaats gevonden voor het gebied waarvoor de woningbouw en school wordt voorzien. In het kort kan uit het archeologisch onderzoek worden geconcludeerd dat er zich geen archeologische vindplaatsen uit de late Middeleeuwen en/of Nieuwe tijd in het plangebied bevinden.

Inmiddels is de grond reeds opgehoogd in verband met het bouwrijp maken voor de bouw van de woningen. Om die redenen zal in de toekomst geen nader archeologisch onderzoek worden verricht.

De overige gronden zijn conserverend bestemd of reeds via artikel 19 WRO gerealiseerd. Mochten hierbij archeologische waarden over het hoofd zijn gezien, dan kunnen deze momenteel hooguit alleen nog worden vermeld.

3.8 Flora- en faunawet

Algemeen

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is het noodzakelijk te onderzoeken in hoeverre de gewenste ontwikkelingen ten koste gaan van de flora en fauna.

Met de wijziging van artikel 75 van de Flora- en Faunawet (1 juli 2002) is namelijk wettelijk vastgelegd dat voor alle ingrepen die de beschermde soorten kunnen schaden en vernietigen (ook de rust- of verblijfplaatsen) een ontheffing dient te worden aangevraagd. Dit kan op basis van een globale beschrijving en beoordeling van de aanwezige waarden in het betreffende gebied.

vogels	zoogdieren
knobbelzwaan	veldmuis
wilde eend	huisspitsmuis
meerkoet	driekleurige bosspitsmuis
waterhoen	
	amfibieën
houtduif	meerkikker
winterkoning	bruine kikker
roodborst	gewone pad
merel	kleine watersalamander
blauwborst	vissen
zwartkop	kleine modderkruiper
fitis	
bosrietzanger	
	flora *
rietzanger	rietorchis
koolmees	gewone dotterbloem
	zwanebloem

Relatie met het plangebied

Aangezien de planvorming van de Luijendijk-Zuid een behoorlijke verandering van het gebied voorstaat, is door het bureau RBOI (adviesbureau voor ruimtelijk beleid ontwikkeling en inrichting) te Rotterdam een flora en fauna onderzoek uitgevoerd.

In navolgende is het betreffende onderzoek samengevat.

Op verschillende data in 2002 heeft een veldbezoek plaatsgevonden. Uit de onderstaande kaart zijn de leefgebieden van de flora en fauna opgenomen.

De tabel geeft weer welke te beschermen plant- en diersoorten in het plangebied aanwezig zijn. Voor het verstoren en vernietigen van deze soorten is ontheffing op grond van de Flora- en Faunawet vereist.

In het totaal zijn in het plangebied 14 soorten broedvogels aangetroffen die zijn opgenomen in de Flora- en Faunawet als bedreigde soort, de blauwborst op de blauwe lijst der vogels (soorten waarvan het voorkomen in Nederland van internationale betekenis is) en als selectiesoort in bijlage I van de Vogelrichtlijn.

Tijdens het onderzoek zijn geen vleermuizen of noordse woelmuizen waargenomen. Wel waargenomen zoogdiersoorten betreffen veldmuis, huisspitsmuis en driekleurige bosspitsmuis, die als te beschermen soort in de Flora- en Faunawet.

Een te beschermen vissoort betreft de kleine modderkruiper. Hoewel deze soort niet daadwerkelijk is waargenomen wordt de kans zeer reëel geacht dat

de kleine modderkruiper hier aanwezig is. De kleine modderkruiper is als te beschermen soort opgenomen in de Flora- en Faunawet.

Te beschermen plantensoorten betreffen de rietorchis, gewone dotterbloem en zwanebloem.

In 2003 heeft het ministerie van landbouw, natuurbeheer en visserij ontheffing verleend.

Daarna is het woongebied opgehoogd en is geen sprake meer van te beschermen flora of fauna.



Figuur 2 Toekomst plangebied in detail

Plangebied dat in de Quick-scan is onderzocht

In 2006 is nog een Quick-scan uitgevoerd om te bezien in hoeverre nog sprake is van te beschermen flora en/of fauna. Conclusie van deze scan is dat de flora en fauna de bouw van Luidendijk-Zuid niet in de weg staan. In de Quick-scan is het geplande woongebied en het 'rieteilandje' onderzocht.

Wel zal, als gevolg van de woonontwikkeling, in de directe omgeving een verbreding van de sloten plaats gaan vinden, zodat in het gebied meer waterbergingscapaciteit zal ontstaan. Deze ingreep kan een vergroting van de habitat voor de waterafhankelijke fauna en flora. Bij

de uitvoering van de werkzaamheden zal de zorgplicht, conform de flora en fauna wet, in acht worden genomen.

3.9 Duurzaam Bouwen met energieprestatieambities

W/E adviseurs heeft een rapport geschreven dat inzicht geeft in de consequenties voor kosten, architectuur en bouwtechniek van 'actieve' energieambities die de gemeente Landsmeer heeft voor de ontwikkeling van Luidendijk-Zuid. Met dit inzicht kunnen de energieambities beter worden geconcretiseerd en afgewogen tegen overige ambities.

Deze ambities komen overeen met:

- Energieprestatie op niveau: 0,76 > EPC = 0,72 (nieuwbouw)
- Energieprestatie op niveau: 1,34 > EPC = 1,29 (school)

Voor de woningbouwopgave zijn twee woningtypen als referentie neergezet, ieder met een pakket basisvoorzieningen voor EPC = 0,8. Vergelijking van twee keer twee pakketten (BANS individueel en collectief voor beide woningtypen) met de referentie laat zien dat een aangescherpte

energieprestatie-eis met gangbare middelen haalbaar is en dat eventuele consequenties beperkt zijn.
Consequenties voor architectuur zijn niet noemenswaardig, in de zin dat geen enkele beeldtaal of architectuur is uitgesloten.

Voor de onderwijsbouwopgave is één referentie bepaald, met een pakket basisvoorzieningen voor $EPC = 1,4$. Vergelijking van twee pakketten (BANS individueel en collectief) met de referentie laat ook hier zien dat een aangescherpte energieprestatie-eis met gangbare middelen haalbaar is en dat eventuele consequenties beperkt zijn.

Meest zichtbare maatregel is toepassing van zonwering. Consequenties voor bouwtechniek zijn nihil.

4 PLANBESCHRIJVING

Op basis van de inventarisatie en analyse uit de voorgaande hoofdstukken zijn vanuit verschillende invalshoeken diverse doelstellingen en uitgangspunten te formuleren die in dit bestemmingsplan hun beslag krijgen. Vervolgens wordt de toekomstige situatie van de Luidendijk-Zuid beschreven. De volgende onderdelen zullen in het onderstaande worden behandeld:

- het nieuwbouwgebied van Luidendijk-Zuid
- het volkstuinencomplex
- het bedrijventerrein
- de begraafplaats

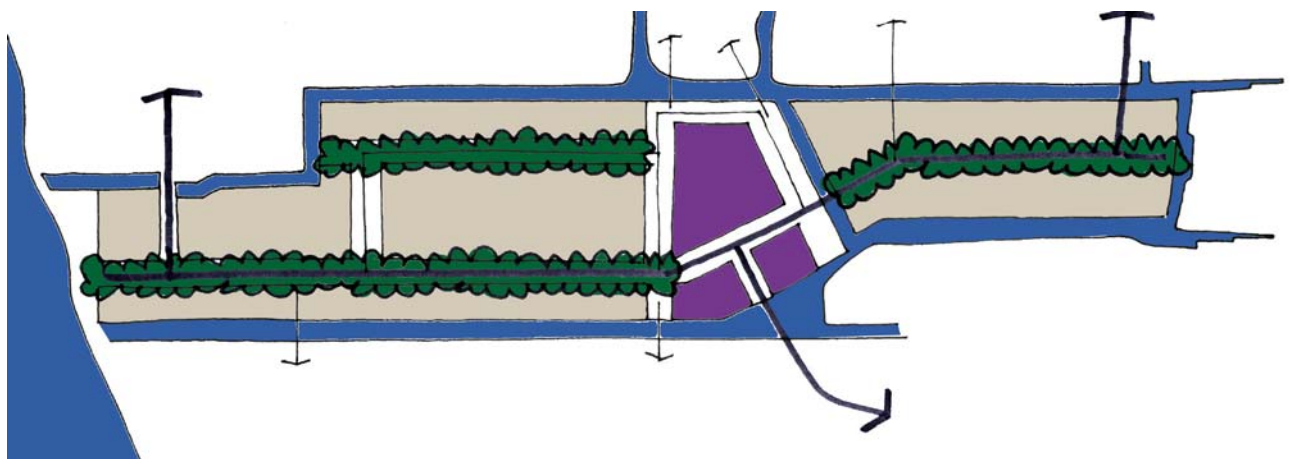
4.1 Nieuwbouw Luidendijk-Zuid

De beschrijving van de beoogde situatie is ontleend aan het stedenbouwkundig plan "Nieuwbouw Luidendijk-Zuid" van Paul van Beek.

Ruimtelijke doelstellingen

Op het terrein van Luidendijk-Zuid is, op basis van het onderliggende landschap, ruimte gemaakt voor landschap, water, natuurvriendelijke oevers, ontsluiting en aansluiting op de ring en op de bebouwde kom en ruimte voor 347 nieuwe woningen in verschillende categorieën en prijsklassen, alsmede ruimte voor voorzieningen (school en verzorgingscomplex). Het nieuwe Luidendijk-Zuid zal zorgen voor een 'dorpse' skyline: iedereen moet en mag weten, dat hier Landsmeer ligt als aparte entiteit en niet de zoveelste uitbreiding van Amsterdam.

De basis voor het plan bestaat uit de verwijzing naar het Noord-Hollandse/Waterlandse landschap met zijn lange lijnen en diepe vergezichten. Dit is vertaald in een patroon van water, bomenrijen en wegen, telkens met uitzicht op het landschap. Tussen dit patroon is ruimte voor woningbouw. Aan de zuidzijde van het plangebied zijn dit rijtjeswoningen, als barrière voor het geluid, aan de noordzijde van het plangebied is dit een open verkaveling van geschakelde en vrijstaande woningen. In het hart van de wijk, bij het



Ruimtelijk concept

knooppunt van wegen is een verdichting van het aantal woningen. Deze plek, het centrum van de wijk, vormt de entree tot de wijk, het dorp en het landschap.

4.1.1 *Het stedenbouwkundig plan*

In deze paragraaf worden de stedenbouwkundige beeldkwaliteit en de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de nieuwbouw op Luijendijk-Zuid beschreven.

Samenhang en diversiteit

De samenhang wordt gewaarborgd door strenge voorwaarden zoals bouwen in de rooilijn en een maximum bouwhoogten. In de woonbuurt wordt er maximaal gebouwd over 3 lagen, waarvan slechts 2 1/2 laag zichtbaar in het dorp (2 lagen met kap), in het centrumgebied mag gebouwd worden over 4 lagen (3 lagen met een kap). Maar ook door de architectonische beeldkwaliteit. Een levendig bebouwingsbeeld wordt gecreëerd door het door elkaar toepassen van de verschillende woningtypologieën: vrijstaande, halfvrijstaande (Zonder1-kap) en geschakelde (rijtjes) woningtypen en een voorziening, een school, met een hogere dichtheid en gestapelde bebouwing.

Woningdifferentiatie en bebouwingstypologie

Gestreefd wordt naar een gevarieerd aanbod van woningtypen in een mix van prijscategorieën. Hierdoor krijg je verschillende woonsferen. Door het principe van één standaard perceelsdiepte te hanteren voor meerdere prijscategorieën kan een grotere vrijheid in de verkaveling gevonden worden.

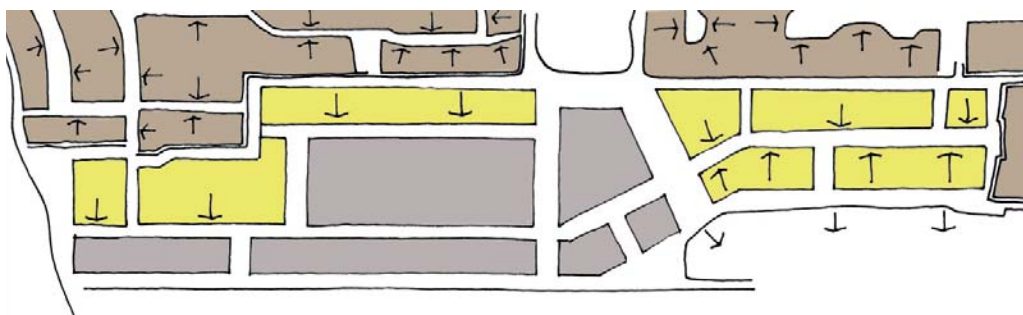
Aan de zuidzijde van het plangebied zijn rijtjeswoningen gesitueerd, als barrière voor het geluid, aan de noordzijde van het plangebied is dit een open verkaveling van geschakelde en vrijstaande woningen. In het hart van de wijk, bij het knooppunt van wegen is een verdichting van het aantal woningen, dit onder de vorm van grondgebonden woningen (met tuin) en appartementen. Dit kan ook ingevuld worden door een woon-zorgcomplex. Deze plek, het centrum van de wijk, vormt de entree tot de wijk, het dorp en het landschap.

Flexibiliteit en multifunctionaliteit

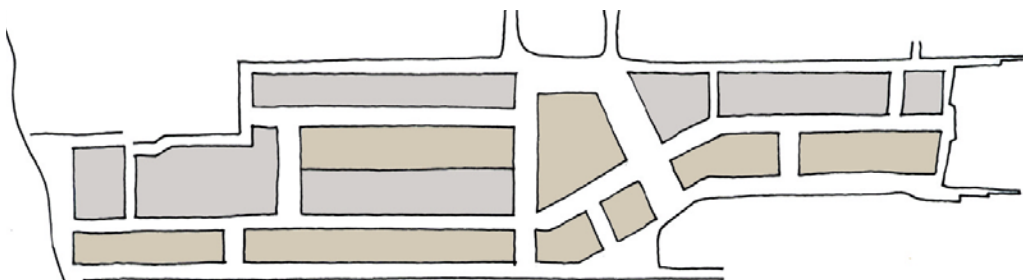
Multifunctionaliteit in de bebouwing en de openbare ruimte is het uitgangspunt. Daarom mogen de woningen op de begane grond en de garage een minimale hoogte van 3 tot 3,5 m hebben. Deze verdiepingshoogte schept de mogelijkheden voor een functiewijziging. Bijvoorbeeld voor ateliers, kleinschalige kantoorvestigingen, woon/ werkwoningen, Ook het benutten van de dakverdiepingen biedt extra mogelijkheden.

Openbaar - privé

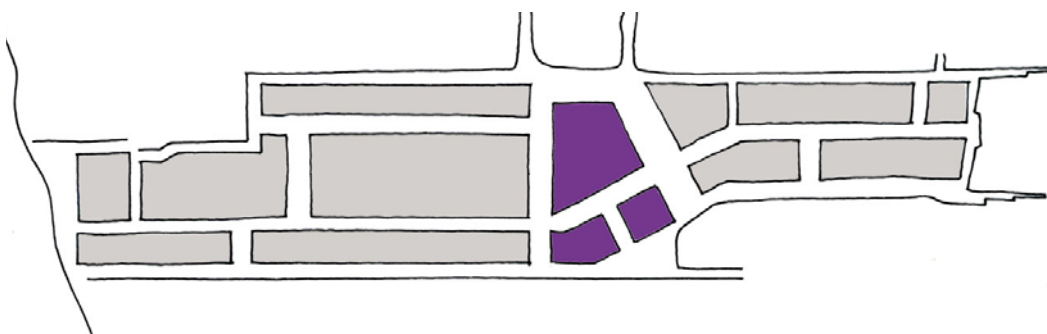
De heldere organisatie van de relatie openbaar - privé zijn vanzelfsprekende voorwaarden voor een duurzame stedenbouw. Voorkanten van woningen worden daarom aan de zijde van de openbare ruimte gesitueerd. Er moet ook sprake zijn van een zorgvuldige afstemming van de inrichting van de



De bestaande bebouwing om het plangebied sluit aan met achterkanten, geen voorkanten oriënteren op achterkanten.



Langs bestaande achterkanten een open bebouwing van vrijstaande en 2-onder-1 kap woningen, zuidelijke bouwblokken hebben een gesloten karakter, geluidsbelasting A10



Accentueren van het verkeersknooppunt door het creëren van een "centrum".

openbare ruimte (inclusief overgangselementen openbaar - privé) met de woningtypologie en architectuur binnen het stedenbouwkundige patroon. Rond alle tuinen moeten hagen aangeplant worden van 1 meter hoog om de overgang tussen privé en openbaar helder te maken en passend in het groene kader en het landschap.

Rooilijn, bebouwingsaccenten en hoekoplossingen

Om een speels beeld te verkrijgen in de openbare en private ruimte is het van belang dat er een verspringende rooilijn gehanteerd wordt. De rooilijn ligt op 4 m van de erfgrans, 50% van de woningen houdt zich hier niet aan en kan naar believen voor of achter de rooilijn staan. Garages en carports worden teruggelegd t.o.v. de rooilijn, basisnorm is 5 meter. De voorgevel van de woning oriënteert zich primair naar de openbare ruimte en lange lijnen in het landschap.

Op de hoeken moeten 2 volwaardige gevels komen, een heldere beëindiging van straatwanden. Tweezijdige bebouwde hoeken hebben het voordeel dat er een optimale sociale controle op de hoek ontstaat, schuttingen in zijtuinen die het straatprofiel verstoren worden voorkomen, evenals inkijk op achterkanten van woningen. Voor Luijendijk-Zuid is een basisoplossing ontwikkeld, bestaande uit twee aaneen geschoven woningen, ieder naar een straat georiënteerd. Dit past in de open groene sfeer van het landelijk wonen in Landsmeer. Aan de straatzijde krijgt de straatwand een natuurlijke beëindiging. Een voorwaarde is dat de samenhang tussen de gelede bouwvolumes wordt bewaard door een architectonische koppeling in het vlak van de voorgevels en dat de achtertuinen worden afgeschermd door hoge tuilmuren of bijgebouwen.

De situering van appartementencomplexen op specifieke plekken en bebouwingsaccenten dragen bij aan de oriëntatie -en woonkwaliteit binnen het dorp. De appartementen in het centrum van de wijk vervullen een poortfunctie voor de wijk en het dorp en bepaalt de skyline van Landsmeer vanaf de ringweg A10. Omdat de bouwblokken in Luijendijk-Zuid vaak langs meerdere zijden openbaar toegankelijk zijn en er op de grens tussen openbare en private gronden gebouwd wordt, is het belangrijk om extra aandacht te besteden aan de beëindiging van het bouwblokken. Te denken valt aan het verbijzonderen van de hoeken door de uitbouw van erkers, torens, het aanbouwen van erkers en veranda's of het verbijzonderen van de deuropening of raampartijen.

4.1.2 *Het woningbouwprogramma*

Op basis van een marktanalyse uitgevoerd het bureau INBO Adviseurs Ruimte en Vastgoed is een woningbouwprogramma opgesteld.

De conclusies van deze marktanalyse zijn kort samengevat als volgt:

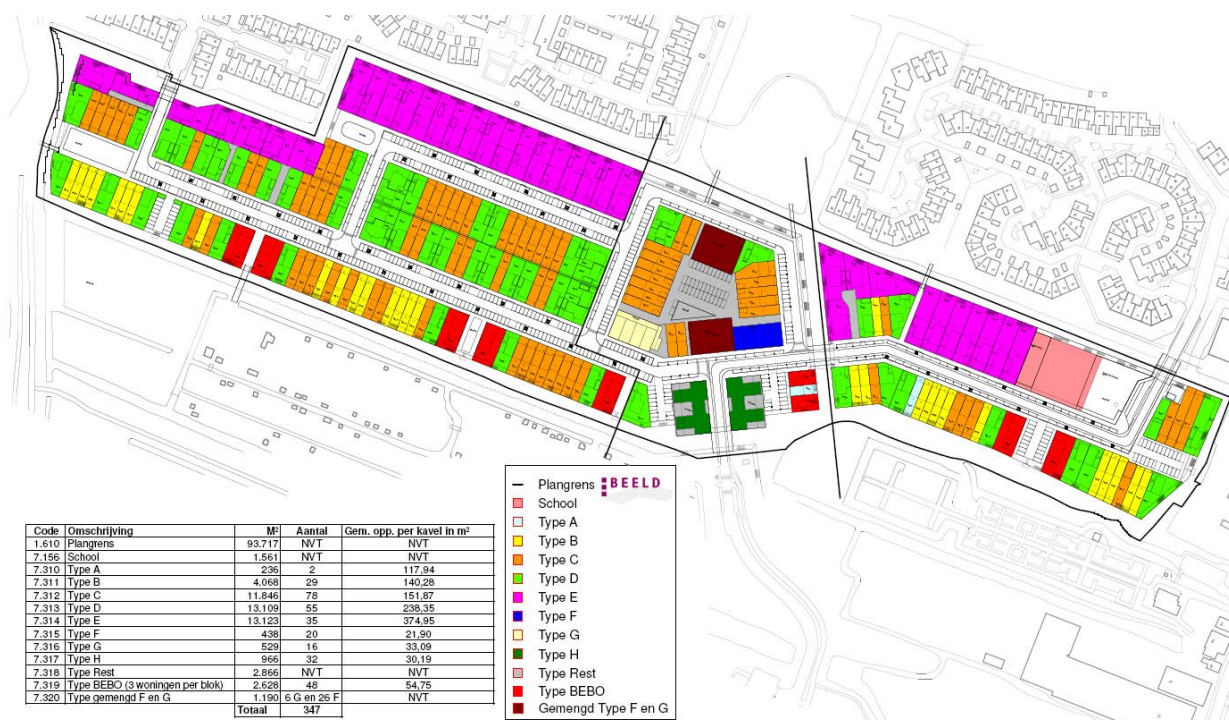
- De locatie biedt onder de rook van Amsterdam in de directe omgeving van de snelweg en aan de rand van de gemeente goede potenties. Voor seniorenwoningen is daardoor de mogelijkheden beperkt

Doelgroepen zijn met name starters en gezinnen en beperkt senioren.

- Type woning: met name eengezinswoningen. Voor meergezinswoningen bestaat minder vraag. Bovendien is er concurrentie van de nieuwe appartementen in de dorpskern te verwachten. Er is een duidelijke vraag naar eengezinswoningen uit alle prijssegmenten
- Er is een grote vraag naar huurwoningen met name in het goedkope segment. De verhouding in het goedkope segment ligt ongeveer op 30% koop en 70% huur. In het (middel)dure segment ligt de nadruk sterk op de koop.

Op basis van het door Inbo uitgevoerde marktonderzoek is door Paul van Beek een Definitief Ontwerp Stedenbouw gemaakt.

In het Definitief Ontwerp Stedenbouw is de woningbouwdifferentiatie opgenomen.



4.1.3 Architectonische randvoorwaarden

Kenmerkende eigenschappen voor de architectuur worden in deze paragraaf beschreven.

Eenheid en individualiteit

Eenheid en individualiteit zijn wat betreft de architectuur de belangrijkste uitgangspunten

Eenheid wordt verkregen door een aantal stijlkenmerken te hanteren:

- een eenduidig concept: architectuur, compositie, materiaalgebruik en detaillering
- vormen een samenhangend geheel;
- alleen schuine daken;
- bijzondere aandacht voor hoekoplossingen en uitwerking kopgevels.
- individualiteit:
- naast eenheid, wordt er gestreefd naar een individuele expressie van de woningen;
- afwisseling per woning/beukmaat ontwikkeling heeft de voorkeur.

Randvoorwaarden bouwvolume

Massa:

- de aanwezige bebouwingstypologie in de gemeente Landsmeer zal als referentie dienen, stijlkenmerken en de kleinschaligheid van de Noord-Hollandse architectuur;
- eenvoudige geometrische bouwvolume;
- geen asymmetrische kapvorm zichtbaar in de kopgevel;

- binnen het bouwblok kunnen verschillende kapvormen voorkomen;
- als kapvorm kunnen alleen schuine kappen toegepast worden zoals: zadeldak, tentdak/schilddak, piramidedak en mansardedak;
- de nokrichting is overwegend haaks op de straatrokking;
- op de begane grond en/of verdieping mogen erkers voor de voorgevel gebouwd worden, max. 1 m voor de gevel;
- voor de school en/of oudercomplex is gekozen voor een grootschalig bouwblok, echter dit bouwblok is in zijn uitwerking kleinschalig. Hierdoor voegt het zich naar het dorp.

Gevels:

- verticale geleiding van de gevels;
- in het gevelbeeld is de beukmaat van de achterliggende woning zichtbaar en is per beukmaat;
- binnen het bouwblok kunnen dezelfde gevels voorkomen, echter niet naast elkaar;
- verwerken van de buitenruimte/balkon in het gevelbeeld.

Daken:

- refererend aan de Waterlandse/Noord-Hollandse architectuur wordt er extra aandacht gevraagd voor de kroonlijst en windvaantje; elementen op het dak; altijd secundair, eenheid van het dakvlak mag niet verstoord worden;
- dakkapellen simpel vormgeven altijd met kap met kroonlijst;
- grotere dakkapellen alleen als onderdeel van de gevel mee ontwerpen;
- zorgvuldige detaillering en plaatsing van nutsvoorzieningen zoals schoorstenen in het dak. Opbouwen voor airco en lift zijn niet zichtbaar in het dak;
- gebruik van alternatieve energievormen bijvoorbeeld zonne-energie.

Materialen en kleur:

Kleurregie is een middel om sturing te geven aan een aangenaam en duurzaam kleurgebruik voor nieuwbouwprojecten binnen Landsmeer. Door middel van een basiskleuren en supervisie wordt richting gegeven aan het kleurgebruik. De individuele opdrachtgever kan op basis van de architectuur van zijn pand binnen de grenzen van de kleurenregie variëren en zich onderscheiden, zonder de harmonie van het geheel aan te tasten.

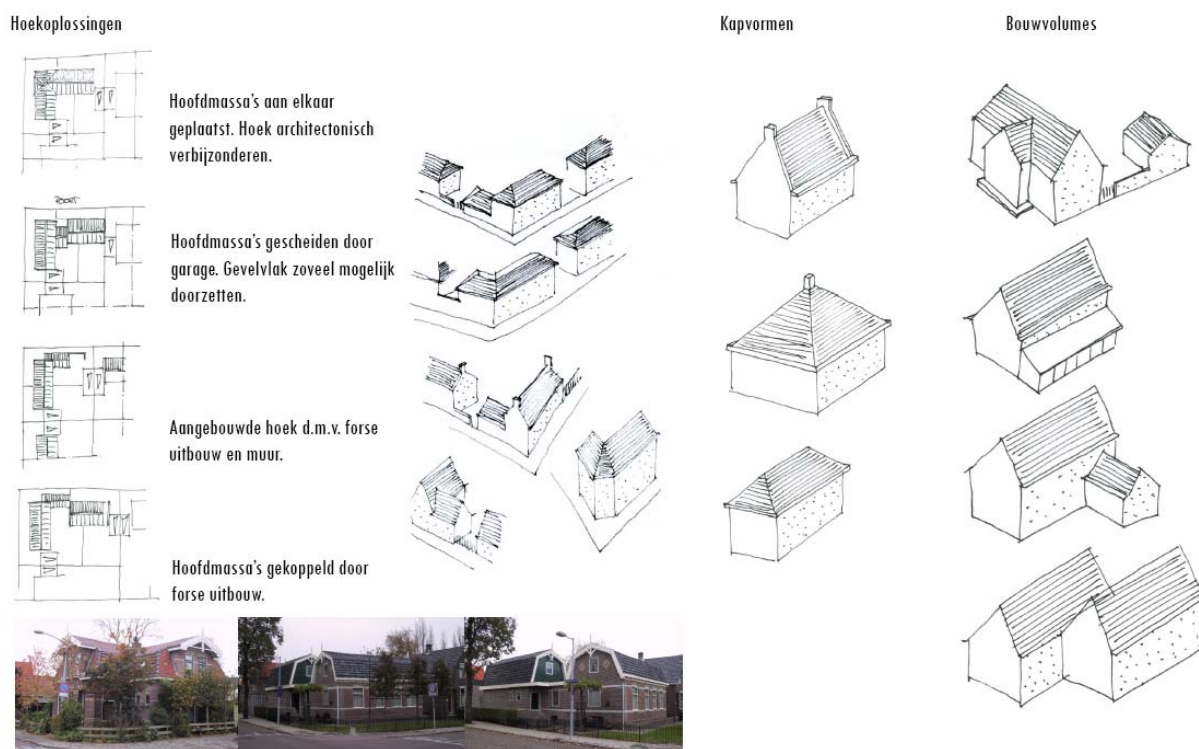
De sfeer van Landsmeer zal worden gekenmerkt door:

Toepassing van felle kleuren van het gevelmetselwerk en andere bouwonderdelen wordt niet passend geacht, evenmin als de toepassing van materialen die niet duurzaam zijn of lelijk verwerken. Hierbij valt te denken aan kunststof panelen e.d.

Als gevelmaterialen kan toegepast worden:

- baksteen in een lichte of matige vorm/textuurvariatie, en rode tot bruine palet en een stevige kleuruitstraling. Voor alle kleuren geldt dat deze een warme kleurtoon bezitten;
- geschilderde houten onderdelen, hoofdkleur wit in combinatie met de Noord-Hollandse kleuren zoals groen, grijs, blauw en geel;
- combinaties van baksteen onder en hout boven;
- als dakbedekking: gebakken pannen blauw, antraciet tot rood.

In hoofdstuk 2 is al genoemd dat de gemeente de voorgestane beeldregie, door middel van het aanstellen van een supervisor beeldkwaliteit, ter hand zal nemen bij de verdere uitwerking van het plan.



4.1.4 Groenstructuur

In deze paragraaf wordt de kwaliteit van het landschap - water, groen en infrastructuur - voor Luijendijk-Zuid beschreven. Samen met de stedenbouwkundige en architectonische ingrepen vormen zij het gewenste 'ideale' totaalbeeld. Kernwoorden voor de kwaliteit van de openbare ruimte zijn sober, doelmatig en beheersbaar.

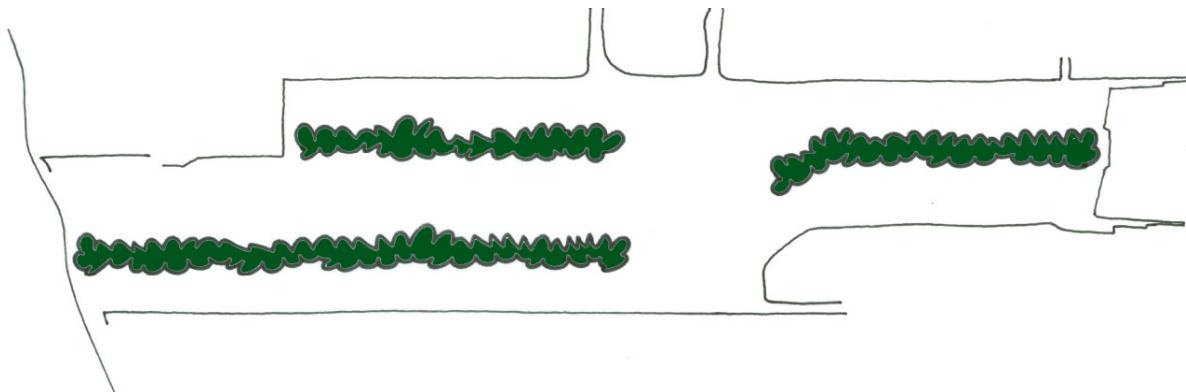
Randvoorwaarden:

- Aansluiten op het landschap met zijn lange vergezichten;
- Uitzicht op het landschap bewaren;
- Strategisch inzetten van water en open waterverbinding maken met de Kerkebrek;

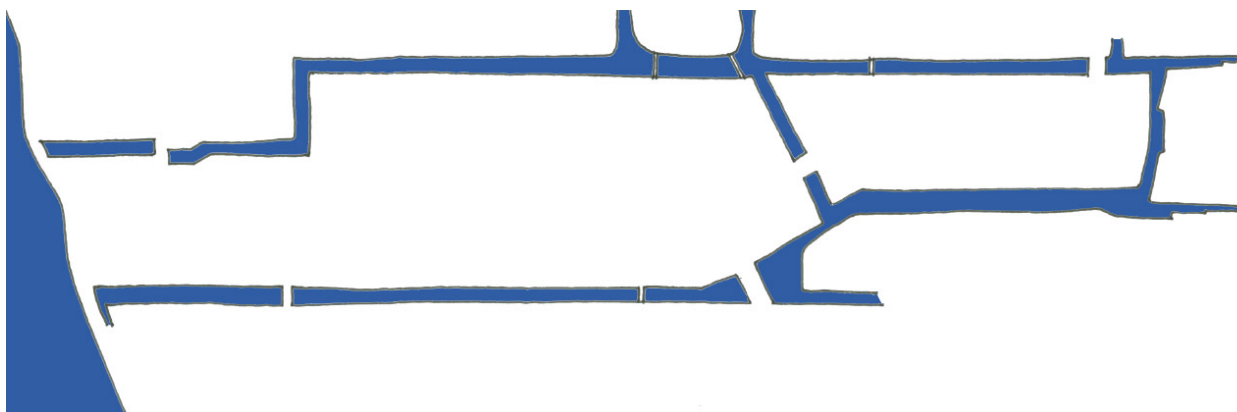
Ingrediënten / Middelen:

- Het water aan de randen van het plan situeren en deze met milieuvriendelijke oevers inrichten. Deze oevers hebben een onderwaterbanket. Hierop worden onder andere bloeiende waterplanten geplant en vinden waterdieren hun onderkomen;
- In het plangebied worden bruggen aangelegd met een doorvaarthoogte van 1,10m. Hierdoor is driekwart van de kavels door middel van een open waterverbinding rechtstreeks verbonden met de Kerkebeek. Deze

woningen krijgen een meerwaarde door de oever te voorzien van een aanlegplek voor kleine pleziervaartuigen (roeiboot, sloep, kano, ...);



Lange groene lijnen als verwijzing naar het Noord-Hollandse landschap.



Water aan de randen van het gebied, ter verbijzondering van de entrees tot de wijk en een open waterverbinding met de Kerkebreek.

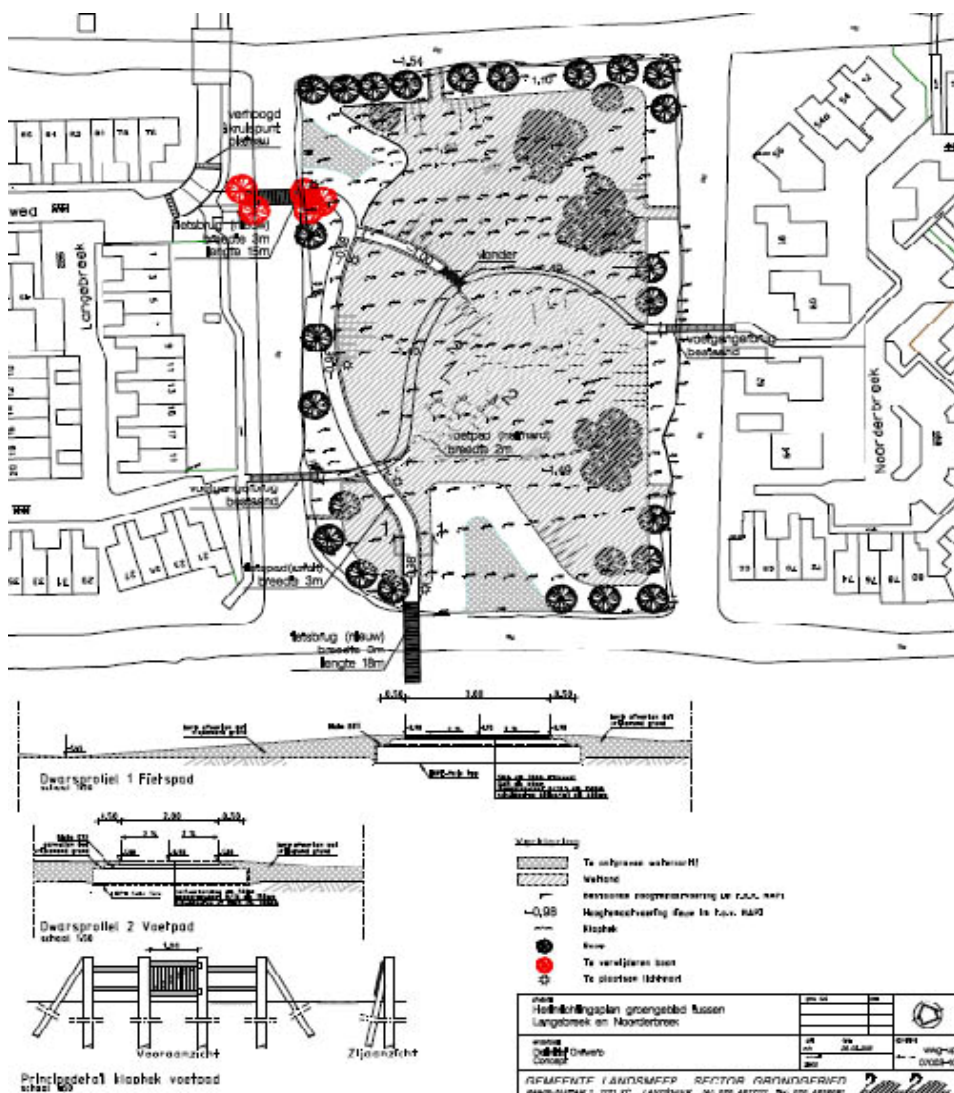
- Alle bruggen en duikers in het plangebied hebben een zelfde uiterlijke verschijningsvorm;
- In het straatprofiel worden bomen aangeplant. Het aanplanten van bomen versterkt de verwijzing naar het omliggende landschap. Deze bomen kenmerken zich door hun landelijkheid en verschillen per straat van soort, hierbij valt te denken aan Fraxinus (es) of Acer (esdoorn).

Tot slot wordt opgemerkt dat op grond van de keur van het Hoogheemraadschap verplicht is om tuinen die aan het water grenzen te beschoeien.

In bijgaande figuur is de inrichting van het groengebied noordelijk van de beoogde woningbouw weergegeven. Door het gebied zal een langzaam

verkeerverbinding worden gerealiseerd. Het groengebiedje wordt bij extreem hoogwater gebruikt als waterbergingsgebied en worden ingericht als wetland.

Door het groengebied loopt een fietsverbinding die de kortsluiting tussen de Meervalweg en de Burgemeester Postweg zal verzorgen. De route zal voornamelijk gebruikt worden voor lokaal fietsverkeer. De doorsteek biedt een korte route tussen de Meervalweg en de Burgemeester Postweg en biedt dus op buurtniveau een nuttige schakel die omrijden voorkomt. Onderzoek van het adviesbureau Goudappel en Coffeng leert dat het gekozen ontwerp als verkeersveilig kan worden aangemerkt.



Inrichting groengebied Luidjendijk-Zuid

4.1.5 Verkeer

In deze paragraaf wordt de verkeersstructuur voor het nieuwbouwplan beschreven. Voor de beschrijving is gebruik gemaakt van het Gemeentelijk

Verkeer en Vervoer Plan Landsmeer (GVVP). Dit GVVP is door de gemeente in samenwerking met Via Verkeersadvies bv opgesteld. Het GVVP is in 2007 door de raad vastgesteld. In het GVVP zijn de feitelijke problemen en aandachtspunten van Landsmeer op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in beeld gebracht en worden hiervoor maatregelen voorgesteld.

4.1.5.1 Ontsluiting plangebied

Het plangebied Luijendijk-Zuid wordt in zuidelijke richting ontsloten via de Scheepsbouwersweg. De Scheepsbouwersweg sluit bij het Zuideinde aan op de IJdoornlaan. De IJdoornlaan geeft via de S117 aansluiting op de rondweg rond Amsterdam (A10) en ontsluit Landsmeer richting Amsterdam-Noord (o.a. winkelcentrum BovenIJ). Dit betreft de hoofdontsluiting voor het woon- en werkverkeer richting Amsterdam. Als (utilitaire) fietsroute richting Amsterdam zijn vrijliggende fietspaden langs de Scheepsbouwersweg en 't Luijendijkje beschikbaar. In de noordelijke richting wordt het plangebied voor gemengd verkeer ontsloten via de Burgemeester Postweg, Kerkebreek en Zuideinde of Burgemeester Postweg en Dorpsstraat. Deze route geeft aansluiting richting centrumgebied Landsmeer en Den IJl/Purmerend. In het GVVP krijgen de Scheepsbouwersweg en de wegen langs het Lint, waaronder het Zuideinde, Dorpsstraat en IJdoornlaan, de adviescategorisering gebiedsontsluitingsweg. De overige trajecten krijgen de adviescategorisering erftoegangsweg. In het geval dat een erftoegangsweg ook een functie heeft als bus-, calamiteiten- en/of omleidingsroute is de categorisering erftoegangsweg + van toepassing. Deze categorisering geldt voor de Burgemeester Postweg tussen de Scheepsbouwersweg en de Kerkebreek.

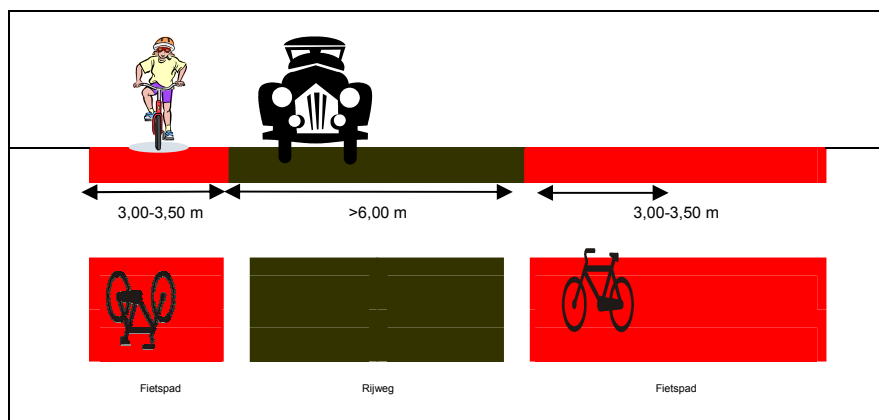
In het derde Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid (1991) is de term Duurzaam Veilig geïntroduceerd. De essentie van Duurzaam Veilig is het voorkomen van verkeersonveiligheid in plaats van het achteraf bestrijden. Duurzaam Veilig is erop gericht het wegennet zodanig in te richten dat verkeersongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen (preventief beleid). Dit betekent dat een wegennet wordt ontwikkeld waarbij de weggebruiker aan het beeld van de weg kan 'aflezen' wat van hem of haar wordt verwacht. Basis binnen Duurzaam Veilig is het op elkaar afstemmen van functie, vormgeving en gebruik. Bij het vaststellen van de functies van een Duurzaam Veilige wegcategorisering dient een optimale afstemming te worden gevonden ten aanzien van de verschillende, soms tegenstrijdige, belangen die er spelen. Voor wegen binnen de bebouwde kom van Landsmeer betekent dit concreet dat onderscheid wordt gemaakt in:

- gebiedsontsluitende wegen (50 km), waaraan een belangrijke verkeersfunctie is toegekend. Gebiedsontsluitingswegen worden zo ingericht dat ze de doorstroming van het autoverkeer faciliteren en voldoende capaciteit bieden dat te kunnen;
- erftoegangswegen (30 km) waar de auto vaak een ondergeschikte rol aan de verblijfsfunctie heeft. Erftoegangswegen hebben een kleinere autoverkeersfunctie en worden ook als zodanig ingericht; hoge snelheden en doorgaand (sluip)verkeer worden zoveel mogelijk vermeden. Erftoegangswegen dienen zoveel mogelijk voor bestemmingsverkeer;

- erftoegangswegen + (30 km) waar de auto weliswaar een ondergeschikte rol aan de verblijfsfunctie heeft, maar de weg toch een verkeersfunctie kan hebben als bus-, calamiteiten- en/of omleidingsroute of als (lokale) fietsroute. Bij de weginrichting wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van deze specifieke extra verkeersfuncties. Duurzaam Veilig kent dit wegtype niet. Dit wegtype is in Landsmeer aan de wegcategorisering toegevoegd.

Gebiedsontsluitingswegen

De Scheepsbouwersweg en IJdoornlaan zijn de belangrijkste ontsluitende wegen voor het verkeer van en naar het plangebied Luidendijk-Zuid. De verkeersintensiteit op de IJdoornlaan is met ca. 16.000 mvt/etmaal (ri. Landsmeer) en 18.000 mvt/etmaal (ri. Amsterdam-Noord) zeer hoog. De verkeersintensiteit op de Scheepsbouwersweg bedraagt op dit moment ca. 2.450 mvt/etmaal. Ten gevolge van de aanleg van Luidendijk-Zuid zal de verkeersintensiteit op beide wegen met ca. 1.150 mvt/etmaal toenemen. Hierin is de autonome groei van het verkeer niet begrepen. De Scheepsbouwersweg heeft hiervoor voldoende restcapaciteit. Een aandachtspunt hierbij is de oversteekplaats voor fietsers vanuit de richting Kadoelenweg op het kruispunt Scheepsbouwersweg/Zuideinde/IJdoornlaan. Door de extra toename van de toch al zeer hoge verkeersintensiteit op de IJdoornlaan vanuit Landsmeer (Luidendijk-Zuid) en de zeer sterke toename van de verkeersintensiteit richting Amsterdam-Noord (o.a. uitbreidingsplan De Bongerd te Amsterdam-Noord) ontstaat in toenemende mate filevorming op de afrit van de ringweg A10. De afwikkeling van het verkeer op dit knooppunt (S117) is daarom een ander zeer belangrijk aandachtspunt.



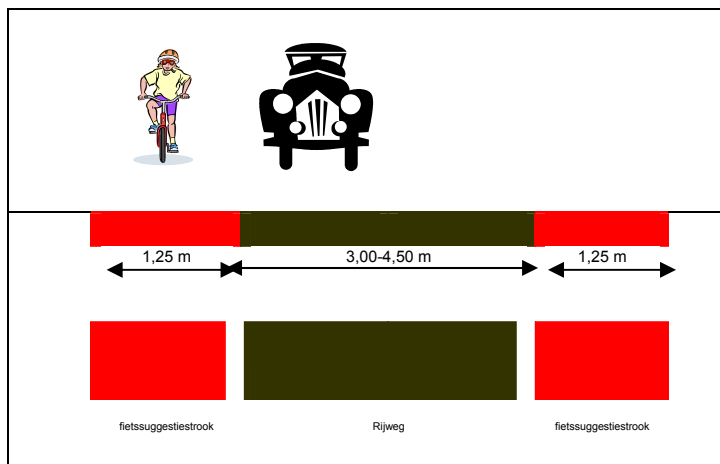
Gebiedsontsluitingsweg (50 Km)

Doorgaande weg, buscalamiteitenroute
fietsroute, vrijliggende fietspaden
(Scheepsbouwersweg, fietspad aan één zijde)

4.1.5.2 Erftoegangswegen

De Burgemeester Postweg tussen de Scheepsbouwersweg en Kerkebreek heeft een aantal extra verkeersfuncties. Naast een functie als calamiteiten- en/of omleidingsroute in geval van bijzondere omstandigheden en/of

werkzaamheden op het Zuideinde maakt het openbaar vervoer (lijn 173 van Arriva, halfuursdienst) gebruik van dit wegvak. Dit deel van de Burgemeester Postweg dient conform het GVVP als erftoegangsweg + met een snelheidsregime van 30 km/u te worden ingericht. De richtlijnen van



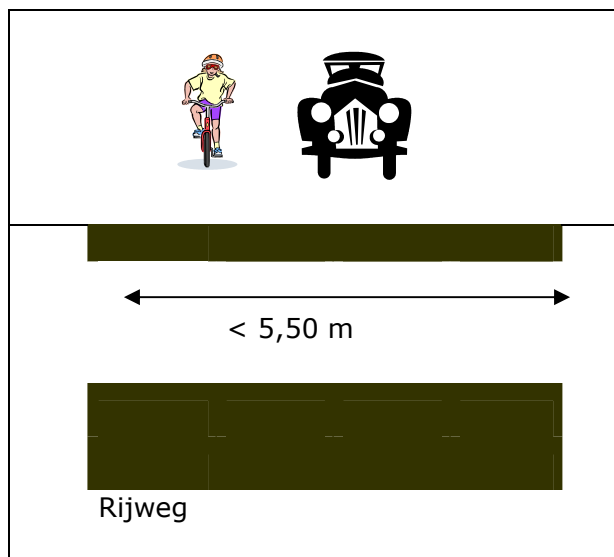
Erftoegangsweg + (30 Km) bus calamiteitenroute
fietsroute

(incidentele) omleidingsroute, de aanwezigheid van de Montessorischool (halen en brengen van leerlingen) en de aanwezigheid van een lokale fietsroute.

Duurzaam Veilig (opgesteld door CROW) geven een indicatie (geen norm) voor de intensiteiten op erftoegangswegen (woonstraten of 30 km/u zones). Uitgegaan wordt van maximaal 3.500 tot 6.000 mvt/etmaal e.e.a. afhankelijk van de maatvoering van het gekozen dwarsprofiel. De huidige verkeersintensiteit op de Burgemeester Postweg tussen de Scheepsbouwersweg en Kerkebreek ligt hier met ca. 1.450 mvt/etmaal ruimschoots onder. Voor de interne ontsluiting worden ondanks een extra toename van de verkeersintensiteit met ca. 1.300 mvt/etmaal in verband met de aanleg van Luijendijk-Zuid geen problemen verwacht. Hierin is de autonome groei niet begrepen. Een belangrijk aandachtspunt voor dit wegvak vormt de weginrichting waarbij het juiste rijgedrag wordt ondersteund en de positie van langzaam verkeer niet in het gedrang komt. Dit ondanks de tegenstrijdige belangen in verband met de aanwezigheid van de busdienst, de

Erftoegangswegen

Het deel van de Burgemeester Postweg tussen de Scheepsbouwersweg en de Speksnijdersweg en de overige wijkstraten dienen te worden vorm gegeven als erftoegangsweg, conform de inrichtingsuitgangspunten van Duurzaam Veilig, waarin de functie van de weg wordt ondersteund door de inrichting. Het beeld dat bij deze categorie past, is dat van een (rustige) wijkstraat, met een snelheidsregime van 30 km/u. De huidige verkeersintensiteit op de Burgemeester Postweg tussen de Scheepsbouwersweg en Speksnijdersweg ligt op ca. 2.650 mvt/etmaal, wat ligt onder het toelaatbare maximum van 6.000 mvt/etmaal voor een erftoegangsweg. Voor de interne ontsluiting worden, ondanks een toename met ca. 1100 mvt/etmaal in verband met de aanleg van Luijendijk-Zuid, geen problemen verwacht.



Erftoegangsweg (30 Km) verblijfsgebied

4.1.5.3 Prognose verkeersintensiteiten 2020

Autonome groei

Voor de berekeningen van verkeersintensiteiten tot het prognosejaar 2020 wordt uitgegaan van een jaarlijkse autonome groei van het autoverkeer van ca. 1 %. Hiermee wordt bedoeld de groei van de automobiliteit (aantal autoverplaatsingen) als gevolg van groeiend autobezit en andere trends. In dit percentage (1 % per jaar) is geen rekening gehouden met de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Luijendijk-Zuid. Het effect van de woningbouwlocatie wordt apart meegenomen. Voor de IJdoornlaan (richting Landsmeer) is een autonome groei van 1,5 % per jaar aangehouden. Dit i.v.m. de realisatie van een aantal (inbrei)locaties in Landsmeer. Voor de IJdoornlaan (richting Amsterdam) is de opgave van het Stadsdeel Amsterdam Noord gehanteerd. Het Stadsdeel verwacht in de komende periode in verband met een aantal ontwikkelingen in Amsterdam-Noord o.a. de woningbouwlocatie De Bongerd (ca. 1400 woningen) en het voormalig NDSM-terrein een verdubbeling van de huidige verkeersintensiteit.

Verkeersintensiteiten 2020 wegen Luijendijk-Zuid

Door autonome groei van de automobiliteit zal de verkeersintensiteit in Landsmeer tot 2020 verder toenemen. De verkeersintensiteit op de beoogde erftoegangsweg (Burg. Postweg tussen Scheepsbouwersweg en Speksnijdersweg) zal volgens de prognose (zie lid 1.3.1.) in 2020 toenemen met ca. 500 tot 4.250 mvt/etmaal en ligt daarmee onder de richtlijnen van Duurzaam Veilig, waarbij voor een erftoegangsweg mag worden uitgegaan van maximaal 6.000 mvt/etmaal. De Scheepsbouwersweg is voor de

hoofdontsluiting van Landsmeer van secundaire betekenis. De hoofdontsluiting wordt gevormd door de centrale as IJdoornlaan, Zuideinde, Dorpsstraat en Noordeinde. De verkeersintensiteit op de Scheepsbouwersweg zal in 2020 maximaal ca. 4100 mvt/etmaal bedragen. Geconcludeerd kan worden dat ook bij een toename van de verkeersintensiteit door de realisatie van het plangebied Luijendijk-Zuid en de autonome groei tot het bovengenoemde aantal motorvoertuigen het beeld past bij de functie van deze wegen als erftoegangsweg, erftoegangsweg + en gebiedsontsluitingsweg. In tabel 1 zijn de huidige en verwachte verkeersintensiteiten aangegeven.

	Burg. Postweg west * mvt/etmaal	Burg. Postweg oost ** mvt/etmaal	Scheepsbou - wersweg mvt/etmaal	Overige erftoegangs -wegen mvt/etmaal
Huidige verkeersintensiteit	2650	1450	2450	
Toename door woningbouw Luijendijk-Zuid	1100	650		
Toename verkeer door Montessorischool		200		
Toename verkeer woningbouw Luijendijk-Zuid (west) richting centrumgebied (40 %)		450		
Toename verkeer woningbouw Luijendijk-Zuid (west & oost) richting Amsterdam (60 %)			1150	
Autonome groei ca. 1 %	500	350	500	
Verkeersintensiteit medio 2020	4250	3100	4100	400

Tabel 1. Huidige en verwachte verkeersintensiteiten 2020 wegen Luijendijk-Zuid

* Burgemeester Postweg tussen Scheepsbouwersweg en Speksnijdersweg

** Burgemeester Postweg tussen Scheepsbouwersweg en Geijzenbreek

Verkeersintensiteiten 2020 bovenwijkse ontsluiting Luijendijk-Zuid

De verkeersintensiteit vooral op het zuidelijke deel van de route IJdoornlaan - Zuideinde - Dorpsstraat - Noordeinde is zeer hoog (IJdoornlaan ca. 16.000 mvt /etmaal). De verkeersintensiteit op deze route zal vooral op de IJdoornlaan door de autonome groei van de automobiliteit en de realisatie van de uitbreidingen in Landsmeer (Luijendijk-Zuid, Breekoever) en Amsterdam-Noord (woningbouwlocatie De Bongerd) verder toenemen. Voor het wegvak richting Landsmeer moet rekening worden gehouden met een toename tot ca. 20.500 mvt/etmaal in 2020. Voor het wegvak richting Amsterdam zelfs met een toename tot ca. 38.300 mvt/etmaal. De invloed van het instellen van een inrijverbod in de avondspits in Den IJp tussen 16.00 – 19.00 uur zal enige, maar op het totale verkeersaanbod op de IJdoornlaan een zeer beperkte,

invloed hebben. In tabel 2 zijn de huidige en verwachte verkeersintensiteiten aangegeven.

	IJdoornlaan (Landsmeer) mvt/etmaal	IJdoornlaan (Amsterdam) mvt/etmaal
Huidige verkeersintensiteit	16.000	18.000
Toename verkeer i.v.m. woningbouw Luijendijk-Zuid	1150	600
Autonome groei vanuit Landsmeer	3350	1700
Autonome groei vanuit Amsterdam-Noord		18.000
Verkeersintensiteit medio 2020	20.500	38.300

Tabel 2. Huidige en verwachte verkeersintensiteiten 2020 bovenwijkse ontsluiting Luijendijk-Zuid

Bovenwijkse maatregelen buiten het plangebied

De zuidelijke ontsluiting van het plangebied Luijendijk-Zuid geeft een vrijwel directe aansluiting op het landelijke rijkswegennet (ringweg A10). Hierdoor bestaat er een (te) grote en (te) abrupte overgang van het niveau van een autoweg (hoogste niveau stroomfunctie) naar het niveau van een lokale erftoegangsweg (verblijfsfunctie) vice versa.

De sterke toename van de verkeersintensiteit op de IJdoornlaan, de sterke toename van de verkeersbelasting op het knooppunt S117 (aansluiting A10/IJdoornlaan), de toename van de verkeersintensiteit vanaf de Scheepsbouwersweg op het kruispunt Scheepsbouwersweg/Zuideinde/IJdoornlaan samen met de (te) abrupte overgang van het niveau van autoweg (stroomfunctie) naar lokale erftoegangsweg (verblijfsfunctie) houdt in dat verkeerstechnisch en qua beleving goed moet worden gekeken naar de vormgeving van de IJdoornlaan. Mogelijke verbeteringen kunnen zijn de aanleg van rotondes of verkeerslichtinstallaties op het knooppunt S117 en het kruispunt Scheepsbouwersweg/Zuideinde/IJdoornlaan, waarbij gelijktijdig de voorrangsregeling op het knooppunt S117 wordt gewijzigd. In de exploitatie van plan Luijendijk-Zuid is de aanpassing van de IJdoornlaan (rotonde ter hoogte van de S117) als bovenwijkse voorziening opgenomen.

Langzaam verkeer

Fietsroutes

Landsmeer kent een aantal regionale (hoofd)fietsroutes. Geen van deze routes loopt via het plangebied Luijendijk-Zuid. Daarnaast heeft Landsmeer enkele lokale fietsroutes. Door ruimtelijke beperkingen zijn over het algemeen geen volwaardige vrijliggende of aanliggende fietspaden mogelijk. In het GVVP is de wens opgenomen om de bestaande lokale noord-zuid fietsroute (Lisstraat-Vogelwikkestraat-Zonnedauwstraat-Calkoenstraat-Burgweg-Dr. M.L. Kingstraat) uit te breiden met een zuid-west fietsroute vanaf de Van Beekstraat via de Burgemeester Postweg naar het vrijliggende fietspad langs de Scheepsbouwersweg. De aanwezigheid van de lokale fietsroute dient zoveel mogelijk in het straatbeeld, bijvoorbeeld door de aanleg van fiets(suggestie)stroken, herkenbaar te zijn.

De gemeente is verder bezig met een fietsveilige oost-west verbinding. Hierbij gaat het met name om het realiseren van een veilige oversteekplaats van de Dorpsstraat.

In voorgaande paragraaf is al genoemd dat door het groengebied (rieteilandje) een fietsverbinding is gedacht, die de kortsluiting tussen de Meervalweg en de Burgemeester Postweg zal verzorgen. De doorsteek biedt een korte route tussen de Meervalweg en de Burgemeester Postweg en biedt dus op buurtniveau een nuttige schakel die omrijden voorkomt.

Schoolroute

De Montessorischool wordt in verband met de realisatie van het Breekoeverproject verplaatst van de huidige locatie aan de Dorpsstraat naar een nieuwe locatie in plan Luijendijk-Zuid. De nieuwe locatie ligt aan de westzijde van de Burgemeester Postweg op het wegvak tussen de Scheepsbouwersweg en Kerkebreek. Met het bestuur van de Montessorischool zijn afspraken gemaakt over het verbeteren van de schoolroute voor leerlingen die lopend of met de fiets komen. Prioriteit heeft het creëren van een kortere voet-/fietsroute tussen het plan Nieuwe Gouw (Landsmeer zuidoost) en plan Luijendijk met bijzondere aandacht voor een veilige oversteekplaats op het Zuideinde. Geadviseerd wordt om een vrijliggend (onverplicht) fietspad aan te leggen tussen de Dr. M.L. Kingstraat en het Zuideinde met een oversteekplaats ter hoogte van Kerkebreek. Voor leerlingen die te voet komen is het wenselijk aansluitend een voetpad aan te leggen langs de zuidzijde van Kerkebreek. Zowel bij de aansluiting van het fietspad bij de Dr. M.L. Kingstraat als op het kruispunt Kerkebreek/Burgemeester Postweg worden verkeertechnische maatregelen genomen om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken en de veiligheid voor deze doelgroep te verbeteren. Om verkeersoverlast en onveilige situaties op de Burgemeester Postweg bij het brengen en halen van leerlingen te beperken kan een Kiss & Ride zone bij de school worden aangelegd.

4.1.5.4 Openbaar vervoer

Lijn 173

De gemeente Landsmeer heeft na de aanbesteding van de concessie Waterland bijna 50 % meer openbaar vervoer. In de spits is er 6x per uur een verbinding met het Buikslotermeerplein en het Centraal Station. Ook het openbaar vervoer richting Purmerend is verbeterd. Er zijn twee reguliere lijnen (lijn 93 en 173), een scholierenlijn (693) en een sneldienst in de spits (273). Lijn 93 rijdt via het Zuideinde en Landsmeer centrum naar Purmerend en Amsterdam vice versa. Lijn 173 rijdt via de Scheepsbouwersweg, Burg. Postweg en Kerkebreek naar Landsmeer centrum en Amsterdam vice versa en zorgt voor de ontsluiting voor openbaar vervoer in de wijk Luijendijk i.c. Luijendijk-Zuid. Busroutes die door woonwijken lopen worden om eventueel lawaai- en trillingsoverlast te voorkomen voorzien van asfalt. De Burgemeester Postweg tussen de Scheepsbouwersweg en de Kerkebreek (erftoegangsweg +) wordt daarom voorzien van een asfaltverharding en qua afmetingen geschikt gemaakt voor openbaar vervoer.

4.1.5.5 Parkeren

Parkeerbeleid

De gemeente heeft (beperkt) parkeerbeleid geformuleerd in het GVVP. Aangehouden worden de parkeernormen conform de aanbevelingen uit de ASVV 2004 (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom).

Voor het parkeren in het plangebied Luijendijk-Zuid gelden de volgende uitgangspunten:

- een zo optimaal mogelijk gebruik van de parkeerruimte door diverse doelgroepen;
- garanderen van voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en hun bezoekers;
- voorkomen van parkeeroverlast door overloop uit aangrenzende woonwijken, in de omgeving gelegen appartementencomplexen en/of bedrijfsmatige activiteiten van derden;
- voorkomen van parkeerwisselingen en zoekende automobilisten naar een parkeerplek.

Parkeernormen

Het vaststellen van de parkeernorm is een belangrijk onderdeel voor het plangebied Luijendijk-Zuid. Essentieel is dat een goede inschatting wordt gemaakt van de noodzakelijke parkeercapaciteit in de wijk. Een onderschatting leidt tot een tekort aan beschikbare parkeerplaatsen, wat leidt tot parkeeroverlast (parkeren waar dat niet is bedoeld), zoekverkeer en ontevredenheid onder de bewoners. Een overschatting van de benodigde capaciteit leidt anderzijds tot ruimtereservering voor parkeerplaatsen die niet worden gebruikt, wat ten koste gaat van de exploitatie en mogelijkheden die deze ruimte biedt voor andere doeleinden. De parkeerproblemen in de omliggende wijken laten zien dat het autobezit naar verwachting hoog zal

zijn. De normering voor parkeermogelijkheden bij nieuwbouw dient te worden afgestemd op de realiteit en de verwachte groei van het autobezit.

Bepaling parkeercapaciteit

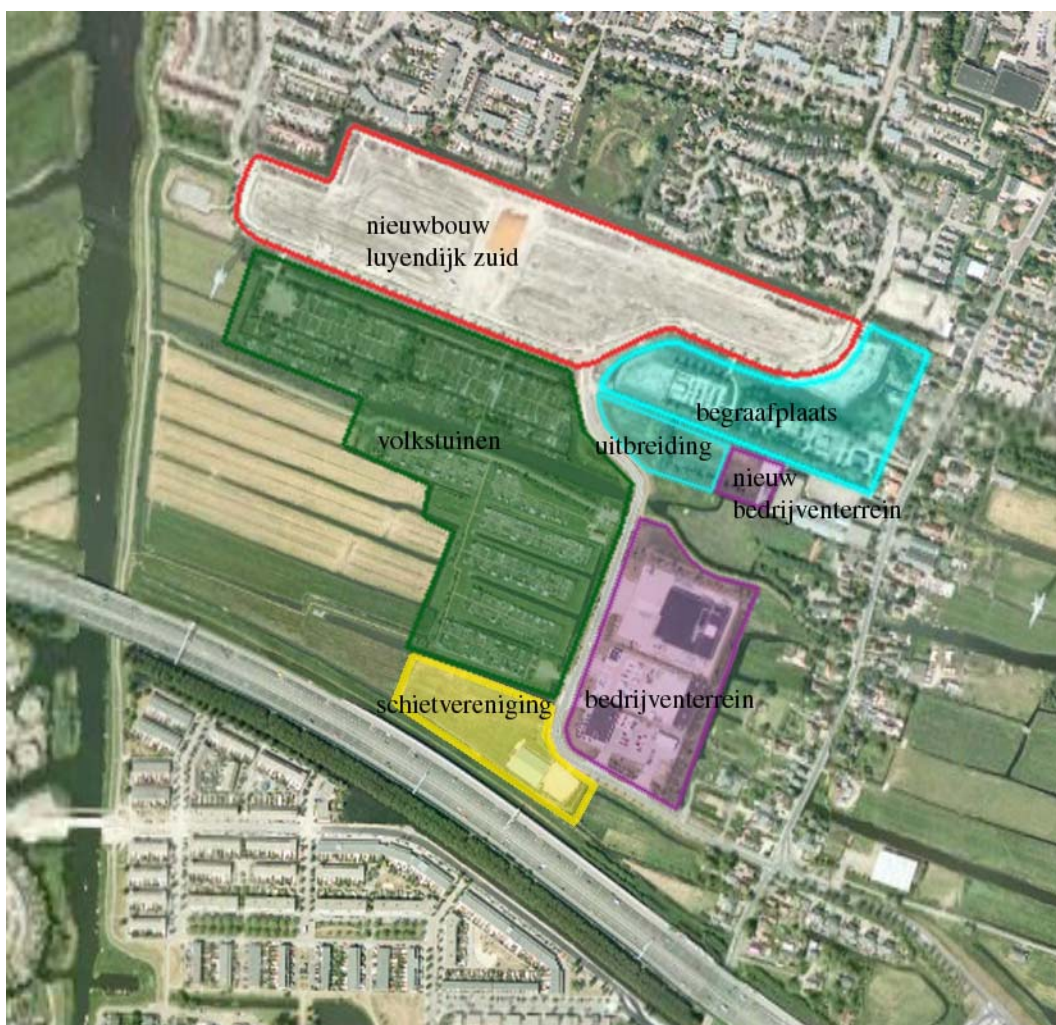
In het GVVP is het plangebied Luijendijk-Zuid opgenomen in de schil c.q. verloopgebied van de stedelijke zone. De gemeente Landsmeer wordt beschouwd als een gemeente in de categorie "niet stedelijk". In het plangebied Luijendijk-Zuid worden volgens de basis + variant ca. 345 st. woningen gebouwd, waarvan 131 st. in de goedkope sector, 92 st. in de middeldure sector en 122 st. in de dure sector. Voorts dient rekening te worden gehouden met de parkeerbehoefte van de Montessorischool. Bij de bepaling van deze behoefte is ervan uitgegaan dat ter plaatse een Kiss & Ride zone wordt gerealiseerd. De aangehouden normering is 0,75 parkeerplaats/groep. Bij 10 groepen levert dit 8 stuks parkeerplaatsen op.

4.2 Overige voorzieningen

Binnen het bestemmingsplangebied bevindt zich in de zogenaamde bufferzone een aantal recreatieve voorzieningen waaronder een handboogschietbaan en een volkstuintencomplex.

In het gebied zijn de bestaande functies in dit bestemmingsplan overgenomen. Het gaat om:

- *Een bedrijventerrein.* Aan de westzijde van het Zuideinde ligt een terrein met uit de bebouwde kom verplaatste bedrijven. Het betreffen bedrijven die door hun omvang en bedrijfsvoering niet meer in het centrum van het dorp thuishoorden o.a. het eierpoederproductiebedrijf A. Goede BV. Ook de gemeentewerf is uit het dorp verplaatst en zit op dit terrein. Het bedrijventerrein ligt op ruim 100 m afstand van de woningen aan het Zuideinde, met uitzondering van de woning Zuideinde 108B. Een nieuw gegraven sloot zorgt voor een scheiding tussen de woonfunctie en het bedrijventerreinaanleg van een verplaatsingslocatie voor bedrijven,
- *Een volkstuintencomplex.* Het volkstuintencomplex is gedeeltelijk verplaatst naar de zuidzijde van de Burgemeester Postweg, langs de nieuwe ontsluitingsweg. Op een centrale plaats zijn parkeervoorzieningen aangelegd en een algemeen gebouw voor de volkstuintenvereniging gerealiseerd.
- *Een voetgangersroute.* Door de volkstuinten heen is een voetgangersroute opgenomen die verbinding geeft met de wijk Luyendijk en het voetpad langs 't Twiske.
- *Een handboogschietvereniging.* De handboogschietvereniging heeft, nabij het talud van de Rijksweg A10, een verenigingsgebouw gerealiseerd.
- *Verkeersvoorziening.* De afrit van de ringweg naar de Burgemeester Postweg is gerealiseerd. Het fietspad is doorgetrokken vanaf het Zuideinde naar 't Twiske.
- *De begraafplaats.* Voor de begraafplaats is ruimte gereserveerd voor de toekomstige uitbreiding.



4.3 Overige nieuwe ontwikkelingen

Bedrijventerrein zuideinde 70-72

Op 20 oktober 2006 is een aanvraag bouwvergunning voor het oprichten van drie bedrijfsgebouwen op het perceel Zuideinde 70-72 te Landsmeer ontvangen. Voor het verlenen van deze vergunning wordt een vrijstellingprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO gevoerd.

Het perceel heeft in het vigerende bestemmingsplan de bestemming "Recreatiegebied met agrarisch medegebruik".

Het bouwplan omvat:

- Een hoofdgebouw met een oppervlakte van 990m² (33x30m), een nokhoogte van 10m (drie bouwlagen) en 8m (twee bouwlagen);
- Twee andere bedrijfsgebouwen met elk een oppervlakte van 112.5m² en een nokhoogte van 10m (drie bouwlagen);

Het bedrijfsverzamelgebouw omvat 14 units bedoeld voor kleinschalige niet-hinderlijke bedrijven.

De gemeente Landsmeer heeft geen mogelijkheden om enige uitbreiding van het bedrijfsterrein te realiseren en de gemeente wordt regelmatig geconfronteerd met verzoeken om kantoorruimte afkomstig van plaatselijk gevestigde bedrijven.

Deze particuliere ontwikkeling sluit aan op de behoefte aan kleinschalige bedrijfsruimte en sluit aan op het bedrijventerrein in de bufferzone.

Volgens de beleidslijnen in het streekplan is accommodatie van bedrijven binnen bestaand stedelijk gebied mogelijk, mits bij ruimtelijke ontwikkelingen de ruimtelijke kwaliteit centraal staat om de identiteit van de regio te behouden en te versterken.

Zowel de provincie als de inspectie VROM hebben in 1999 ingestemd met het geldend bestemmingsplan onder voorwaarde dat in de voorschriften van het plan wordt opgenomen dat er in geval van bedrijfsbeëindiging van de nu toegestane bedrijven op deze locatie in de bufferzone het alleen aan lokale bedrijven is voorbehouden de opgevacanteerde plek op nieuw in te nemen. Dit vanwege het feit dat de locatie specifiek bedoeld was voor bedrijven afkomstig uit de dorpskern van Landsmeer die als hinderlijk worden ervaren en om te voorkomen dat bedrijven van buitenaf zich hier zullen vestigen. Dit bouwplan is een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein. Jurisprudentie leert dat een onderscheid naar herkomst van bedrijven niet is toegestaan in de ruimtelijke ordening. Om die reden is deze regeling aangepast en wordt in de planregels geen melding gemaakt van de herkomst van de bedrijven.

Zonering

De gebouwen worden gerealiseerd binnen een afstand van 36m ter weerszijden van het centrum van het op de plankaart aangegeven hoogspanningstracé en onder het hoogspanningstracé. Dit is op grond van artikel 4 lid 1 sub a van het bestemmingsplan niet toegestaan.

Het college is op grond van artikel 4 lid 1b bevoegd vrijstelling te verlenen van artikel 4 lid 1 sub a onder voorwaarde dat de beheerder van het hoogspanningstracé is gehoord.

De beheerder van het hoogspanningstracé heeft schriftelijk (brief d.d. 23-11-2006) aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het bouwplan als dat wordt uitgevoerd conform de tekeningen d.d. 4 oktober 2006 met de nummers: 06391-1A, 06391-1B, 06391-1D, 06391-1E.

Archeologie

Het perceel Zuideinde 70-72 ligt niet in een gebied met een hoge tot zeer hoge archeologische waarde en valt derhalve niet onder het betreffende speerpunt van beleid van Gedeputeerde Staten.

Cultuurhistorie

Dit plan heeft samenhang met de uitbreiding van de begraafplaats. Ten aanzien van de werken aan de waterlopen heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden bij de op 16 mei 2006 verleende aanlegvergunning

A2005007, waarbij tevens een verklaring van geen bezwaar is afgegeven door GS (nr.2006-17627).

Het perceel Zuideinde 70-72 ligt in een gebied waar volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart sprake is van een zeer hoge historische geografische waarde. Volgens het "Beleidskader Landschap- en Cultuurhistorie Noord-Holland" d.d. september 2006 is het beleid in deze gericht op:

1. behoud van de structuren van de karakteristieke lintdorpen, behoud van doorzichten vanuit het lint op het achterliggende polderland, het open en waterrijke karakter;
2. versterken van grasland en openheid, ook tussen de gebouwen zodat niet een aaneengesloten bebouwingslint ontstaat.

Het bouwplan is niet gelegen aan het cultuurhistorische lint. Ter plaatse is vanaf het lint geen doorzicht. Het plan tast de openheid en de openheid aan het lint niet aan en er ontstaat geen aaneengesloten bebouwingslint. De aanvraag is niet in strijd met het beleidskader.

Natuurwetgeving

Het plan ligt op een ruime afstand van de Natura-2000 en Habitatrichtlijngebieden en binnen de rode contour. De Natuurbeschermingswet en het betreffende speerpunt van beleid van de provincie "Natuurgebieden en ecologische hoofdstructuur" is niet van toepassing.

Volgens het rapport van "Natuurbeleven" (ontvangstdatum 21 maart 2007) heeft dit bouwplan geen negatief effect op soorten die bescherming genieten op grond van de Flora- en Faunawet.

Watertoets

Ten aanzien van de waterwerken heeft reeds een watertoets en besluitvorming plaatsgevonden bij de op 16 mei 2006 verleende aanlegvergunning A2005007 waarbij tevens een verklaring van geen bezwaar is afgegeven door GS (nr.2006-17627).

Op 19 februari 2007 heeft het Hoogheemraadschap advies uitgebracht. De ontheffing van het Hoogheemraadschap is aangevraagd door de afdeling Openbare Ruimte.

Geluid

De Wet Geluidhinder is niet van toepassing op het voorstelde gebruik.

Parkeren

Volgens het advies van de afdeling Openbare Ruimte dient het plan te voorzien in 36.81 parkeerplaatsen. In het bouwplan zijn 35 parkeerplaatsen gepland. Het restant van 1.81 parkeerplaatsen wordt gevonden in de openbare ruimte. De afdeling Openbare Ruimte heeft op 30 januari 2007 het plan positief beoordeeld.

Luchtkwaliteit

In het rapport van DB Vision "Onderzoek voor ontwikkeling terrein Zuideinde 70-72 te Landsmeer" ontvangstdatum 21-3-2007 wordt geconcludeerd wordt dat de luchtkwaliteit op de bouwlocatie aan de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit voldoet.

Langs het Zuideinde worden de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO² echter niet gehaald. Iedere verslechtering van de luchtkwaliteit langs het Zuideinde is daarom niet toegestaan. Doordat met deze plantontwikkeling iets meer verkeer gaat rijden over het Zuideinde, wordt de luchtkwaliteit langs die weg beperkt slechter. In de directe omgeving van de Scheepsbouwersweg en Burgemeester Postweg voldoet de luchtkwaliteit na planontwikkeling wel aan de grenswaarden.

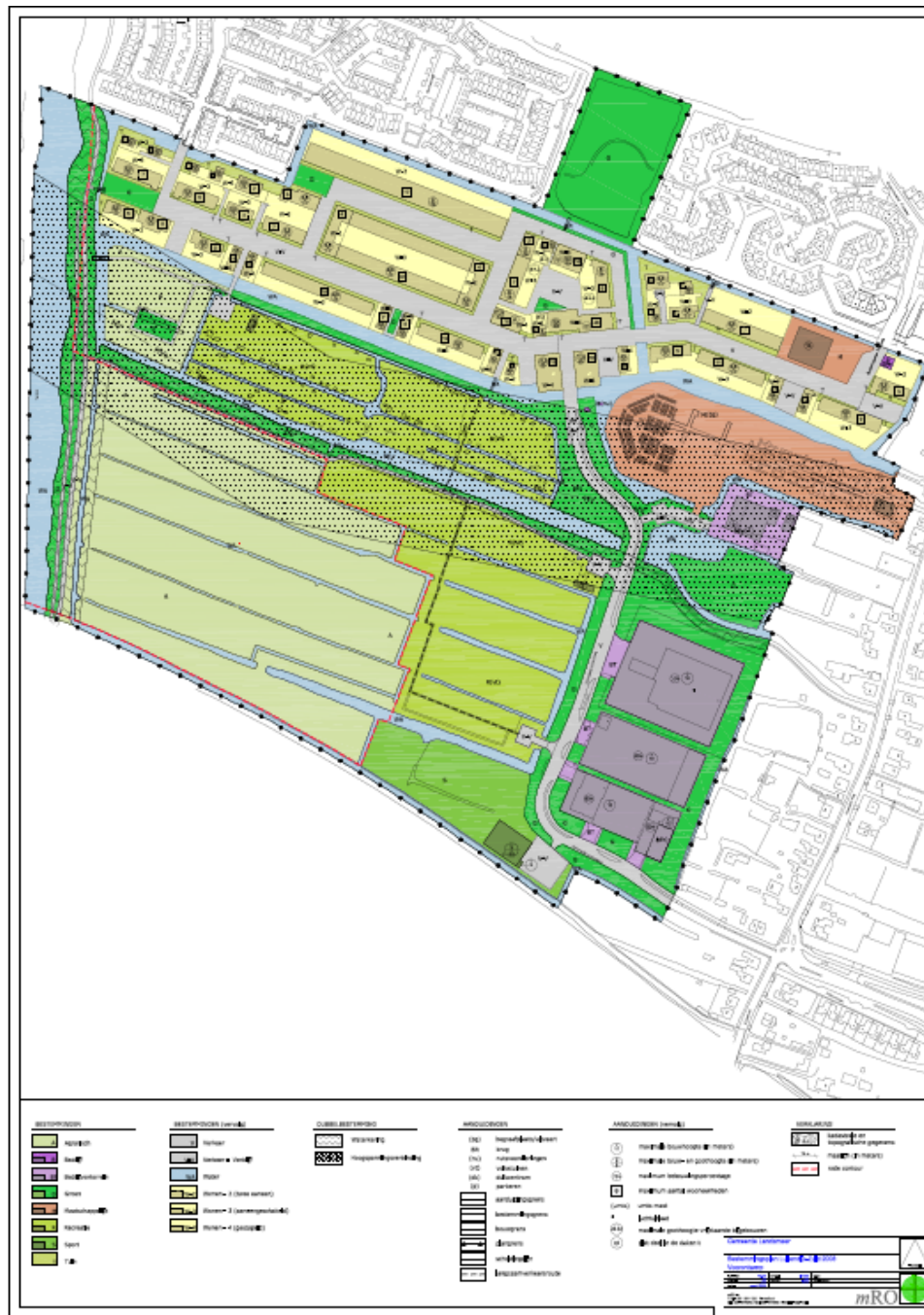
Met de inwerkingtreding van de Wet Luchtkwaliteit hoeven kleine projecten, zoals dit project, niet meer beoordeeld te worden op de luchtkwaliteit omdat deze zo klein zijn dat ze geen wezenlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit. Uit het rapport blijkt dat de luchtkwaliteit in dat geval wel aan de grenswaarden voldoet.

Welstand

Op 5 februari 2007 is het plan voorgelegd aan de Welstandscommissie. Het bouwplan voldoet aan redelijke eisen van welstand.

4.4 Het bestemmingsplan

Het stedenbouwkundig plan van het nieuwbouwgebied is vastgelegd in het bestemmingsplan. Hierbij is gekozen voor een relatief gedetailleerd bestemmingsplan. In bouwstroken is het maximaal aantal te realiseren woningen vastgelegd. Eveneens is aangegeven de goot- en nokhoogten. Volledigheidshalve wordt ook verwezen naar hoofdstuk 5 van deze toelichting. Voor de overige bestemmingen is het plan consoliderend. In bijgaande figuur is de plankaart weergegeven.



5 JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Algemeen

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de notitie "Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP2008), bindende afspraken en aanbevelingen met betrekking tot de opbouw en de presentatie van het bestemmingsplan (digitaal en analoog)" van het Ministerie van VROM, en "Op de digitale leest", standaard aanbevelingen voor de kaart en de voorschriften van het digitaal uitwisselbare bestemmingsplan, een uitgave van het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting.

5.2 Plankaart

Voor de ondergrond van de plankaart is gebruik gemaakt van de meest actuele Grootchalige Basiskaart van Nederland (GBKN), waar nodig aangevuld met de kadastrale kaart.

Straatnamen en huisnummers zijn op de kaart weergegeven.

De kaart is op een schaal van 1:1000 geplot.

In de legenda op de plankaart is de versie van het bestemmingsplan vermeld (voorontwerp/artikel 10/ontwerp/vastgesteld) en de maand van ter inzage legging. Verder staat de noordpijl in de legenda aangegeven.

Het plan is voor een belangrijk deel ontwikkelingsgericht (Luijendijk-Zuid). Om daarbij zoveel mogelijk te kunnen sturen op de stedenbouwkundige uitgangspunten is de beoogde verkaveling al vrij gedetailleerd in het bestemmingsplan vastgelegd. Daartoe zijn op de plankaart bouwvlakken aangewezen waarbinnen de hoofdgebouwen moeten worden gesitueerd. Buiten het bouwvlak zijn uitsluitend bijgebouwen/aan- en uitbouwen en andere bouwwerken toegestaan.

Voor elk bouwvlak is aangewezen hoeveel wooneenheden daarbinnen maximaal mogen worden gerealiseerd en wat de maximale goot- en bouwhoogte van die woningen mag zijn. Voor de gestapelde woningen is een uitzondering gemaakt. Om daarbinnen optimaal te kunnen variëren tussen de verschillende woningtypen is bepaald dat in totaal niet meer dan 150 gestapelde woningen mogen worden gerealiseerd. Daarbij is niet voorgeschreven hoe de verdeling over de verschillende bouwvlakken moet zijn. De feitelijke omvang van het bouwvlak stelt daaraan natuurlijk wel beperkingen. Maar binnen deze fysieke beperkingen kan naar een optimale invulling worden gezocht.

5.3 Voorschriften

Zoals gezegd is ook bij het opstellen van de voorschriften getracht om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de gestandaardiseerde opbouw uit de SVBP2008. De SVBP2008 zal naar verwachting per 1 juli 2009 verplicht worden voorgeschreven via het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening en de Ministeriële regeling.

Aangezien het ontwerpbestemmingsplan voor 1 juli 2008 jl. ter visie is gegaan en volgens het regime van de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt afgerond, voldoen de voorschriften niet helemaal aan de meest recente RO-standaarden. Dit heeft echter geen consequenties voor de vaststelling en (digitale) uitwisseling van het bestemmingsplan.

In de SVBP is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met Inleidende bepalingen (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de bestemmingsbepalingen, de algemene bepalingen (de bepalingen die voor alle bestemmingen gelden) en de overgangs- en slotbepalingen. Daarbij staan de verschillende bestemmingen op alfabetische volgorde.

Ook de bestemmingsbepalingen (artikelen) kennen een standaardopbouw met in het eerste lid de doeleindenomschrijving (en eventueel een beschrijving in hoofdlijnen), in het tweede lid de bouwvoorschriften (met eventuele vrijstellingen) en in het derde lid de gebruiksvoorschriften (met eventuele vrijstellingen).

De hoogspanningsverbinding

Ten behoeve van de nieuwe woonwijk is de hoogspanningsleiding verplaatst. Op de plankaart is het traject van de verplaatste hoogspanningsleiding aangegeven. Om er voor te zorgen dat de leidingen ook op voldoende afstand van de nieuwe woonwijk blijven is ook de hartlijn van de hoogspanningsverbinding op de plankaart aangeduid. De hoogspanningsmasten moeten op de hartlijn worden gesitueerd.

De Woonbestemming

Voor de woonbestemming is gebruik gemaakt van de SVBP-hoofdgroep wonen. Vanwege het ontwikkelingsgerichte karakter en de wens om het beoogde stedenbouwkundige eindbeeld al zoveel mogelijk vast te leggen is deze hoofdgroep uitgesplitst in de categorieën "wonen twee aaneen", "wonen aaneengeschaakeld" en "wonen gestapeld".

Wandel- en fietspaden

Door het agrarische gebied lopen een aantal doorgaande fiets- en wandelpaden. Deze zijn op de plankaart aangeduid binnen de bestemming Agrarisch gebied. Dat betekent dat elders binnen deze bestemming geen nieuwe wandel- en fietspaden zijn toegestaan.

Bruggen en dammen:

De doorgaande verkeersverbindingen hebben een verkeersbestemming gekregen, die doorloopt over het water. Het is niet nodig om deze nog verder als brug aan te duiden.

Alle overige bruggen (wandel- en fietspaden) worden binnen de waterbestemming aangeduid. Op die wijze kan worden voorkomen dat elders ook bruggen worden gebouwd. Dat is in dit open agrarische gebied niet gewenst.

Dammen zijn vanwege de waterhuishouding niet toegestaan. De bestaande dammen worden op de plankaart aangeduid.

5.4 Artikelgewijze toelichting

Artikel 1.1 en 1.2:

Voor de begripsomschrijvingen en wijze van meten is aangesloten bij het SVBP2008 en de NIROV-uitgaven: "Op dezelfde (digitale) leest".

Artikel 2.1 Agrarisch:

Deze bestemming is gebruikt voor de weilanden tussen Luijendijk-Zuid en de A10. Dit gebied vormt de groene buffer tussen Landsmeer en de ringweg rond Amsterdam. In de agrarische bestemming zijn dan ook geen bouwmogelijkheden opgenomen.

Artikel 2.2 Bedrijf:

Deze bestemming is gebruikt voor een gebouwtje met nutsvoorzieningen aan de Scheepsbouwersweg (bouwvlak) en voor de UMTS-mast aan de Burgemeester Postweg. Voor het laatste is het bestemmingsvlak tevens het bouwvlak, zodat op het gebouwtje de mast kan worden gerealiseerd. Volgens het SVBP2008 valt een nutsvoorziening binnen de hoofdgroep Bedrijf. De vestiging van andere bedrijvigheid is hier vanwege de beperkte omvang niet reëel, en daarom ook niet toegelaten.

Artikel 2.3 Bedrijventerrein:

Deze bestemming is gebruikt voor het bedrijventerreintje achter de Kadoelenweg 72 en het terrein langs de Scheepsbouwersweg. Omdat dit terreintje bedoeld is voor kleinschalige bedrijvigheid is voorgeschreven dat de bedrijfskavels (of bouwpercelen) niet groter mogen zijn dan 2.500 m² en dat enkel bedrijven toelaatbaar zijn in de categorieën 1 t/m 3, met als grootste afstand 50 meter.

Omdat er binnen de bouwvlakken meer bedrijven zijn gevestigd, is het op de plankaart aangeduide bebouwingspercentage gerelateerd aan het bouwperceel (van een individueel bedrijf) en niet aan het bouwvlak. Elk bedrijf mag dus maximaal het op de plankaart aangegeven percentage van zijn bouwperceel bebouwen. De bebouwing moet binnen het bouwvlak worden opgericht.

Het bestaande duikcentrum past niet binnen de bedrijfsbestemming. Om het toch positief te bestemmen is het met een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein-duikcentrum' (sbt-dk) op de plankaart gezet.

Artikel 2.4 Groen:

Conform het SVBP2008 is in de bestemmingsomschrijving enkel opgenomen dat groen mede bestemd is voor groenvoorzieningen. Vervolgens is in de definitie van groenvoorzieningen (artikel 1.1) opgenomen dat daaronder mede moeten worden begrepen regenwaterinfiltratie en waterberging, wandel- en fietspaden, in- en uitritten, brughoofden, wegaanduidingen, bouwwerken t.b.v. verkeersregeling en verkeersgeleiding, speelvoorzieningen en straatmeubilair.

Parkeervoorzieningen zijn in het groen niet toelaatbaar.

Artikel 2.5 Maatschappelijk:

Deze bestemming is gebruikt voor de begraafplaats en de school. De begraafplaats is zo'n specifieke functie (met relatief weinig bebouwing) dat ter plaatse geen andere maatschappelijke voorzieningen toelaatbaar zijn. De bij de bestemming maatschappelijk gebruikelijke uitwisselbaarheid van maatschappelijke functies ontbreekt hier dan ook.

De beoogde uitbreiding van de begraafplaats is al in dit bestemmingsplan meegenomen.

Binnen deze bestemming zijn ook parkeervoorzieningen ten dienste van de begraafplaats toelaatbaar.

Artikel 2.6 Recreatie:

De bestaande volkstuinen hebben de bestemming recreatie (dagrecreatie in de vorm van een volkstuinencomplex) gekregen. Ook dit is zo een specifieke recreatieve functie, dat andere recreatieve functies hier niet zijn toegelaten. De bebouwingsmogelijkheden zijn zeer beperkt. Eén gemeenschappelijk gebouwtje van de volkstuinvereniging en op elk volkstuintje is één schuurtje toegestaan van maximaal 6 m². Om te voorkomen dat er tuinhuisjes worden gebouwd is voorgeschreven dat het volkstuintjescomplex niet mag worden gebruikt voor verblijfsrecreatie (overnachtingen).

Het terrein mag niet voor parkeerdoeleinden worden gebruikt.

Artikel 2.7 Sport:

Deze bestemming is gebruikt voor het terrein van de schietvereniging. Het bestaande verenigingsgebouw is positief bestemd. Het terrein mag niet voor parkeerdoeleinden worden gebruikt.

Artikel 2.8 Tuin:

Deze bestemming is enkel gebruikt voor de voortuinen. In de voortuin zijn geen gebouwen (of aan- en uitbouwen) toelaatbaar. Schuttingen in de voortuin mogen niet hoger dan 1 meter.

Artikel 2.9 Verkeer:

Deze bestemming is gebruikt voor de doorgaande wegen. Onder wegen, straten en paden worden in deze bestemming mede begrepen voorzieningen als bruggen, viaducten, tunnels enz.. Eén en ander is in de begripsomschrijving van wegen straten en paden geregeld.

Artikel 2.10 Verkeer-Verblijfsgebied:

Deze bestemming is gebruikt voor de wijkontsluitingswegen. Onder wegen, straten en paden worden in deze bestemming mede begrepen voorzieningen als bruggen, viaducten, tunnels enz.. Ook hier is dat in de begripsomschrijvingen geregeld.

Artikel 2.11 Water:

Het verloop van de bestaande watergangen in het gebied is stedenbouwkundig, landschappelijk en waterhuishoudkundig van belang. De bestaande watergangen hebben dan ook de bestemming Water gekregen.

Binnen deze bestemming zijn met de bestemming verband houdende bouwwerken zoals bruggen toelaatbaar.

Artikel 2.12 en 2.13 Wonen-2 (twee aaneen) en Wonen-3 (aaneengeschaakt):

Voor de twee aaneengeschaakte woningen geldt dat de hoofdgebouwen aan de niet geschaakte zijde, tenminste 2 meter uit de zijdelingse perceelsgrens moeten worden gebouwd. Voor de bijgebouwen/aan- en uitbouwen in de W-2 geldt dat niet maar deze moeten wel tenminste 3 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw worden gesitueerd. De "twee-onder-een-kappers" mogen dus wel met hun garages worden geschaakt, mits deze garages 3 meter terugliggen achter de voorgevel van het hoofdgebouw. Voor de rijenwoningen is uiteraard geen afstand tot de zijdelingse perceelsgrens vastgelegd.

De woonbebouwing is zoals eerder gemeld vastgelegd in zogenaamde bouwvlakken en/of bouwstroken. De bouwstroken en daarmee de bebouwingsgrenzen zijn zorgvuldig gekozen, waarbij met name de voorgevels zijn aangehouden. Overschrijding van de voorgevelrooilijn is met vrijstelling alleen toegestaan voor erkers.

Binnen het bouwvlak c.q. de bouwstroken mag de hoofdbebouwing worden gerealiseerd c.q. uitgebreid en mogen ook bijgebouwen/aan- en uitbouwen worden gerealiseerd. Buiten het bouwvlak mogen uitsluitend bijgebouwen/aan- en uitbouwen worden gebouwd.

Per woning mag maximaal 50 m² aan bijgebouwen/aan- en uitbouwen worden opgericht. Daarvoor tellen alleen de vierkante meters mee die buiten het bouwvlak worden opgericht. De bijgebouwen/aan- en uitbouwen binnen het bouwvlak tellen niet mee. Het bouwvlak mag immers volledig worden

volgebouwd, met inachtneming van de overige bouwvoorschriften zoals de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens bij twee-onder-één-kappers.

In de tuin bij een woning mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht die lager dan 1 meter zijn. Dit bestemmingsplan biedt geen mogelijkheden om daar met vrijstelling van af te wijken, omdat het op voorhand niet goed mogelijk is om daar op voorhand voldoende objectieve vrijstellingscriteria voor op te nemen. Voor concrete situaties kan wel gebruik worden gemaakt van een buitenplanse vrijstellingsmogelijkheid ex artikel 19, lid 3 WRO. Daartoe is een beleidslijn ontwikkeld in welke situaties B&W bereid zijn mee te werken aan een artikel 19, lid 3 WRO vrijstelling.

Voor de maximale goot- en bouwhoogte van aangebouwde bijgebouwen en aan- en uitbouwen zijn geen gestandaardiseerde maten gebruikt omdat beoogd is aan te sluiten bij de hoogte van de eerste verdieping van het hoofdgebouw. Het verschil tussen nieuwbouwwoningen en oude herenhuizen met hoge plafonds is namelijk zo groot dat een standaardhoogte tot ongewenste resultaten leidt.

Voor de maximale bouwhoogte van de aangebouwde bijgebouwen en aan- en uitbouwen mag daarom worden aangesloten bij de hoogte van de bovenkant vloer van de eerste verdieping van het hoofdgebouw waaraan wordt aangebouwd. Vanwege het boeiiboord mag die bouwhoogte nog 25 centimeter hoger liggen.

Als het hoofdgebouw met een onderbouw is gerealiseerd mag ook het aangebouwde bijgebouw of de aanbouw/uitbouw met een onderbouw worden gerealiseerd, maar de maximale bouwhoogte van de kap mag nooit meer dan 6 meter bedragen en moet altijd 2 meter onder de bouwhoogte van de kap van het hoofdgebouw liggen.

Voor de vrijstaande bijgebouwen zijn standaardmaten gebruikt. Binnen deze bestemming is parkeren ten dienste van de woonfunctie toelaatbaar.

Artikel 2.14 Wonen-4 (gestapeld):

Hierbinnen zijn alleen gestapelde woningen toelaatbaar. Anders dan bij de grondgebonden woningen is er geen maximum oppervlakte bijgebouwen/aan- en uitbouwen per woning toegestaan. In de meeste gevallen zullen de bijgebouwen inpandig (en dus binnen het bouwvlak) worden gerealiseerd. Indien wenselijk kunnen ook buiten het bouwvlak bijgebouwen/aan- en uitbouwen worden opgericht. De mogelijkheden daartoe zijn echter beperkt. Maximaal 30% van de gronden buiten het bouwvlak mag daartoe worden bebouwd.

Voorts wijkt ook de regeling voor een beroep of bedrijf aan huis af. Op de verdiepingen van een woongebouw zijn geen beroepen of bedrijven aan huis toegestaan. Met name bij gezamenlijke ingangen, liften, trappen, galerijen e.d. gaat dit gebruik te veel ten koste van het woon- en leefmilieu van de burens.

Op de plankaart is voor de bestemming wonen-gestapeld niet aangegeven hoeveel wooneenheden per bouwvlak maximaal mogen worden gerealiseerd.

Om de verscheidenheid aan woningtypes te kunnen optimaliseren is in plaats daarvan voorgeschreven dat er binnen de bestemming W-4 niet meer dan 150 wooneenheden zijn toegestaan.

Binnen deze functie is parkeren ten dienste van de woonbestemming toelaatbaar.

Artikel 2.15 Waterkering:

Ter bescherming van de bestaande dijk heeft deze de dubbelbestemming Waterkering gekregen. Dat betekent dat er alleen bouw of andere werkzaamheden op de dijk mogen plaatsvinden als die de waterkerende functie van de dijk niet aantasten en de beheerder van de waterkering daaromtrent is gehoord.

Artikel 2.16 Leiding-Hoogspanningsverbinding

Ter bescherming van de volksgezondheid en de belangen van de leidingenbeheerder is de verplaatste hoogspanningsverbinding op de plankkaart aangeduid met de bijbehorende zone. Binnen deze zone moet voor bouwen of andere werken/workzaamheden eerst overleg plaatsvinden met de leidingbeheerder. Binnen de zone zijn geen nieuwe ontwikkelingen (bouwmogelijkheden) voorzien. De bestaande functies binnen de zone zijn positief bestemd.

De algemene bepalingen:

Algemene bepalingen zijn de bepalingen die voor alle bestemmingen gelden. Dit zijn achtereenvolgens:

Artikel 3.1 De anti-dubbeltelbepaling:

Een anti-dubbeltelbepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein ook nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Hierbij kan men denken aan het wisselen van eigenaar van een perceel. Door verwerving van een extra perceel of een gedeelte daarvan, kunnen de gronden niet meegenomen worden met de berekening van de bouwmogelijkheden van het nieuwe perceel als de nieuw verworven gronden al meegenomen zijn bij de berekening van een eerdere bouwvergunning. Het is dus niet toegestaan gronden twee keer in te zetten om een bouwvergunning te verkrijgen.

Artikel 3.2 De uitsluiting aanvullende werking bouwverordening:

In deze bepaling wordt aangegeven welke stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening van toepassing blijven naast het bestemmingsplan. Hierbij valt te denken aan de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer en gehandicapten, het bouwen bij hoogspanningslijnen en ondergrondse

hoofdtransportleidingen, de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden en de ruimte tussen bouwwerken.

Artikel 3.3 Algemene bouwvoorschriften:

Hier zijn een aantal bouwvoorschriften opgenomen die in het gehele plangebied van toepassing zijn of binnen meer bestemmingen gelden (hoogspanningsverbinding).

Artikel 3.4 Algemene gebruiksbepalingen:

De gebruiksbepalingen bevatten een algemeen verbod om de gronden anders te gebruiken dan in overeenstemming met de gegeven bestemming. Ten behoeve van de flexibiliteit van het plan is vrijstelling van deze bepaling mogelijk. Dit houdt in dat burgemeester en wethouders vrijstelling moeten verlenen, indien strikte toepassing van de verbodsbepaling leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Het opnemen van deze vrijstelling (ook wel toverformule genoemd) is een eis van de Kroon en gebaseerd op een interpretatie van artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Mede gezien de jurisprudentie zal het andere gebruik moeten aansluiten bij de in de doeleindenomschrijving omschreven bestemming. Toepassing van de vrijstelling mag nimmer leiden tot een formele bestemmingswijziging.

Artikel 3.5 Algemene vrijstellingsbepalingen:

Deze vrijstellingsmogelijkheden, gebaseerd op artikel 15, lid 1a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, hebben tot doel flexibiliteit in het plan in te bouwen. Het afwijken van de bestemmings- en bebouwingsbepalingen, ten behoeve van bijvoorbeeld het oprichten van nutsvoorzieningen en het in beperkte mate afwijken van de voorgeschreven maatvoeringen en begrenzingen, kan in veel gevallen plaatsvinden zonder dat hierdoor het belang van een goede ruimtelijke ordening wordt geschaad. Voor dit soort gevallen is daarom in het plan een vrijstellingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders opgenomen.

Artikel 3.6 Procedureregels:

Het artikel procedureregels geeft aan welke procedure dient te worden gevolgd, indien burgemeester en wethouders de aan hen toegekende vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden (willen) effectueren. Het geeft belanghebbenden de mogelijkheid gedurende een bepaalde periode bij burgemeester en wethouders hun zienswijze of bedenkingen kenbaar te maken tegen een voornemen tot toepassing van bedoelde flexibiliteitsbepalingen. Omdat de vrijstelling alleen voor kleine afwijkingen/overschrijdingen kan worden verleend, kan volstaan worden met een korte inzagetermijn (2 weken). Voor zover de procedureregels van toepassing zijn, is er in de betreffende artikelen naar verwezen.

Artikel 4.1 Overgangsbepalingen:

De overgangsbepalingen geregeld in het eerste lid hebben ten doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken welke op het tijdstip van het in

ontwerp ter visie leggen van het plan gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden en welke afwijken van de bebouwingsbepalingen van het plan. Het tweede lid betreft het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken in het plan, voor zover dit gebruik op het tijdstip van het rechtskracht verkrijgen van het plan (rechtens) afwijkt van de in het onderhavige plan gegeven bestemming.

Artikel 4.2 Strafbepaling:

De voorschriften betreffende het gebruik van gronden en bouwwerken, evenals betreffende de eis van een aanlegvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken en/of werkzaamheden hebben alleen dan praktisch resultaat, wanneer tevens een bepaling is opgenomen, die overtreding van deze voorschriften uitdrukkelijk strafbaar stelt.

Artikel 4.3 Slotbepaling:

Dit artikel tenslotte, geeft aan onder welke naam de voorschriften van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald (citeertitel).

6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het plan zal door een particuliere partij worden ontwikkeld. Er is geen sprake van gelden uit algemene (gemeentelijke) middelen.

7 OVERLEG EN INSPRAAK

7.1 Inspraak

De inspraakreacties zijn opgenomen in een separate reactienota, 'Inspraaknota behorend bij het Bestemmingsplan Luijendijk-Zuid' (april 2008) genaamd, welke is opgenomen in de bijlage.

7.2 Overleg ex art. 10 BRO

Het bestemmingsplan heeft het artikel 10 BRO overleg doorlopen. In totaal hebben 10 overlegpartners gereageerd. De samengevatte reacties en de bijbehorende beantwoording van de gemeente daarop zijn eveneens in de separate notitie, 'Inspraaknota behorend bij het Bestemmingsplan Luijendijk-Zuid' (april 2008)' weergegeven.

7.3 Zienswijzen Ontwerpplan

Het ontwerpbestemmingsplan 'Luijendijk-Zuid' heeft in de periode juni/juli 2008 in ontwerp ter visie gelegen. In deze periode is door dertien reclamanten een zienswijze ingediend. Deze zienswijzen zijn in de separate notitie 'Nota van Zienswijzen, behorend bij het ontwerpbestemmingsplan Luijendijk-Zuid' (november 2008) samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Ook deze nota is opgenomen als bijlage behorend bij de plantoelichting.