



Hoofddorp – Hoofdweg 662

Bestemmingsplan – maart 2022

Toelichting



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3	Doel en planvorm	6
1.4	Geldende bestemmingsplannen en regelingen	6
1.5	Planproces	7
1.6	Leeswijzer	7
2	Beschrijving huidige situatie	8
2.1	Ruimtelijke structuur	8
2.2	Functionele structuur	11
3	Beleid en regelgeving	12
3.1	Rijksbeleid	12
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	16
3.3	Gemeentelijk beleid	21
4	Nieuwe situatie	28
4.1	Toekomstige ontwikkelingen in het plangebied	28
4.2	Ruimtelijke structuur	29
4.3	Functionele structuur	29
5	Onderzoek en beperkingen	30
5.1	Bodem	30
5.2	Cultuurhistorie en archeologie	32
5.3	Externe veiligheid	35
5.4	Explosieven	36
5.5	Flora en fauna	37
5.6	Geluid	40
5.7	Geur	43
5.8	Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties	43
5.9	Licht	44
5.10	Lucht	45
5.11	Luchtvaartverkeer	48
5.12	Milieueffectrapportage	49
5.13	Milieuzoneringen	50
5.14	Verkeer	51

5.15	Water.....	53
6	Uitvoerbaarheid	59
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	59
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	59
7	Juridische aspecten	61
7.1	Opzet regels en verbeelding	61
7.2	Inleidende regels	61
7.3	Bestemmingsregels.....	62
7.4	Algemene regels	63
7.5	Overgangs- en slotregels	63
7.6	Handhaafbaarheid	64

1 Inleiding

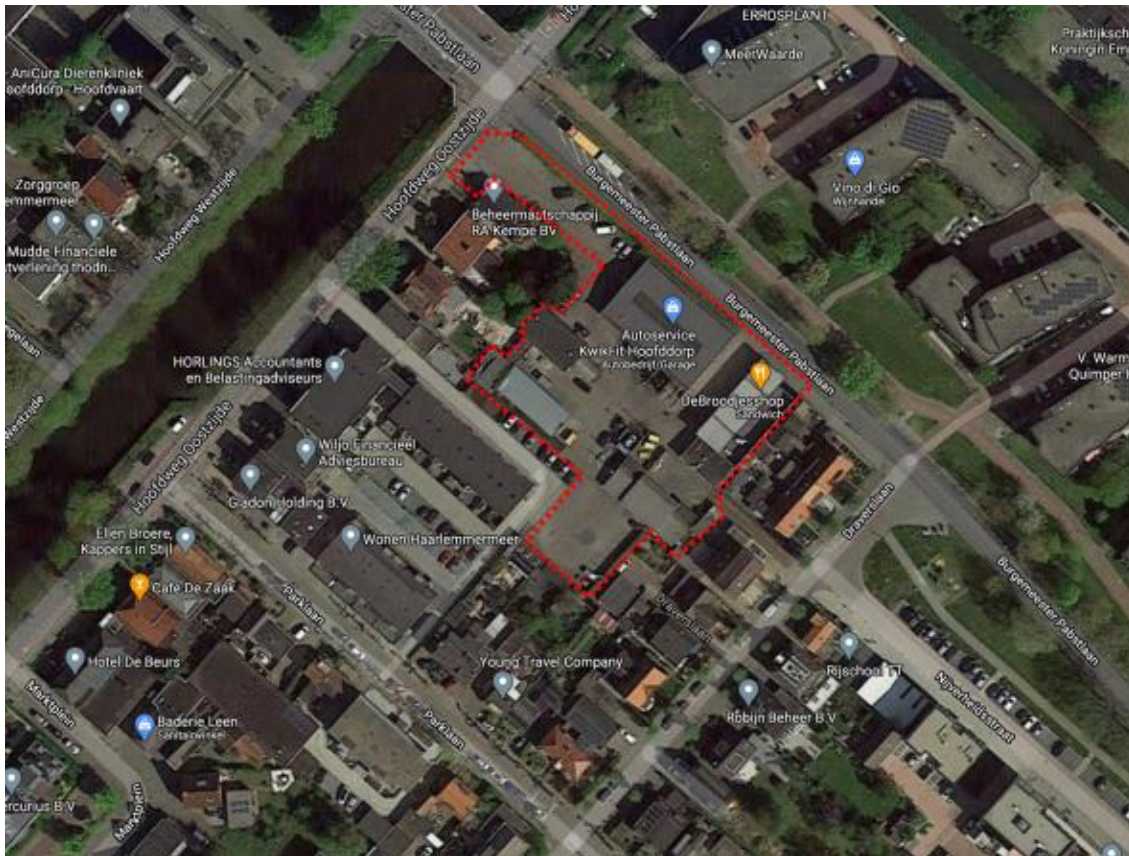
1.1 Aanleiding

Het bedrijventerrein 'Benelite' aan de Hoofdweg 662 in Hoofddorp is momenteel een in verval rakend bedrijfsterrein met een matige ruimtelijke kwaliteit. Er bevinden zich een Kwikfit-Vestiging, een voormalig tankstation, een broodjesshop, een huisarts en verschillende bijgebouwen met parkeerplekken. De locatie oogt onaantrekkelijk en rommelig langs de Burgemeester Pabstlaan en de Hoofdweg. De transformatie naar wonen zal een geschikt alternatief zijn die de leefbaarheid van Hoofddorp ten goede komt.

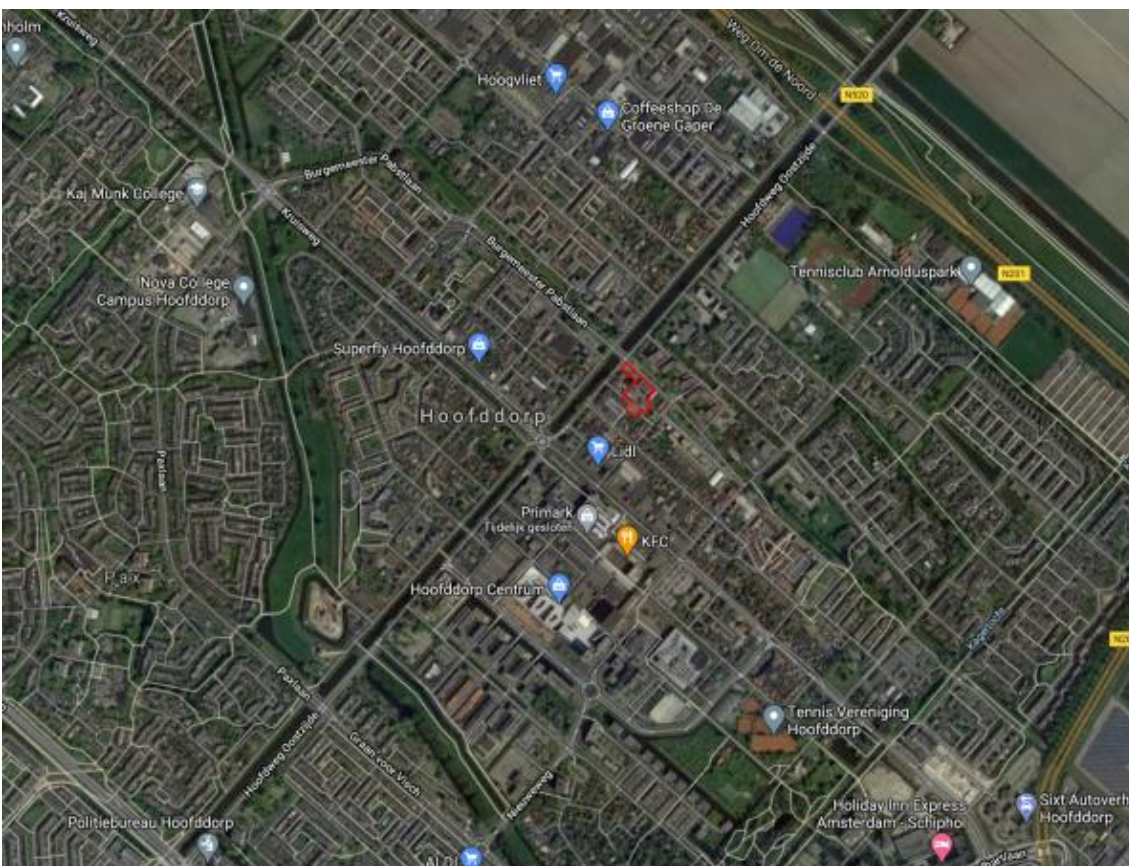
De aanleiding voor het opstellen van dit bestemmingsplan is de wens om woningbouw te realiseren aan de Hoofdweg 662 in Hoofddorp ter plaatse van de huidige garage. Het plan omvat de realisatie van 24 grondgebonden woningen. In het bestemmingsplan 'Hoofddorp Oost', dat op 6 mei 2013 is vastgesteld, kent het plangebied de bestemming "Bedrijf – garage" en heeft het de gebiedsaanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 1". Deze wijzigingsbevoegdheid kan niet voor onderhavig planinitiatief worden gebruikt om het volledige bouwplan te realiseren. Reden hiervoor is dat de bestemming 'Kantoor' (maar ook 'Wonen', 'Tuin' en 'Verkeer') niet expliciet benoemd wordt in de regels van de wijzigingsbevoegdheid (Artikel 26.1.1). Daarom wordt er voor onderhavig planinitiatief een nieuw bestemmingsplan opgesteld, en geen wijzigingsplan. In dit bestemmingsplan zullen de huidige bestemmingen worden gewijzigd naar grotendeels 'Wonen', om zo de 24 grondgebonden woningen te kunnen realiseren in het plangebied.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de Hoofdweg 662 te Hoofddorp en betreft het perceel kadastraal bekend als Haarlemmermeer, sectie K, nummer 7237. De oppervlakte van het perceel bedraagt 4.139 m². Het gebied ligt in de hoek van de Hoofdweg Oostzijde en de Burgemeester Pabstlaan. Het plangebied wordt aan de noordoostzijde begrensd door de Burgemeester Pabstlaan, aan de zuidoostzijde door woningen aan de Draverslaan en aan de zuidwestzijde door appartementen aan de parklaan. Het plangebied ligt centraal in Hoofddorp. Het centrum van Hoofddorp bevindt zich op circa 500 meter van het perceel. De omgeving bestaat uit een gemengd gebied met woningbouw en bedrijvigheid.



Figuur 1.1 Plangebied



Figuur 1.2 Ligging plangebied in Hoofddorp

1.3 Doel en planvorm

De doelstelling van het bestemmingsplan 'Hoofddorp Hoofdweg 662' is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2.

1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Ter plaatse van het plangebied vigeren de volgende ruimtelijke plannen:

Plannaam	Vastgesteld
Bestemmingsplan Hoofddorp Oost	24-05-2012
Parapluplan parkeerregels	04-10-2018
Parapluplan datacenters	02-06-2020
Vorbereidingsbesluit Biomassacentrales Haarlemmermeer	17-10-2019

Voor onderhavig bestemmingsplan is voornamelijk het bestemmingsplan Hoofddorp Oost relevant. Het parapluplan parkeerregels wordt in paragraaf 5.12 nader beschouwd. In onderstaande paragraaf wordt het bestemmingsplan Hoofddorp Oost met de bestemmingen die vigeren op het plangebied behandeld.



Figuur 1.3 Uitsnede bestemmingsplan 'Hoofddorp Oost'

De bestemming van het perceel is deels 'Bedrijf – Garage' en deels 'Kantoor'. Deze gronden zijn bestemd voor enerzijds bedrijfsactiviteiten ten behoeve van een garagebedrijf waaronder begrepen wasinstallaties en anderzijds voor kantoren en nutsvoorzieningen. Daarnaast is er ook nog een klein deel bestemd met 'Wonen' en 'Tuin'. Ook bevindt zich er een functieaanduiding voor een verkooppunt van motorbrandstoffen zonder lpg. Deze functieaanduiding is echter komen te vervallen met het bestemmingsplan 'Hoofdweg 662B' (d.d. 19-12-2019). Ook rust er op het perceel de gebiedsaanduiding 'wro-zone -wijzigingsgebied 1'. In de inleiding is reeds aangegeven dat er geen gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid aangezien deze wijzigingsbevoegdheid niet geldig was voor het gehele plangebied. De huidige bestemming 'Bedrijf-Garage', waar nu geen woningbouw mogelijk is, zal dus grotendeels moeten worden gewijzigd naar de bestemming 'Wonen' om hier de ontwikkeling van 24 grondgebonden woningen mogelijk te maken.

Voorliggend bestemmingsplan maakt deze ontwikkeling mogelijk. In dit bestemmingsplan worden de gestelde regels van het wijzigingsgebied zoveel mogelijk overgenomen. De toelichting dient als ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat deze ontwikkeling passend is in de omgeving, lettend op onder andere milieuaspecten.

1.5 Planproces

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

Tijdens de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan kan eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken. De ingediende zienswijzen worden afgewogen in het vast te stellen bestemmingsplan.

Het vastgestelde bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.6 Leeswijzer

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

2 Beschrijving huidige situatie

Op het bedrijventerrein aan de Hoofdweg 662 zijn verschillende bedrijven gevestigd waaronder een Kwik-Fit vestiging, een broodjesshop, een huisarts en een inmiddels buiten gebruik gesteld tankstation. Daarnaast zijn er nog diverse parkeerplekken en bijgebouwen aanwezig. Het plangebied bevindt zich in één van de oudere wijken van Hoofddorp. Sinds 1900 is men hier begonnen met bebouwen. In 1975 werd de Burgemeester Pabstlaan aangelegd en vanaf 1985 zijn daar 5/6-laagse woningen toegevoegd, de Hoofdweg 662 bleef een bedrijventerrein.

2.1 Ruimtelijke structuur

2.1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Hoofddorp ligt in het centrum van de gemeente Haarlemmermeer en telt circa 75.000 inwoners waarmee het de grootste plaats is binnen de gemeente Haarlemmermeer. In relatief korte tijd is Hoofddorp een grote plaats geworden. Waar er in 1970 nog circa 9.000 mensen woonden waren dat er in 2009 al meer dan 70.000. Met de geplande nieuwbouwwijken ten zuiden en westen van Hoofddorp is de verwachting dat dit doorgroeit tot ruim 90.000 inwoners. Aan de westzijde van Hoofddorp bevindt zich de grootste nieuwbouwwijk van de gemeente Haarlemmermeer; de Vinex-wijk Floriande. Het plangebied bevindt zich ten noorden van het centrum van Hoofddorp en kent een sub urbaan-voorstedelijk karakter aan de zuidzijde met veel 2-onder-1 kap woningen. Aan de noordzijde, de overkant van de burgemeester Pabstlaan, zijn 5/6 laags woningen te vinden gecombineerd met bedrijvigheid.

2.1.2 Planspecifiek

De huidige bebouwing van het plangebied valt te kenmerken als bedrijventerrein met een voormalig tankstation, een KwikFit vestiging en veel verharding. Zoals gezegd is het tankstation op het terrein niet langer in gebruik. Tot voorheen was hier een tankstation inclusief LPG punt, welke verplaatst is naar een nieuwe locatie op de hoek van de Spoorlaan en de Bennebroekerweg aan de zuidzijde van Hoofddorp. Deze ontwikkeling is mogelijk gemaakt door de partiële herziening van het bestemmingsplan 'Hoofddorp oost' met het bestemmingsplan 'Hoofddorp Hoofdweg 662B' (d.d. 19-12-2019). Door deze bestemmingswijziging is de weg vrijgemaakt om woningbouw toe te staan in het plangebied, iets wat niet had gekund zolang het tankstation er had gestaan. De oppervlakte van het terrein is ongeveer 4.139 m² en heeft een enkelbestemming voor 'Bedrijf – Garage'. Waar het voormalig tankstation niet langer in gebruik is, is de KwikFit in het plangebied nog steeds in bedrijf. Op onderstaande afbeeldingen is de huidige situatie van het plangebied te zien.



Figuur 2.1 Bestaande situatie van het plangebied met de KwikFit vestiging



Figuur 2.2 Het plangebied ter hoogte van de kruising van de Hoofdweg Oost en burgemeester Pabstlaan



Figuur 2.3 Het voormalig tankstation in het plangebied (dit is een gedateerde foto)



Figuur 2.4 De huizen grenzend aan de oostzijde van het plangebied aan de Draverslaan



Figuur 2.5 De 5/6 laags woningen ten noorden van het plangebied aan de Burgemeester Pabstlaan

2.2 Functionele structuur

2.2.1 Algemeen

In de jaren 70 werd de Haarlemmermeer en vooral Hoofddorp aangewezen als groeikern waardoor de bevolking snel toenam in Hoofddorp. Naast veel woningen kent Hoofddorp ook een gunstig vestigingsklimaat voor nationale en internationale bedrijven. Door de gunstige ligging aan de A4, in de nabijheid van Schiphol is Hoofddorp een aantrekkelijke plaats voor bedrijven om zich te vestigen. Zo kent Hoofddorp verschillende bedrijventerreinen waaronder 'Beukenhorst' en 'De Hoek' aan de oostzijde en 'Graan voor Visch-Zuid' en 'De President' aan de zuidzijde. Hoofddorp is ten opzichte van de 9.000 inwoners in 1970 sterk gegroeid en kent nog steeds veel geplande nieuwbouwwijken. Deze uitbreidingen vinden alleen niet plaats aan de oostkant vanwege de geluidscontouren van Schiphol waar rekening mee moet worden gehouden. Dit is ook de reden dat het winkelcentrum niet centraal ligt, maar ten oostzijde van de stad.

2.2.2 Planspecifiek

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich voornamelijk woningen en kantoren. In de nabije omgeving bevinden zich woningen, kantoren, sportvelden, een winkelcentrum en gemengde locaties van woningen en kantoren. Het plangebied zelf bestaat uit een verouderd bedrijventerrein, met een tankstation dat niet langer meer in gebruik is en veel onbenutte verharding. Dit gebied dient te worden getransformeerd naar een andere (kansrijke) invulling.

3 Beleid en regelgeving

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie

De nationale omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze samenleving' komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 in werking treedt. Uitgangspunt is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo worden in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes gemaakt. Vier prioriteiten hierin zijn:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen deze prioriteiten worden drie afwegingsprincipes gehanteerd, die helpen om beleidskeuzes te maken. Dit zijn:

1. Combinaties van functies hebben voorrang op enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt (naar verwachting op 1 januari 2022) geldt de omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, zie §3.1.2). In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Rijksbelang opgenomen dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt moet er getoetst worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

Planspecifiek

De met dit bestemmingsplan gepaard gaande nieuwbouw heeft wel raakvlakken met de NOVI, met name waar het gaat om het waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving. Het abstractieniveau van de NOVI is dusdanig hoog, dat er geen directe opgaven voor het bestemmingplan gelden.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

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

Planspecifiek

Voorliggend bestemmingsplan houdt rekening met het besluit algemene regels ruimtelijke ordening, met bovengenoemde titels van het Rijk die relevant zijn voor de gemeente Haarlemmermeer in het specifiek.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, 2017) is de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. De Ladder voor duurzame verstedelijking is geregeld in artikel 3.1.6 lid 2 en luidt: *‘De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.’*

De begrippen “bestaand stedelijk gebied” en “nieuwe stedelijke ontwikkeling” zijn opgenomen in artikel 1.1.1 lid 1 aanhef en onder h en i Bro.

De 'behoefte' is de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar - looptijd van een bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit). De Ladder bepaalt niet voor welke regio de behoefte in beeld moet worden gebracht. De aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling bepaalt op welk niveau de afweging moet worden gemaakt. De afbakening van het onderzoeksgebied is dus afhankelijk van het beoogde programma in het bestemmingsplan.

Planspecifiek

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de bouw van 24 grondgebonden woningen. Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 Bro wordt hieronder de behoefte aan de ontwikkeling beschreven.

De gemeente Haarlemmermeer valt onder de regio Amstelland-Meerlanden. Voor deze regio is de kwantitatieve woningbehoefte hoger dan de harde plancapaciteit. Dit betekent dat er vraag is naar nieuwe woningen. De bouw van 24 woningen sluit aan bij deze vraag (zie ook paragraaf 3.2.4). Hoofddorp bestaat voornamelijk uit een woongebied gemengd met bedrijvigheid. Binnen het dorp zijn verschillende bedrijventerreinen aangewezen als transformatiegebied. Het plangebied is een voorbeeld van zo'n transformatiegebied. Het plangebied bevindt zich in bestaand stedelijk gebied, zie paragraaf 3.2.2. Conform artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH 2020 moet er worden aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

De ruimtelijke consequenties van het rijksbeleid voor Schiphol zijn geformuleerd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). In dit besluit is een beperkingengebied opgenomen waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van het gebruik en de bestemming van de grond voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op veiligheid en geluidsbelasting.

De gemeente zorgt ervoor dat nieuwe inwoners in een zo vroeg mogelijk stadium deugdelijk en objectief geïnformeerd worden over geluidsbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid (of –uitstoot en kerosinegeur) door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol.

In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van Schiphol en de beperkingen van het LIB voor dit bestemmingsplan.

3.1.5 Nationaal waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan (2015) geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Het Nationaal Waterplan gaat in op het robuust en toekomstgericht inrichten van het Nederlands watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. De volgende onderdelen komen in het plan naar voren:

- De Deltabeslissingen (waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimtelijke adaptatie);
- De Beleidsnota Noordzee;
- De verankering van afspraken die betrekking hebben op water vanuit het Energieakkoord;
- De Natuurvisie;
- De Internationale Waterambitie;
- De geactualiseerde plannen en maatregelenprogramma's om te voldoen aan de Europese eisen voor waterkwaliteit, overstromingsrisico's en het mariene milieu.

Het plan omvat een integrale benadering door natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie (inclusief verdienvermogen) zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. De ambitie is dat overheden, bedrijven en burgers zich in 2021 meer bewust zijn van de kansen en bedreigingen van het water in hun omgeving.

In paragraaf 5.15 wordt het aspect water nader beschouwd voor onderhavig planinitiatief.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Op 19 november 2018 is de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 vastgesteld. Dit beleidsdocument vervangt de Provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040. In de omgevingsvisie staat beschreven hoe de provincie de ambities wil realiseren voor de belangrijkste ontwikkelingen zoals klimaatverandering, de overgang naar duurzame energie, verdere verstedelijking, bereikbaarheid, een gezonde leefomgeving, de economische transitie en natuur en biodiversiteit. De omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een economisch vitale provincie draagt bij aan het welzijn, en een leefbare provincie draagt bij aan economische vitaliteit.

De visie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Daarnaast worden er vijf bewegingen geschetst, die laten zien hoe er wordt omgegaan met deze ontwikkelprincipes. Het betreft onderstaande vijf bewegingen:

- Dynamisch schiereiland
- Metropool in ontwikkeling
- Sterke kernen, sterke regio's
- Nieuwe energie
- Natuurlijk en vitaal landelijk omgeving

De bewegingen verbinden de economische kansen aan het versterken van de leefbaarheid, juist met het oog op duurzame economische groei. Met de visie wordt de juiste koers uitgezet om ook in 2050 een economisch concurrerende en leefbare provincie Noord-Holland te zijn en te blijven.

Planspecifiek

Het plangebied valt binnen de beweging 'Metropool in ontwikkeling'. De metropool in ontwikkeling kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan steden, dorpen en deelregio's, met specifieke identiteiten en kwaliteiten. De vraag naar woningen houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden. Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij houden we oog voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden.

De voorgenomen ontwikkeling draagt met de realisatie van 24 grondgebonden woningen in Hoofddorp bij aan de bewegingen 'sterke kernen, sterke regio's' en 'metropool in ontwikkeling'. Daarnaast draagt de voorgenomen ontwikkeling bij aan de ambitie van de provincie om woningbouw vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden in te plannen, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends.

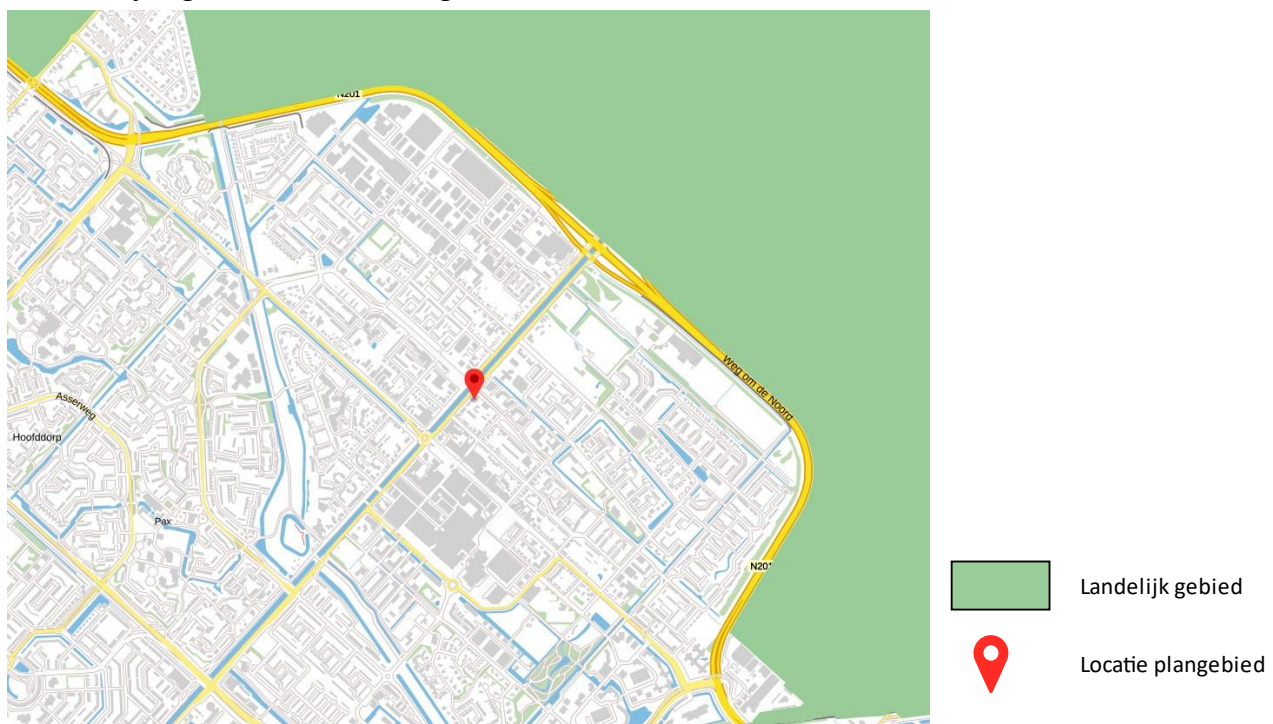
Het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied en er wordt voorzien in zowel een kwalitatieve als kwantitatieve behoefte. Dit blijkt ook uit de toets aan de beleidsstukken in de volgende paragrafen.

3.2.2 Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening Noord-Holland vervangt de bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid is daarbij van belang. De ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland.

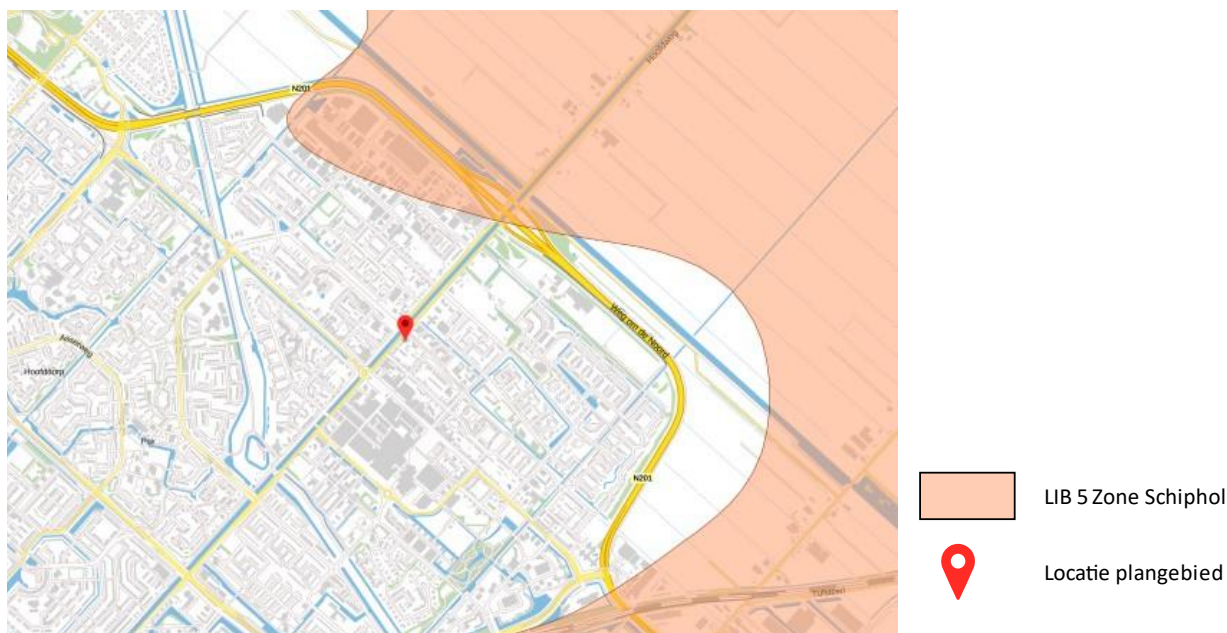
Planspecifiek

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt, binnen bestaand stedelijk gebied, in de nabijheid van Schiphol. Op figuur 3.1 is te zien dat het plangebied buiten het landelijk gebied valt, waardoor alleen moet worden aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken. Dit wordt nader beschouwd in paragraaf 3.2.3. Een verdere toetsing aan de Ladder voor Duurzame verstedelijking is verder niet nodig.



Figuur 3.1 Uitsnede omgevingsverordening kaart 14

Daarnaast bevindt het plangebied zich in de nabijheid van Schiphol. Kijkend naar figuur 3.2 is gebleken dat het gebied echter buiten de LIB-5 zone valt van Schiphol, waardoor de Provinciale omgevingsverordening geen belemmeringen oplevert voor onderliggend planinitiatief.



Figuur 3.2 Uitsnede omgevingsverordening kaart 15

3.2.3 Provinciale Woonagenda 2020-2025

Eén van de belangrijkste speerpunten uit de provinciale Woonagenda is het aanjagen van de woningbouwproductie. Daarbij wordt ingezet op woningbouw op die plekken waar het ruimtelijk goed past en waar de voorzieningen goed geregeld zijn. Daarnaast moet worden gezorgd voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen.

Actiepunten zijn:

- Maatwerkafspraken in regionale woonakkoorden
- Bieden van kennis, meedenkkraft en hulp
- Versnellen woningbouwproductie
- Samenwerking stimuleren
- Verduurzaming wonen
- Meer flexibiliteit in de woningmarkt
- Stimuleren circulair bouwen
- Leveren van informatie en monitoring

Via 'woonakkoorden' worden afspraken met regio's en gemeenten gemaakt over woningbouw, programmering en fasering van woningbouwplannen. Uitgangspunt is de juiste balans tussen vraag en aanbod, zowel kwantitatief als kwalitatief. De woonakkoorden vervangen daarmee de Regionale Actieprogramma's Wonen (RAP's). De woonakkoorden dienen in overeenstemming te zijn met de provinciale Omgevingsvisie en de uitgangspunten, speerpunten, richtinggevende principes van de Woonagenda. Zoals opgenomen in de Omgevingsverordening is opname in de regionale programmering voorwaardelijk voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied.

Eventuele grootschalige buitenstedelijke plannen van de regio worden wel onderdeel van de woonakkoorden. Dit deel van het woonakkoord wordt jaarlijks, of zoveel vaker als wenselijk, geactualiseerd. In de omgevings-verordening wordt het onder voorwaarden mogelijk gemaakt om in Noord-Holland Noord ook kleinschalige, buitenstedelijke woningbouwplannen in het woonakkoord op te nemen

Planspecifiek

De geplande nieuwbouwwoningen zullen allen aardgasvrij gebouwd worden en duurzaam uitgevoerd worden conform de geldende normen. De woningbouwplannen van de gemeente Haarlemmermeer dienen afgestemd te zijn met de regio Amstelland-Meerlanden, dat zal in paragraaf 3.2.4 nader toegelicht worden. Het plangebied ligt in bestaand stedelijk gebied en is in de huidige situatie een vervallen bedrijventerrein. Met de realisatie van 24 gewenste woningen ter plaatse is sprake van duurzaam ruimte gebruik. Algemeen kan gesteld worden dat de ruimtelijke kwaliteit zowel binnen als nabij het plangebied zal verbeteren

3.2.4 Regionale Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025

Het Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025 (28 mei 2021) is een bestuurlijk akkoord tussen de provincie Noord-Holland en de zes gemeenten in de regio Amstelland-Meerlanden (hierna: AM): gemeente Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn. De ambities uit het woonakkoord passen binnen het gemeentelijk beleid zoals vastgelegd in het Woonbeleidsprogramma 2019-2025 (paragraaf 3.3.2), en binnen het provinciale woonbeleid zoals vastgelegd in de Woonagenda 2020-2025 en de Omgevingsregeling NH2020.

De provincie en AM-gemeenten stellen in het Woonakkoord de volgende prioriteiten:

- We verbinden ons aan versnelling van de woningbouwrealisatie met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor verschillende doelgroepen;
- We willen de bestaande betaalbare woningvoorraad beter benutten;
- Als er knelpunten zijn in de samenwerking, dan maken we die zoveel mogelijk bespreekbaar – en werken we samen aan een oplossing;
- Samen sterk in de regionale samenwerking: waar mogelijk trekken we als partners op – binnen AM en de MRA en naar het Rijk. Ieder vanuit eigen rol en verantwoordelijkheid.

De behoefte aan extra woningen doet zich voor in alle prijsklassen, zowel huur als koop. Maar betaalbare woningen zijn een belangrijk aandachtspunt. Voor Haarlemmermeer is afgesproken de woningbouw te versnellen.

Woningbehoefte

De geraamde extra woningbehoefte in de periode 2020 tot 2030 is voor de regio AM 18.580 woningen. Het huidige tekort is hierin niet meegerekend. Dit is dus te zien als de minimale behoefte. De plannen van de gemeenten in deze regio voorzien op dit moment in ongeveer 38.000 woningen tussen 2020 en 2030. Dit zijn zowel plannen waarvan de planologische procedure is afgerond (harde plancapaciteit), als plannen die nog in voorbereiding zijn of genomen moeten

worden (zachte plancapaciteit). Het aandeel van Haarlemmermeer is hierin ongeveer 14.500 woningen. Ook als een deel van de plannen afvalt of wordt uitgesteld, lijken er voldoende plannen te zijn om in de extra woningbehoefte te voorzien en wellicht nog wat extra te bouwen om de druk te verlichten. De opgave ligt dan ook vooral op het 'hard' maken van de zachte plannen en uiteindelijk het daadwerkelijk realiseren van de voorgenomen plannen. Doel is het versnellen van de woningbouwrealisatie met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor verschillende doelgroepen. Onder 'betaalbare woningen' verstaan we sociale huurwoningen en middeldure woningen.

Planspecifiek

Om de regionale doelstelling te kunnen behalen is het belangrijk dat de gemeente Haarlemmermeer de zachte plancapaciteit omzet in harde plancapaciteit. Het bouwplan dat met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is opgenomen in de monitor plancapaciteit als potentiële ontwikkellocatie. Met de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan worden 24 grondgebonden woningen toegevoegd aan de harde plancapaciteit. De ontwikkeling voorziet in eengezinswoningen in de prijscategorie middelduur, hiermee is het initiatief passend binnen de woningbehoefte van de gehele regio. Met de middeldure woningen wordt specifiek een bijdrage geleverd aan het realiseren van voldoende betaalbaar en duurzaam woningaanbod.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) worden de toekomstige ontwikkelingen van de gemeente beschreven. De Structuurvisie gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen.

In de toekomst wil Haarlemmermeer de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus – haar zogeheten atypische stedelijkheid - versterken. Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is en verbindt, een samenleving met samenhang. Dat betekent ook dat er samenhang moet zijn tussen alle ontwikkelingen die plaatsvinden, zowel de ruimtelijke als de sociale ontwikkelingen. Haarlemmermeer positioneert zich ook in de toekomst als een attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats. Duurzaamheid en oog voor bestaande structuren zijn leidend bij de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

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

De structuurvisie beschrijft daarnaast de grondslagen en ontwerpprincipes die als uitgangspunt worden gehanteerd bij de verdere ontwikkeling van Haarlemmermeer. Deze zijn samengevat in zes kernpunten:

1. Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.
2. Energie als speerpunt.
3. Netwerk (keten)mobiliteit: de knopen benut.
4. Synergie met Schiphol.
5. Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties.
6. Cultuurhistorie en diversiteit als drager.

Planspecifiek

In de structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het plangebied binnen Hoofddorp aangemerkt als Mozaïekkern. Wijken binnen een mozaïekkern hebben soms onverwachtse dorpse kenmerken ondanks de centrale ligging, centrumfunctie en grootschaligheid. De gemeente Haarlemmermeer ziet deze wijken als gebieden die gekoesterd moeten worden als deel van de geschiedenis van de gemeente, maar ook om bij te dragen aan de levendigheid en leefbaarheid van de woonomgeving. De opzet van onderliggend planinitiatief van 24 grondgebonden woningen met veel ruimte voor groene openbare ruimtes is hiermee passend binnen het deel van Hoofddorp dat wordt gekenmerkt als mozaïekkern.

- | | | | |
|-----------------------|------------------------------|---|-----------------------------|
| ■ Historische kern | 1 Hoofddorp oude kern | 11 Nieuw-Vennep Getsewoud | 20 Beinsdorp |
| ■ Contrastdorp | 2 Hoofddorp Graan voor Visch | 12 Badhoevedorp | 21 Buitenkaag |
| ■ Mozaïekkern | 3 Hoofddorp Pax | 13 Nieuwe Meer | 22 Burgerveen |
| ■ Kleine moderne wijk | 4 Hoofddorp Bornholm | 14 Zwanenburg | 23 Cruquius |
| ■ Grote moderne wijk | 5 Hoofddorp Overbos | 15 Rijsenhout | 24 Lijnden / Boesingheliede |
| ■ Postmoderne wijk | 6 Hoofddorp Toolenburg | 16 Lissbroek | 25 Weteringbrug |
| ■ Schiphol | 7 Hoofddorp Floriande | 17 Vijfhuizen | 26 Zwaanshoek |
| | 8 Nieuw-Vennep oude kern | 18 Aalsmeerderbrug /
Rozenburg / Oude Meer | 27 Landelijk gebied |
| | 9 Nieuw-Vennep Welgelegen | 19 Abbenes | 99 Schiphol |
| | 10 Nieuw-Vennep Linqenda | | |



Figuur 3.3 Uitsnede Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

3.3.2 Woonbeleidsprogramma 2019-2025

Onze ambities voor het woonbeleid van de komende vijf jaar komen voort uit de regionale bouwtaak, lokale omstandigheden en vraagaanbodverhoudingen op de woningmarkt. Ons woonbeleid gaat uit van eigenheid, verscheidenheid en doorstroming. Variatie in het woningaanbod zorgt voor gemengde dorpen en wijken, is toekomstbestendig en vergroot de mogelijkheden voor een wooncarrière binnen Haarlemmermeer. Wonen houdt in onze visie verband met een visie op groen, bereikbaarheid, werk en voorzieningen. Om die reden maken we verschil tussen de grote (centraal gelegen) dorpen Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp enerzijds en de kleinere kernen langs de Ringvaart anderzijds. Daarom willen we in Haarlemmermeer inzetten op de ontwikkeling van vier woonmilieus:

- landelijk tot circa 20 woningen per hectare;
- centrum dorps tot circa 25 woningen per hectare;
- stedelijk centrum tot circa 50 woningen per hectare;
- stedelijk plus tot circa 80 woningen per hectare.

Daarbij is het belangrijk dat in alle woonmilieus de helft van de nieuwe woningen betaalbaar (prijssegmenten laag en midden) wordt en blijft. Voor ontwikkelingen met meer dan 30 woningen geldt daarom: 50% betaalbare woningen, waarvan een significant deel sociale huur.

Planspecifiek

Een van de pijlers uit het Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025 is: divers aanbod door middel van nieuwbouw. Tevens speelt het project ook in vitale en kwalitatief goede woningvoorraad in wijken en kernen. De nieuwbouwwoningen aan de Hoofdweg 662 spelen in op de behoefte die er bestaat vanuit de markt, door woningen te realiseren voor verschillende doelgroepen. Door middel van de transformatie van bedrijventerrein naar woongebied wordt de vitaliteit en leefbaarheid van het gebied vergroot. Daarnaast geldt voor ontwikkelingen met meer dan 30 woningen dat minstens 50% van de woningen betaalbaar moet zijn waarvan een significant deel sociale huur. Aangezien er in onderhavig planinitiatief 24 woningen worden gerealiseerd geldt deze eis niet. Voorliggend plan past daarmee binnen het Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025.

3.3.3 Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer

In de welstandsnota van de gemeente Haarlemmermeer is de visie van de gemeente op de ruimtelijke kwaliteit opgenomen. De welstandsnota baseert zich op het ruimtelijk raamwerk van de Haarlemmermeer. De welstandsnota werkt aanvullend op het bestemmingsplan, waarmee de gemeente op een hoger detailniveau redelijke eisen van welstand kan stellen aan het uiterlijk van bouwwerken. Het gaat hierbij om eisen op het gebied van materiaalgebruik, kleurgebruik, vormgeving en ontwerpdetails. Binnen de gemeente zijn verschillende welstandsregimes bepaald. Toetsing van het bouwplan aan de uitgangspunten zoals opgenomen in de Welstandsnota vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteiten bouw.

Planspecifiek

Het plangebied kent een regulier welstandsregime. Hierbij wordt het gebouw niet alleen in haar omgeving maar ook als zelfstandig object getoetst, de architectonische benadering. Op dit niveau doet ook een beeldkwaliteitsplan uitspraken over de uitstraling en verschijningsvorm van de bebouwing, zonder de architectuur geheel vast te leggen.

Een regulier welstandsregime neemt ook de volgende aspecten mee:

- de geleding van het bouwvolume: verschillende bouwhoogten, accenten zoals torens of grote openingen;
- de vormgeving van de gevel: verticale, horizontale, neutrale of onregelmatige geleding;
- de keuze van de dakvorm: plat, hellend vlak of kap, zoals lessenaars-, zadel-, schilddak of mansardekap;
- het gebruik van compositorische middelen: erkers, luifels, balkons, loggia's;
- het gebruik van decoratieve middelen: (uitkragende) daklijsten, raamlijsten, gevelbanden.

Onderhavig planinitiatief is inmiddels overlegd met de afdeling stedenbouw. Daarbij is na het delen van de concepten geconcludeerd dat er geen beeldkwaliteitsplan wordt opgesteld. Onderhavig planinitiatief zal ook nog worden voorgelegd aan de afdeling welstand van de gemeente Haarlemmermeer.

3.3.4 Uitvoeringsagenda klimaatadaptatie

De uitvoeringsagenda klimaatadaptatie laat zien welke stappen er op het gebied van klimaatadaptatie al zijn genomen (zoals stresstesten, risicodialogen) en welke stappen er nog gezet moeten worden om tot klimaatadaptatiebeleid te komen (onder andere onderzoeken naar prioriteit en financiële dekking). Als onderdeel van de uitvoeringsagenda zijn drie klimaatambities vastgesteld:

1. Koele woon- en werkomgeving
2. Droogtegevoeligheid verminderen
3. Waterrobuuste leefomgeving

Om tot deze ambities te komen, en daarmee een klimaatbestendig Haarlemmermeer, zijn er basisveiligheidsniveaus geformuleerd. Basisveiligheidsniveaus zijn de minimale normen waaraan ontwikkelingen moeten voldoen om klimaatbestendig te worden.

Planspecifiek

Bij voorgenomen ontwikkeling worden er maatregelen getroffen om de milieudruk te verminderen, doordat er wordt voldaan aan de huidige eisen van duurzaamheid, gebruik wordt gemaakt van niet uitlogende bouwmaterialen die de grond kunnen verontreinigen en de woningen gasloos worden gebouwd.

3.3.5 Kaders klimaatbeleid 2008-2020

In 2008 heeft de gemeenteraad de nota 'Kaders klimaatbeleid 2008-2020' vastgesteld. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is (1) een reductie van de CO₂ uitstoot in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990 en (2) de realisatie van 20 procent duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/ energiebeleid wordt de trias energetica aangehouden als leidend principe:

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

Het klimaatbeleid is uitgewerkt in tien thema's. Per thema is aangegeven wat de beoogde CO₂-reductie of beoogde realisatie van duurzame energie binnen dat thema is. De thema's zijn: Gemeentelijke gebouwen, bestaand en nieuwbouw.

- Bestaande woningen.
- Nieuwbouwwoningen.
- Bestaande bedrijven.
- Agrarische bedrijven/ Glastuinbouw.

Planspecifiek

In de voorgenomen ontwikkeling wordt rekening gehouden met de doelstelling om een CO₂-reductie te behalen door de woningen gasloos te bouwen.

3.3.6 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer

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

- vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen;
- ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen';
- een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst; door een slimme fasering, wat nodig is wordt aangelegd, ruimte voor toekomstige uitbreiding wordt gereserveerd. Uitgangspunt is 'eerst bewegen, dan bouwen';
- bestaande knelpunten in het netwerk oplossen;
- mobiliteit met oog voor de leefomgeving; overlast zoveel mogelijk beperken.
- veilig bewegen;
- evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies;
- mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven;
- faciliteren van schone en stille mobiliteit;
- monitoring en indicatoren.

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

- Netwerken verknopen
- Auto
- Goederenvervoer
- Openbaar vervoer
- Fiets
- Voetgangers
- Verkeersveiligheid
- Parkeren

Planspecifiek

Het plangebied grenst aan enerzijds de Hoofdweg en anderzijds de Burgemeester Pabstlaan te Hoofddorp. Beide wegen zijn belangrijke verkeersaders binnen het centrum van Hoofddorp. In het deltaplan bereikbaarheid van de gemeente Haarlemmermeer is er een specifieke maatregel opgenomen die betrekking heeft op het plangebied. Zo is besloten geen rechtsaf strook aan te leggen op de Hoofdweg-Oostzijde vanuit het zuiden richting Burgemeester Pabstlaan. Hierdoor moet de doorstroming van het verkeer worden vergroot. Voorliggend bestemmingsplan vormt geen belemmering voor deze beoogde herontwikkeling van Burgemeester Pabstlaan.

3.3.7 Handboek Parkeernormen

Het handboek en bijbehorende berekeningsblad zijn een instrument om voor benoemde situaties de parkeernorm op eenduidige wijze vast te stellen. De norm is afhankelijk van de betreffende functie, stedelijkheid, centrumligging, afstand tot HOV-halte of NS-station. Een parkeerbalans vergelijkt de verwachte parkeervraag van een ontwikkeling met het parkeeraanbod. Daarmee wordt beoordeeld of bij een ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt rekening gehouden met:

- Bezoekersaandeel: minimaal het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers moet voor bezoekers toegankelijk zijn.
- Deelauto's: bij een deelautoverplichting kan er een correctie worden toegepast op de autonome parkeervraag voor bewoners.
- Dubbelgebruik van parkeerplaatsen: dit wordt berekend op basis van aanwezigheidspercentages op verschillende dagdelen, niet alle functies pieken op hetzelfde moment in hun parkeervraag.
- Correctie voor parkeren op eigen erf: niet alle parkeergelegenheid op eigen erf wordt altijd door de eigenaar gebruikt.

Als niet in voldoende parkeren kan worden voorzien, kan worden afgeweken van het benodigd aantal parkeerplaatsen wanneer parkeeronderzoek uitwijst dat in de directe omgeving voldoende parkeerruimte beschikbaar is voor de parkeerders van de ontwikkeling.

In sommige gevallen kan een overeenkomst gesloten worden om de parkeerplekken op openbaar gebied buiten de plangrenzen te realiseren. De grondprijzennota bepaalt dat dit alleen kan tegen vergoeding van de daarmee gemoeide kosten. De gemeentelijke parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen, nieuwe uitbreidingen of herinrichtingen. In bestaande situaties is uitgegaan van de normen die golden ten tijde van de realisering. Als er vanuit de bestaande situatie knelpunten liggen moeten er oplossingen komen, die gebaseerd zijn op onderzoek van de bestaande situatie.

Planspecifiek

Het voorliggend plan zal voldoen aan de gestelde parkeernormen van de gemeente Haarlemmermeer. Met het doorlopen van de stappen, gesteld in het handboek, kan de maatgevende parkeerbehoefte en het noodzakelijke aantal parkeerplekken per woning worden bepaald. Met voorliggend plan zijn deze stappen doorlopen en kan er worden gesteld dat zij voldoen aan de parkeernorm. In paragraaf 5.14 wordt hier nader op in gegaan.

3.3.8 Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030

In de deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 (d.d. 24-10-2013) wordt volgens de gemeente een nieuwe weg uitgestippeld voor Hoofddorp. Hierin wordt benadrukt dat Hoofddorp ‘de stad’ moet worden van Haarlemmermeer. De gemeente streeft dan ook naar een grotere, intensieve, levendige stad waarin veel functies met elkaar gemengd worden. Belangrijke speerpunten voor Hoofddorp op weg naar een levendige, duurzame en goed bereikbare stad zijn dat Hoofddorp:

- een ontmoetingsstad moet worden, met ruimte voor (horeca) voorzieningen en evenementen;
- een herkenbare en kenmerkende uitstraling en identiteit moet krijgen;
- een op alle fronten duurzame plaats moet worden;
- goed bereikbaar moet blijven voor de auto, maar ook het openbaar vervoer en de fiets aan belang moet winnen;
- een complete stad moet worden met de daarbij behorende intensieve woonbebouwing voor starters, nieuwkomers en doorstromers en met de daarbij behorende stedelijke voorzieningen;
- een economisch levendige en vitale plaats moet worden met aandacht voor functiemenging, vergroting van de centrumfunctie en transformatie van verouderde gebieden;
- een kern moet worden waar mensen elkaar kennen en helpen met behulp van op menselijke maat toegesneden voorzieningen.

Planspecifiek

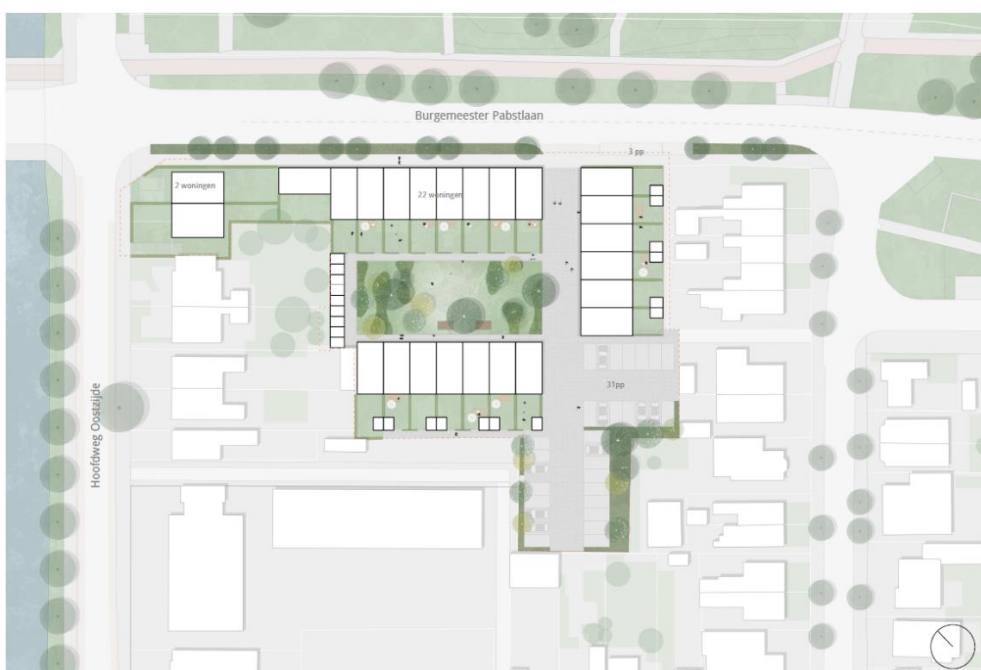
In de deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 wordt aangegeven dat een aantal oudere bedrijventerreinen geschikt is om getransformeerd te worden naar woningen. Onderhavig planinitiatief wordt benoemd als een locatie waar woningbouw kan worden gerealiseerd. Dit om de stad levendig te houden. Het realiseren van woningen in het plangebied aan de Hoofdweg 662 sluit goed aan bij het woongebied in de directe omgeving.

4 Nieuwe situatie

4.1 Toekomstige ontwikkelingen in het plangebied

In de nieuwe situatie zal de realisatie van de 24 woningen zorgen voor een opwaardering van het plangebied en een verbetering van de leefbaarheid door de transformatie van het huidige verouderde bedrijventerrein. De toevoeging van woningen zorgt voor een goede aanvulling op het bestaande woningaanbod in de directe en indirecte omgeving van het plangebied. Ook sluit onderliggend planinitiatief aan bij de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave binnen Hoofddorp centrum. Met de stedenbouwkundige opzet van een hof wordt het plangebied ingericht met veel groen en wordt er een zogeheten binnenwereld gecreëerd waarin ook de tweede rij met woningen niet is weggestopt. Door de opzet van het hof, waar achtertuinten grenzen aan het gemeenschappelijke hof wordt een kwalitatief hoogwaardig woonbied gecreëerd met een groene uitstraling.

Het huidige bedrijventerrein zal daarvoor getransformeerd moeten worden tot woongebied. In dit gebied zullen 24 grondgebonden woningen worden gerealiseerd. Parkeren wordt zoveel mogelijk geconcentreerd en uit het zicht onttrokken. De parkeerplaatsen worden gerealiseerd achter op het terrein langs de Burgemeester Pabstlaan. Hiermee blijft het groene hof zelf vrij van geparkeerde auto's. Voor het openbaar gebied wordt gestreefd naar een alledaagse maar verzorgde uitstraling van het gebied. Door onder meer een gemeenschappelijke tuin met boomweide moet het gebied een verblijfsgebied worden voor bewoners, waar kinderen vrij kunnen spelen en auto's bewust geweerd zijn. Naast openbare ruimtes met zitplekken waarin buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten worden er ook speelfaciliteiten aangelegd. Door bloeiende bomen en gemengde hagen wordt de biodiversiteit in het gebied gestimuleerd en daarmee ook de groene beleving van Hoofddorp.



Figuur 4.1 Stedenbouwkundig ontwerp (bron: Initiatiefnemer)

4.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied wordt ontsloten via de Burgemeester Pabstlaan. Vanaf die straat komen de bewoners en bezoekers aan de noordoostzijde het plangebied binnen en kunnen zij doorrijden tot de parkeerplaatsen. In het stedenbouwkundig ontwerp is er geen plaats voor auto's in het hof zelf. In het plangebied worden er 22 geschakelde woningen gerealiseerd, en 2 2-onder-1 kap woningen. Op figuur 4.2 is in een 3D-beeld te zien hoe de woningen eruit komen te zien en hoe deze zijn gesitueerd. Binnen het plangebied worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd en wordt er voldaan aan de huidige parkeernormen van de gemeente Haarlemmermeer. De openbare ruimte wordt ook gereserveerd voor groenvoorzieningen en gemeenschappelijke ruimte. Het plangebied wordt deels ingericht als openbaar grondgebied.



Figuur 4.2: 3D Impressie van de toekomstige situatie (Bron: initiatiefnemer)

4.3 Functionele structuur

Momenteel is er een KwikFit gevestigd in het plangebied en een tankstation dat niet langer in gebruik is. In de toekomstige situatie heeft het plangebied op stedelijk niveau een functionele wooninvulling. In de structuurvisie van Hoofddorp wordt het gebied aangewezen als transformatiegebied van bedrijventerrein naar wonen. Momenteel is er sprake van een verouderd bedrijventerrein, waar dit in de toekomst een levendige woonwijk moet worden die passend is in de omgeving.

5 Onderzoek en beperkingen

5.1 Bodem

5.1.1 Wet- en regelgeving

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

Wet bodembescherming

In de Wet bodembescherming zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieu hygiënische bodemkwaliteit. Bij bestemmingswijzigingen, verbouwingen of graafwerkzaamheden zal in veel gevallen een bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden. De gemeente beoordeelt dat per geval. Met het bodemonderzoek kan bepaald worden of de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor de beoogde functie.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) geeft de lokale bevoegde gezagen de mogelijkheid om de bodemkwaliteit binnen hun gebied actief te gaan beheren binnen de gegeven kaders. Dit geeft onder andere ruimte voor nieuwe projecten op het gebied van natuur, wonen en industrie. Daarnaast worden de kwaliteit en de integriteit van belangrijke intermediairs bij bodemactiviteiten beter geborgd. In het Bbk staan ook regels met betrekking tot het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie. Uitgangspunt in de bijbehorende normstelling is de directe relatie tussen de chemische bodemkwaliteit en het gebruik van de bodem, gebaseerd op een risicobenadering. In situaties met een gering risico gelden daarom beperkte regels en minder strenge normen dan in situaties met meer risico's.

Gemeentelijke Nota Bodembeheer

Haarlemmermeer probeert zoveel mogelijk een afweging te maken op basis van feitelijke risico's. De Nota Bodembeheer (2020) biedt een praktische richtlijn aan de gemeentemedewerkers, adviesbureaus, aannemers en andere bodemintermediairs hoe in Haarlemmermeer het beste met vrijkomende grond en baggerspecie kan worden omgesprongen, waarbij aan zaken als gezond verstand, kostenbesparing, milieuwinst en voldoen aan geldende wet- en regelgeving veel aandacht is besteed.

Een instrument dat inzicht geeft in de bodem is de bodemkwaliteitskaart, waarin honderden bodemonderzoeken uit de periode 2014-2019 zijn ingevoerd, afkomstig van onverdachte locaties (niet-brongerelateerde verontreinigingen) en is een berekening uitgevoerd van de bodemkwaliteit in de diverse bodemkwaliteitszones. Ondanks toegenomen bedrijvigheid in de polder voldoet de diffuse bodemkwaliteit in het grootste deel van het gebied wat betreft de stoffen uit het standaard stoffenpakket nog altijd aan de Achtergrondwaarde (schoon). Deze grond is in principe geschikt om - onder voorwaarden - overal zonder onderzoek te hergebruiken (zone 1). Een klein gedeelte van het gebied heeft een bodemkwaliteit die voldoet aan de kwaliteitsklasse wonen of industrie. In deze zones geldt in principe het generieke beleidskader. In enkele deelgebieden voldoet het generieke kader niet en is gebiedsspecifiek beleid vastgesteld; dit zijn Schiphol Trade Park en Park21.

5.1.2 Onderzoek

Op 19 juli 2018 is er door Wareco Ingenieurs een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie aan de Hoofdweg 662. Vervolgens is er een nader bodemonderzoek uitgevoerd op 1 oktober, en op 27 maart 2019 een aanvullend bodemonderzoek. Dit onderzoek is toegevoegd als bijlage 1 In dat laatstgenoemde onderzoek is het volgende geconcludeerd:

- Van de aanwezige verontreinigingen in het gebied is nog niet van elke locatie de omvang volledig vastgesteld, waardoor er nog aanvullend onderzoek nodig is.
- Op de locatie van de voormalige tankkuil moet er nog worden beoordeeld of er sprake is van een blootstellingsrisico op basis van luchtmetingen;
- De bovengrond is verontreinigd met PAK, waardoor bij ontgraving deze grond moet worden afgevoerd naar een erkend verwerker;
- De mate en omvang van asbest verontreinigingen in de bodem is nog niet vastgesteld. Hiervoor is nader bodemonderzoek conform de NEN5707 noodzakelijk;
- PFOS en PFOA is niet aangetroffen in de grond en het grondwater van de planlocatie.

Daarnaast moet er nog een eindsituatie van de bodem worden opgesteld op grond van het Activiteitenbesluit. Dit kan echter pas plaatsvinden wanneer het benzinestation en de Kwikfit zijn verwijderd. Daarnaast moet nog worden onderzocht in overleg met de Omgevingsdienst hoe de mobiele verontreinigingen moeten worden verwijderd.

5.1.3 Conclusie

Concluderend moeten er nog verschillende aanvullende onderzoeken plaatsvinden alvorens de locatie volledig gesaneerd kan worden en geschikt is voor de bouw van de nieuwe woningen. Doordat de locatie momenteel nog deels bebouwd is zijn niet al deze onderzoeken mogelijk op dit moment. Binnen de WABO bestaat de mogelijkheid een bouwvergunning te verlenen onder voorwaarden en het verplichte bodemonderzoek uit te stellen tot na de sloop.

Nader onderzoek

Een nader onderzoek conform NEN5707 naar de asbest verontreinigingen, en om de omvang en aanwezigheid van overige verontreinigingen op delen van de planlocatie vast te stellen is noodzakelijk.

Daarnaast moet er nog een bodemonderzoek plaatsvinden voor de eindsituatie van de huidige bebouwing. Omdat ten tijde van de vaststelling van dit plan er nog bebouwing aanwezig is op de planlocatie, worden deze onderzoeken op een later moment uitgevoerd.

Uiterlijk voor de start van de bouw- en graafwerkzaamheden moeten deze onderzoeken uitgevoerd zijn. Is dit niet het geval, dan kunnen er geen vergunningen worden verleend. Op basis van het nader onderzoek kan geconcludeerd worden of de grond geschikt is, dan wel geschikt kan worden gemaakt via sanering, voor woningbouw. Daarmee staat het aspect bodem deze ontwikkeling niet in de weg.

5.2 Cultuurhistorie en archeologie

5.2.1 Wet- en regelgeving

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

Het archeologiebeleid gemeente Haarlemmermeer 2020-2030 heeft tot doel een verantwoorde balans te vinden tussen goede omgang met het archeologische erfgoed en andere maatschappelijke belangen die bij planontwikkelingen moeten worden gewogen. In dit beleid is door middel van een Verwachtingskaart en een beleidskaart terug te vinden waar en hoe er archeologisch onderzoek plaats moet vinden voordat men met de ontwikkeling begint. Om relevante keuzes te kunnen maken die in lijn zijn met de andere beleidsdoelen die de gemeente zich stelt, zal een integrale afweging plaatsvinden. Dit betekent dat naast de inhoudelijke waarde van de archeologie en erfgoed, ook de andere waarden door de gemeente in ogenschouw worden genomen, in navolging van de Omgevingswet. Op deze wijze wordt het waarderingsproces van cultuurhistorie maatschappelijk relevant.

De volgende speerpunten zijn van belang bij cultuurhistorische en/of archeologische waarden:

- het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
- de mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
- de mogelijkheid van de Minister van OCW om bij (dreigende) schade aan archeologische monumenten na een toevalsvondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;
- de mogelijkheid van het bevoegd gezag of de Minister van OCW om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen.

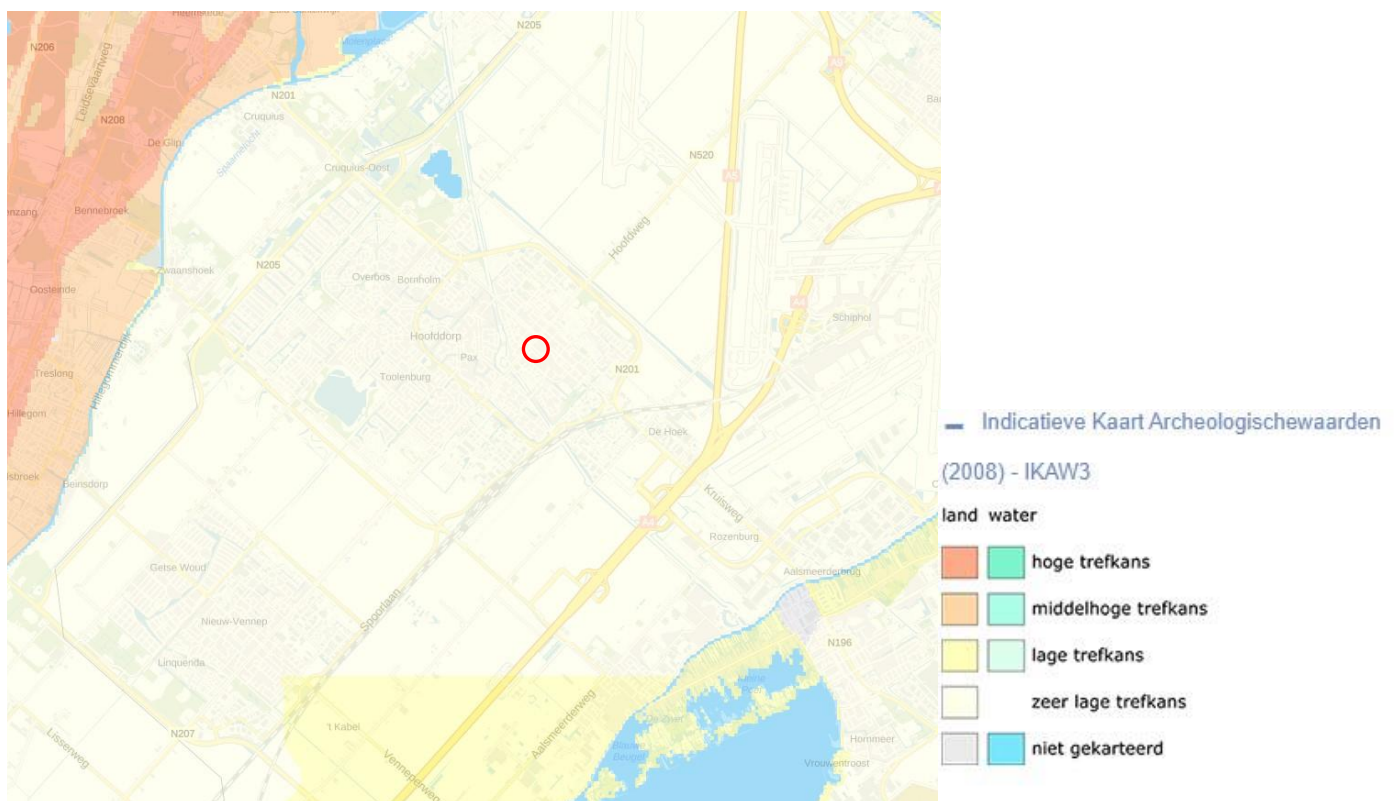
De gemeente is verplicht om verwachte en aanwezige archeologische waarden mee te wegen bij ruimtelijke beslissingen. De wetgever geeft de gemeente de vrijheid om naar eigen inzicht vormgeven aan de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrens. Deze beleidsnota geeft hier invulling aan.

5.2.2 Onderzoek

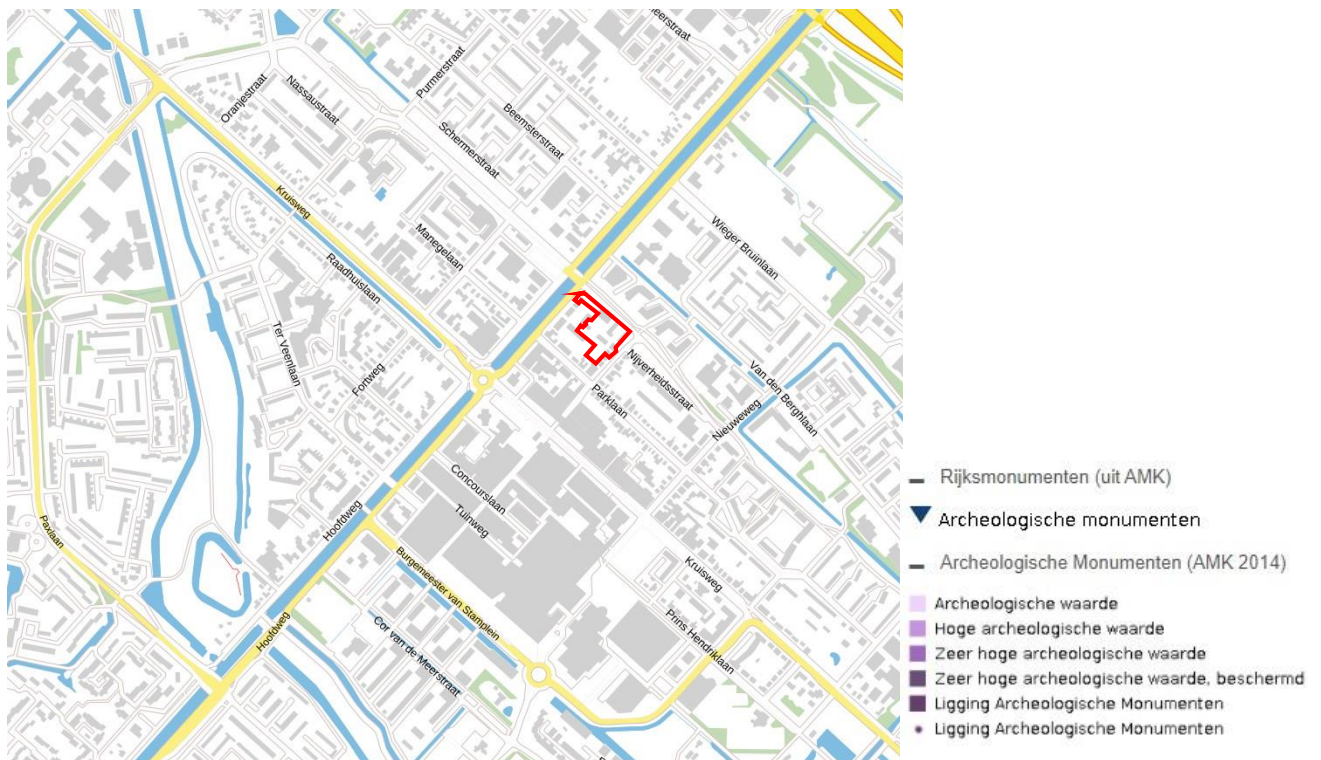
De gemeente Haarlemmermeer hanteert diverse kaarten die de archeologische en/of cultuurhistorische waarden weergeven binnen de gemeente. Voor onderhavig planinitiatief zijn de volgende kaarten geraadpleegd:

- Indicatieve kaart archeologische waarden
- Archeologische monumentenkaart
- Informatiekaart landschap en cultuurhistorie
- Cultuurhistorische waardenkaart provincie Noord-Holland
- Archeologische beleidskaart Haarlemmermeer

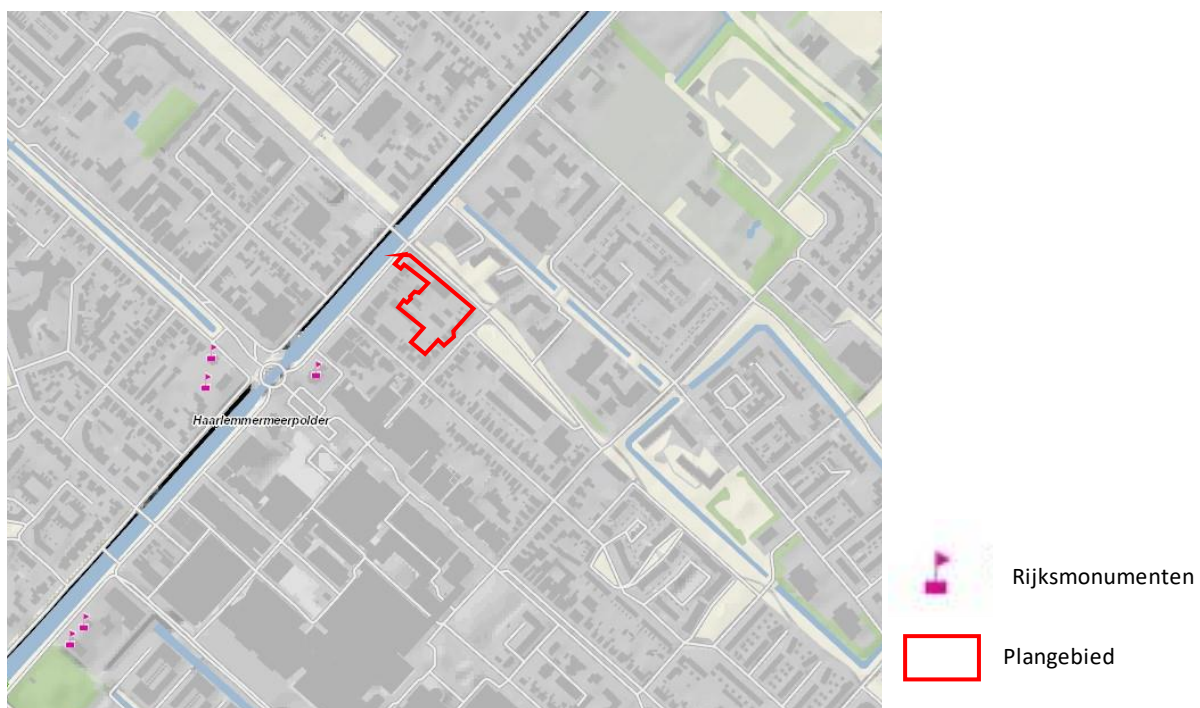
Op onderstaande afbeeldingen is te zien dat er in het plangebied aan de Hoofdweg 662 te Hoofddorp zich geen archeologisch en/of cultuurhistorisch waardevolle elementen bevinden. Daarnaast kent het gebied in zowel de archeologische beleidskaart van de gemeente Haarlemmermeer, als de landelijke indicatieve kaart archeologische waarden een zeer lage trefkans/verwachting voor archeologische waarden.



Afbeelding 5.1 Indicatieve kaart archeologische waarden



Afbeelding 5.2 Archeologische monumentenkaart



Afbeelding 5.3 Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie Provincie Noord-Holland



Afbeelding 5.4 Archeologische beleidskaart gemeente Haarlemmermeer

5.2.3 Conclusie

In het plangebied zijn geen cultuurhistorische en/of archeologische waarden aanwezig. Daarnaast is er een zeer lage trefkans/verwachting voor archeologische waarden in het plangebied. Daarmee vormt het aspect cultuurhistorie en archeologie geen belemmering voor onderhavig planinitiatief.

5.3 Externe veiligheid

5.3.1 Wet- en regelgeving

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

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

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

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

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

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

5.3.2 Onderzoek en conclusie

In de omgeving van het plangebied bevindt zich een aantal risicogebieden. Deze risicogebieden liggen echter dermate ver van het plangebied af, dat het geen risico vormt voor de locatie. Zo bevindt zich er een gasleiding op circa 1,3 km, een aantal propaantanks op 1,5 km, en een LPG-aflleverinstallatie op circa 1,8 km.

5.4 Explosieven

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

5.4.1 Onderzoek en conclusie

Het plangebied ligt in de nabijheid van Schiphol, dat in de Tweede Wereldoorlog diverse malen gebombardeerd. Alle (mogelijke) inslagen zijn geregistreerd in het digitale systeem waarin ook de bodemgegevens vastliggen. Op de bommenkaart is te zien dat er ter plaatse van het plangebied geen bominslagen bekend zijn. Het is echter niet uit te sluiten dat er NGE's in het plangebied aanwezig zijn.

Bij alle aangemelde projecten wordt het digitale systeem met 'niet gesprongen explosieven' geraadpleegd. Indien NGE's worden verwacht, zal onderzoek worden uitgevoerd en zullen indien noodzakelijk NGE's worden verwijderd.

5.5 Flora en fauna

5.5.1 Wet- en regelgeving

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 geldt de Wet natuurbescherming. Deze wet vervangt de natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. Daarmee zijn gebiedsbescherming en soortbescherming bij elkaar gebracht in één Nederlandse wet. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren en hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen.

In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden (algemene verbodsbepalingen). In de wet is een zorgplicht opgenomen, een algemeen geldende fatsoensnorm voor de omgang met flora en fauna. Deze zorgplicht houdt in dat menselijk handelen zo weinig mogelijk nadelige gevolgen voor flora en fauna mag hebben. De soortbeschermingsbepalingen uit de Europese richtlijnen Vogelrichtlijn (VR) en Habitatrichtlijn (HR) zijn in de Wet natuurbescherming geïmplementeerd: soorten en vegetatietypen waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen, worden beschermd onder de nieuwe Wet natuurbescherming.

Voor soortbescherming in relatie tot ruimtelijke ingrepen is een aantal artikelen in de Wet natuurbescherming van belang:

- Zorgbeginsel artikel 1.10 en 1.11: de intrinsieke waarde van soorten is vastgesteld in een doelbepaling en er geldt voor alle soorten, los van een beschermingsregime, een zorgplicht.
- Actieve soortbescherming, artikel 1.12: provincies moeten verplicht beleid opstellen voor de bescherming van soorten, specifiek in hun eigen provincie. Dit beleid is nog altijd in ontwikkeling en aan veranderingen onderhevig.

Er worden in de Wet natuurbescherming drie beschermingsregime onderscheiden:

1. Soorten van de Vogelrichtlijn:

Bescherming van alle inheemse in het wild levende vogels in de EU, beschreven in artikel 3.1-3.4 van de Wet natuurbescherming. Hier wordt ook uitgelegd wat als "opzettelijk" wordt opgevat bij doden, vangen en verstoring van nesten etc. Verstoring onder de Wet natuurbescherming is toegestaan, mits de staat van instandhouding van de soort maar niet in het geding komt. Degene die de verstoring begaat, moet dan aantonen dat er geen verstoring van wezenlijke invloed is. De provincie kan vrijstellingen en ontheffingen verlenen indien er sprake is van een wettelijk belang dat in het geding is, er geen sprake is van een andere bevredigende oplossing en de staat van instandhouding niet in het geding komt.

2. Soorten van de Habitatrichtlijn:

- A. Bescherming van dier- en plantensoorten in artikel 3.5-3.9 die strikt beschermd zijn op grond van Habitatrichtlijn bijlage IV, Verdrag van Bern, bijlage I en II, Verdrag van Bonn bijlage I. In het geval van ontheffing of vrijstelling moet aan drie voorwaarden voldaan worden: dat er geen andere bevredigende oplossing bestaat, de handeling noodzakelijk is (diverse redenen mogelijk, waaronder die van groot openbaar belang met redenen van sociale en economische aard) en tot slot alleen wanneer ernaar gestreefd wordt om geen afbreuk te doen aan de gunstige staat van instandhouding van de soort in haar natuurlijke verspreidingsgebied.
- B. Die streng beschermd zijn op grond van Habitatrichtlijn bijlage V, Verdrag van Bern bijlage III, Verdrag van Bonn bijlage II. Hiervoor moeten maatregelen worden getroffen indien de gunstige staat van instandhouding in het geding is. In geval van ontheffing of vrijstelling moet alleen voldaan worden aan de eis dat de gunstige staat van instandhouding niet in het geding komt. Hiervoor zijn maatregelen verplicht.
Ook hier is het opzetvereiste van toepassing, maar in tegenstelling tot vogels is er geen uitzondering dat 'verstoring toegestaan is zolang het niet van wezenlijke invloed is'.
Via een AMvB kunnen nadere regels gesteld worden. De provincie kan vrijstellingen maken en ontheffingen verlenen, met in achtneming van de belangen.

3. Andere soorten:

Dit zijn de in de bijlage van artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming genoemde soorten. In deze bijlage staan zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten. Onderdeel A bevat de fauna en onderdeel B de flora. Deze lijst is een nationale toevoeging en betreft soorten die in principe een landelijke achteruitgang kennen, er zijn uitzonderingen zoals bijvoorbeeld de vos en het damhert. In praktijk is deze bescherming lichter en verwacht wordt dat ontheffingen vrij gemakkelijk verkregen kunnen worden, aangezien er niet de zwaardere belangen gelden voor de soorten van de Europese richtlijnen. Ruimtelijke ontwikkeling is een geldig belang voor een ontheffing (artikel 3.10.2 onderdeel a). Opzettelijk verstoren in algemene zin, wordt voor deze groep niet genoemd als verbod. De provincies kunnen voor deze lijst vrijstellingsbesluiten maken. Alle soorten behalve kleine marterachtigen zijn vrijgesteld in het kader van ruimtelijke ingrepen op grond van artikel 4.9 Omgevingsverordening NH 2020.

Provinciale structuurvisie en het provinciaal natuurbeheerplan

Deze geven de ligging aan van de ecologische verbindingen en natuurkerngebieden in Haarlemmermeer. En stelt daaraan beperkingen en regels, gericht op het optimaal functioneren van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

5.5.2 Onderzoek

In december 2020 heeft Taharo Omgevingsmanagement een Quicksan Flora en Fauna uitgevoerd voor onderhavig planinitiatief. In dit onderzoek is een beoordeling gemaakt van de mogelijke effecten die het plan kan hebben op beschermde natuurwaarden. Hierdoor wordt duidelijk of het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving. Het volledige onderzoek is toegevoegd als bijlage 2 in dit bestemmingsplan. In dit onderzoek is geconcludeerd dat er nader ecologisch onderzoek noodzakelijk is naar de huismus, gierzwaluw en vleermuizen.

Stikstof

Als gevolg van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 mag het PAS niet meer gebruikt worden als toestemmingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot een toename van stikstofdepositie op (stikstofgevoelige habitattypen in) Natura 2000-gebieden. De drempel- en grenswaarden uit het PAS zijn daarmee ook niet meer van toepassing. Hierdoor kan een project met een geringe depositietoename van 0,01 mol/ha/jaar al vergunning plichtig zijn (artikel 2.7 en 2.8 Wnb). Oftewel, ook relatief kleinschalige projecten dienen zorgvuldig op hun stikstofdepositie getoetst te worden om aan Europese regelgeving te kunnen voldoen. Sinds de vernieuwing van Aeries Calculator in 2020 kan correct berekend worden of er überhaupt sprake is van stikstofdepositie op relevant Natura 2000-gebied. Daarbij dient zowel de realisatiefase als de gebruiksfase doorgerekend te worden.

Op 8 januari 2021 is er door NIPA Milieutechniek B.V. een Aeries-berekening uitgevoerd waarin de negatieve gevolgen voor de Natura2000 gebieden in de omgeving zijn berekend op het gebied van stikstofdepositie. Het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied is 'Kennemerland-Zuid', dat zich op 6.9 km afstand bevindt. Het volledige onderzoek is toegevoegd als bijlage 3.

5.5.3 Conclusie

Ecologisch onderzoek

Uit het aanvullend ecologisch onderzoek is gebleken dat er binnen het plangebied geen vaste rust- of verblijfplaatsen van huismussen, gierzwaluwen of vleermuizen aanwezig zijn. Het onderzoek is toegevoegd als bijlage 6. Eveneens zijn er geen essentiële foerageergebieden of vliegroutes van vleermuizen aanwezig. Met de ontwikkeling gaan geen vaste rust- of verblijfplaatsen, foerageergebieden of vliegroutes verloren van de huismus, gierzwaluw of vleermuizen. Negatieve effecten op lokale populaties huismus, gierzwaluw of vleermuizen zijn uitgesloten.

De ingreep en de werkzaamheden leiden niet tot overtreding van de Wet natuurbescherming. De werkzaamheden kunnen zonder belemmering van de Wet natuurbescherming worden uitgevoerd. Wel is het van belang dat er tijdens de ingreep, bij zowel de sloop als de realisatie van de

nieuwbouw geen sterke verlichting gericht wordt op de achtertuinen en gevels van de woningen met huisnummer 664 en 666 om verstoring van vleermuizen door verlichting, te voorkomen. Dit kan gerealiseerd worden door te werken bij daglicht, en daar waar dat niet mogelijk is sterke verlichting van de tuinen en gevels van de woningen aan de Hoofdweg 664 en 666 weg te richten, zowel tijdens de sloop, de realisatie van het plan, maar ook nadien. Verlichting in de richting van de verblijfplaats en het foerageergebied van de vleermuizen, dus te tuinen en gevels van de woningen op huisnummers 664 en 666, dient ook na realisatie van het plan beperkt te blijven.

Stikstofdepositie

Uit de rekenresultaten van de Aerius-berekening blijkt dat er zowel in de realisatiefase als in de gebruiksfase geen stikstofdepositie op het Natura2000 gebieden zal optreden > 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de uitkomsten van de Aerius-berekening kan er worden gesteld dat het aspect stikstof geen belemmering vormt voor voorliggend initiatief. Hiermee staat het aspect Flora & Fauna de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg.

5.6 Geluid

5.6.1 Wet- en regelgeving

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder is bepaald dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Deze bedraagt 48 dB. Indien deze voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan de gemeente een hogere grenswaarde toestaan, de zogenaamde "Hogere waarde". De Hogere waarde mag enkel worden verleend indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting te brengen niet mogelijk is. Aan de Hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.¹

¹ Conform artikel 110g Wgh mag een correctie worden toegepast op het berekende geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer. Voor wegen waar 70 km/uur of harder gereden mag worden is de aftrek 2 dB en voor de overige wegen 5 dB. De wettelijk toegestane snelheid is hier van belang. Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt geen aftrek aangezien deze wegen geen zone hebben en hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder vallen. Enkel bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" wordt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel toegepast.

Spoorweglawaai

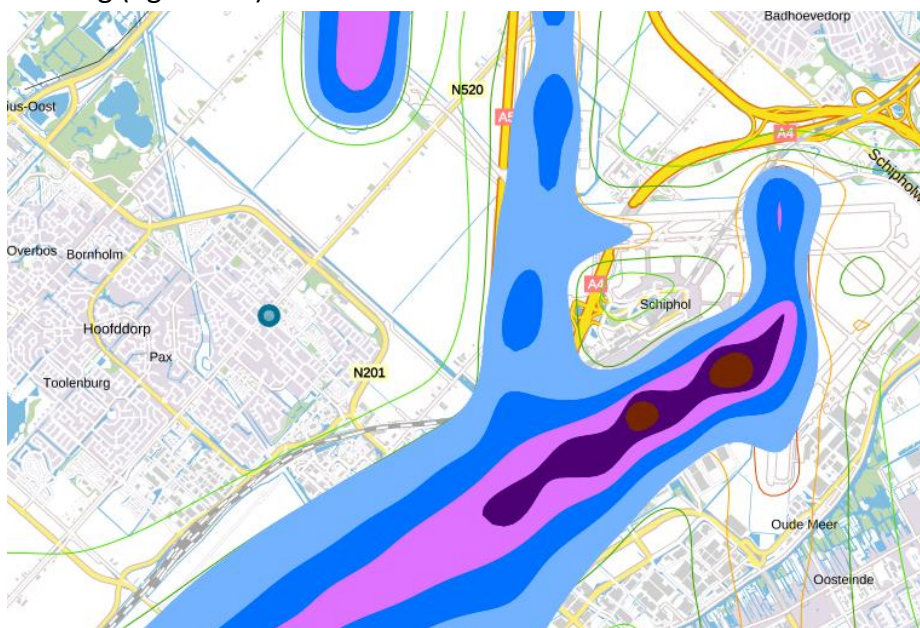
In artikel 105 van de Wet geluidhinder staat dat landelijke spoorwegen een zone hebben. In artikel 106 en verder van de Wet geluidhinder staan grenswaarden voor het geluid dat geluidgevoelige bebouwing mag ondervinden van railverkeerslawaai. Voor woningen in nieuwe situaties is de voorkeursgrenswaarde $L_{den} = 55$ dB. Het gemotiveerd vaststellen van een hogere waarde is mogelijk. De maximaal hogere waarde is afhankelijk van de situatie. Zij is 68 dB voor spoorweglawaai bij nieuwe woningen in stedelijk gebied.

Industrielawaai

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

Luchtverkeerslawaai

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidsbelasting (hele dag (L_{den}) en 's nachts (L_{night}) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen. Op ca. 6 km van het plangebied bevindt zich de luchthaven Schiphol. Op de geluidsbelastingkaart staan geluidscontouren weergegeven van 48dB en 58 dB L_{den} . Deze contouren zeggen iets over de jaargemiddelde geluidsbelasting, waarbij het geluid in de avond en nacht zwaarder telt dan overdag (figuur 5.5).



Figuur 5.5 Geluidsbelasting luchthaven Schiphol (plangebied blauw omcirkeld)

Overig

Geluid van andere inrichtingen dan zogeheten 'grote lawaaimakers' in het kader van een aangewezen industrielawaai, wordt getoetst en geregeld in het kader van de Wet Milieubeheer of Activiteitenbesluit.

5.6.2 Onderzoek

Wegverkeerlawaaai

In januari 2021 is er door K+ adviesgroep een akoestisch onderzoek naar optredende gevelbelastingen door wegverkeerslawaaai uitgevoerd. Het volledige onderzoek is toegevoegd als bijlage 4 bij de toelichting. Uit dit onderzoek is gebleken dat voor zowel de woningen aan de Hoofdweg Oostzijde als de woningen aan de Burgemeester Pabstlaan de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet. De geluidsbelasting ten gevolge van de Hoofdweg Oostzijde is maximaal 59 dB (incl. aftrek art. 110 Wgh) en voor de Burgemeester Pabstlaan 58dB. Dit betekent dat de gemeente Haarlemmermeer een hogere waarde moet vaststellen.

Luchtverkeerlawaaai

Conform het Luchthavenindelingbesluit Schiphol gelden er geen beperkingen als gevolg van de geluidbelasting van luchtvaartlawaaai binnen het plangebied. De overige beperkingen welke zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit zijn voor onderhavig bestemmingsplan niet relevant, het bouwplan ligt tevens buiten de 20 Ke-contour. Er gelden geen beperkingen voor het bestemmingsplan ten gevolge van luchtvaartlawaaai.

Industrielawaai

Nabij het plangebied zijn geen grote lawaaimakers gevestigd zoals genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Hierdoor vormt het aspect industrielawaai geen belemmering voor onderhavig planinitiatief.

5.6.3 Conclusie

Vanwege de hogere geluidbelasting voor zowel de Hoofdweg Oostzijde als de Burgemeester Pabstlaan dient de gemeente Haarlemmermeer een hogere waarden besluit te nemen in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient ook getoetst te worden dat door middel van geluid reducerende maatregelen aan de gevels kan worden voldaan aan het maximaal toegestane geluidsniveau van 33 dB binnen de woning. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat voldaan kan worden aan deze eisen, daarmee is het aspect geluid geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan.

5.7 Geur

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

5.7.1 Onderzoek en conclusie

In de buurt van het plangebied zijn geen bedrijven actief waarvoor een minimale afstand tot een geurgevoelig object aangehouden dient te worden.

5.8 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

Onder de grond liggen netwerken van kabels en leidingen voor onder andere nutsvoorzieningen, (tele)communicatie en riolering. Graafwerkzaamheden in de openbare weg voor de aanleg, uitbreiding en of onderhoud van deze werken mogen alleen gebeuren met vergunning en/of instemming van de gemeente. Het wettelijk kader ten aanzien van plaatsing van antennes en zendmasten ten behoeve van mobiele telecommunicatie wordt in de kern gevormd door de Woningwet, de Wet ruimtelijke ordening en de Monumentenwet. Antenne-installaties tot vijf meter hoogte zijn in principe bouwvergunningvrij. Antennes voor C2000, het communicatienetwerk voor hulpverleningsdiensten zijn bouwvergunningvrij, ongeacht hun hoogte.

5.8.1 Onderzoek en conclusie

Binnen het plangebied bevinden zich geen planologisch belangrijke kabels en leidingen. Mogelijk zijn diverse niet-planologisch relevante leidingen aanwezig zoals rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen en/of drainageleidingen. Deze kabels en leidingen zijn veelal aangelegd langs/in combinatie met aanwezige weginfrastructuur. Bij graafwerkzaamheden op het terrein dient hiermee rekening te worden gehouden.

5.9 Licht

Strikte normen voor kunstmatige verlichting in de vorm van afstandsbepalingen zijn er niet. De regelgeving richt zich vooral op de lichtbronnen, de veroorzakers van licht. Specifiek voor bestemmingsplannen is voor sommige activiteiten Hoofdstuk 7 Milieueffectrapportage Wm van toepassing. Bijvoorbeeld voor grote projecten waarbij lichthinder kan ontstaan, is kunstmatige verlichting een van de milieuaspecten waarop het een en ander moet worden afgewogen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan (auto)wegen, grote oppervlakten met kassen, grote woningbouwprojecten, stadsontwikkelingsprojecten of industriegebieden.

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

5.9.1 Onderzoek en conclusie

De woningen worden gebouwd in een al verlichte omgeving en zullen daarom geen ongewenst effect hebben op de leefomgevingskwaliteit.

5.10 Lucht

5.10.1 Wet- en regelgeving

Wet luchtkwaliteit

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

Wet milieubeheer

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

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

- Grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of
- Per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- Het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂)², of
- Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)³.

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

³ Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen en dergelijke, op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en/of NO₂. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Als het echter gaat om de uitbreiding van een bestaand gebouw of een door het gebouw vervulde functie, dan is een eenmalige toename van ten hoogste tien procent van het rechtens toegestane aantal personen dat op de desbetreffende locatie verblijft, toegestaan. Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekende mate' projecten of 'in betekende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.10.2 Onderzoek en conclusie

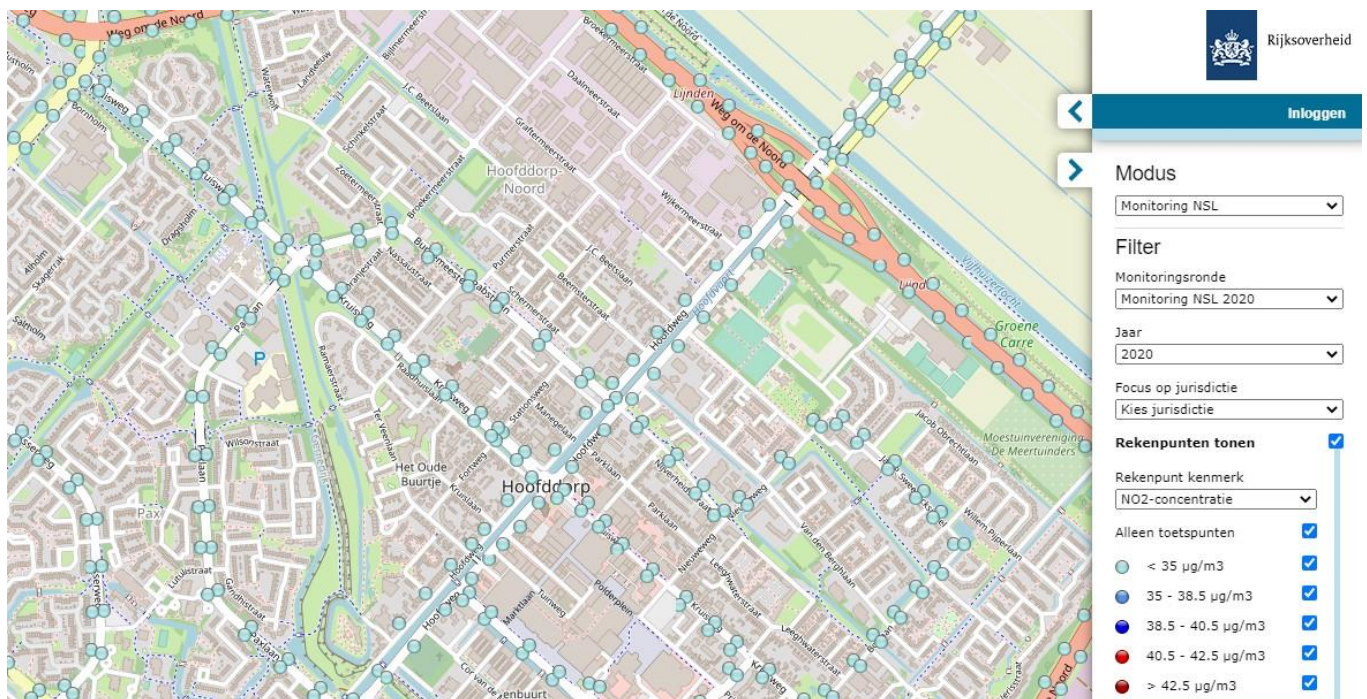
De realisatie van 24 woningen behoort tot de categorie gevallen dat 'niet in betekende mate' bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en hoeft niet verder te worden getoetst aan de grenswaarden. De rijksoverheid heeft een rekentool ontwikkeld waarmee onderzocht kan worden of een project inderdaad 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. In deze tool wordt het verwacht aantal verkeersbewegingen ingevoerd die de ruimtelijke ontwikkeling genereert. In paragraaf 5.14 wordt nader ingegaan op de verkeersgeneratie. Op basis van de in paragraaf 5.14 berekende verkeersgeneratie is de nibm-tool ingevuld. Om een worst-case benadering te onderzoeken is uitgegaan van alle voertuigbewegingen die de ontwikkeling genereert en niet alleen de extra voertuigbewegingen ten opzichte van de voorgaande situatie. Geconcludeerd kan worden dat ook bij een worst-case benadering geen sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2022
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		176
Aandeel vrachtverkeer		10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,23
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 5.6 Uitsnede Nibm-tool

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn tevens de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald ter plaatse van het projectgebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voor het peiljaar 2020 bepaald.



Figuur 5.7 overzicht concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, peiljaar 2020 (NSL-monitoringstool)

Bovenstaande afbeelding geeft de dichtstbijzijnde hoofdweg waar meetpunten met concentraties van bekend zijn, dit betreft de Hoofdweg. Vanwege het feit dat deze weg niet zorgt voor een overschrijding van de jaargemiddelde grenswaardes kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit in de woonomgeving ook geen belemmering vormt voor onderhavige ontwikkeling.

5.11 Luchtvaartverkeer

5.11.1 Wet- en regelgeving

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

5.11.2 Onderzoek en conclusie

Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Indien het plangebied gelegen is binnen het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en geluid. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten in overeenstemming zijn met het LIB. Het gaat hierbij om afwegingen die moeten worden gemaakt met betrekking tot externe veiligheid, hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

In het plangebied vigeert het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol uit 2002. Hierin zijn aanvullende bepalingen opgenomen met betrekking tot bebouwing en gebruik van bebouwing, bouwhoogten en functies met een vogelaantrekkende werking.

Het plangebied bevindt zich in een gebied waar beperkingen gelden voor bouwhoogtes van gebouwen, andere bouwwerken en bouwwerken, geen bouwen zijnde en objecten. Deze regels worden planologisch geborgd in voorliggend bestemmingsplan. De beoogde ontwikkeling blijft ruim onder de maximaal toegestane hoogte, het LIB vormt geen belemmering.

5.12 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. In het Besluit m.e.r. staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen, waaronder de C- en D-lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit de C- en D-lijst geldt een m.e.r.-plicht respectievelijk m.e.r.-beoordelingsplicht. Als een voorgenomen ontwikkeling activiteiten bevat zoals opgenomen in de D-lijst van het besluit m.e.r. (kolom 1), maar beneden de drempelwaarden in deze lijst ligt (kolom 2), dan is er een vormvrije m.e.r.-beoordeling mogelijk.

Er dient bij elke m.e.r.-vorm een aanmeldnotitie te worden opgesteld. In overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit wordt beoordeeld of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan).

Overigens moet daarnaast worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijke milieueffecten kan hebben, waarbij naast de drempelwaarden ook de omstandigheden ter plaatse worden betrokken. Dit in verband met het arrest van het Hof van Justitie van de EU van 15 oktober 2009 (C-225/08).

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

5.12.1 Onderzoek en conclusie

Onderhavige ontwikkeling blijft ver onder de drempelwaardes bepaald in bijlage C en D. Het bevoegd gezag heeft geoordeeld dat er geen sprake is van significant negatieve effecten. Een uitgebreide m.e.r. procedure is niet noodzakelijk. De ontwikkeling van 24 woningen valt onder de activiteit "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen" zoals opgenomen in bijlage D onder D11.2 in de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage. Geen van de genoemde drempelwaarden uit kolom 2 wordt overschreden. In eerste instantie is dan ook slechts een vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.

Voor het bestemmingsplan is een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld in de vorm van een aanmeldnotitie. Het rapport is opgenomen als bijlage 5 van de toelichting. Nadat het bevoegd gezag een besluit genomen heeft over de vormvrije m.e.r.-beoordeling zal het vaststelling besluit van het college van Burgemeester en Wethouders worden toegevoegd als bijlage.

5.13 Milieuzoneringen

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

Milieucategorie	Gemengd gebied	Rustige woonwijk
1	0 meter	10 meter
2	10 meter	30 meter
3.1	30 meter	50 meter
3.2	50 meter	100 meter
4.1	100 meter	200 meter
4.2	200 meter	300 meter

Tabel 5.1 Richtafstanden VNG-Handreiking Bedrijven en milieuzonering

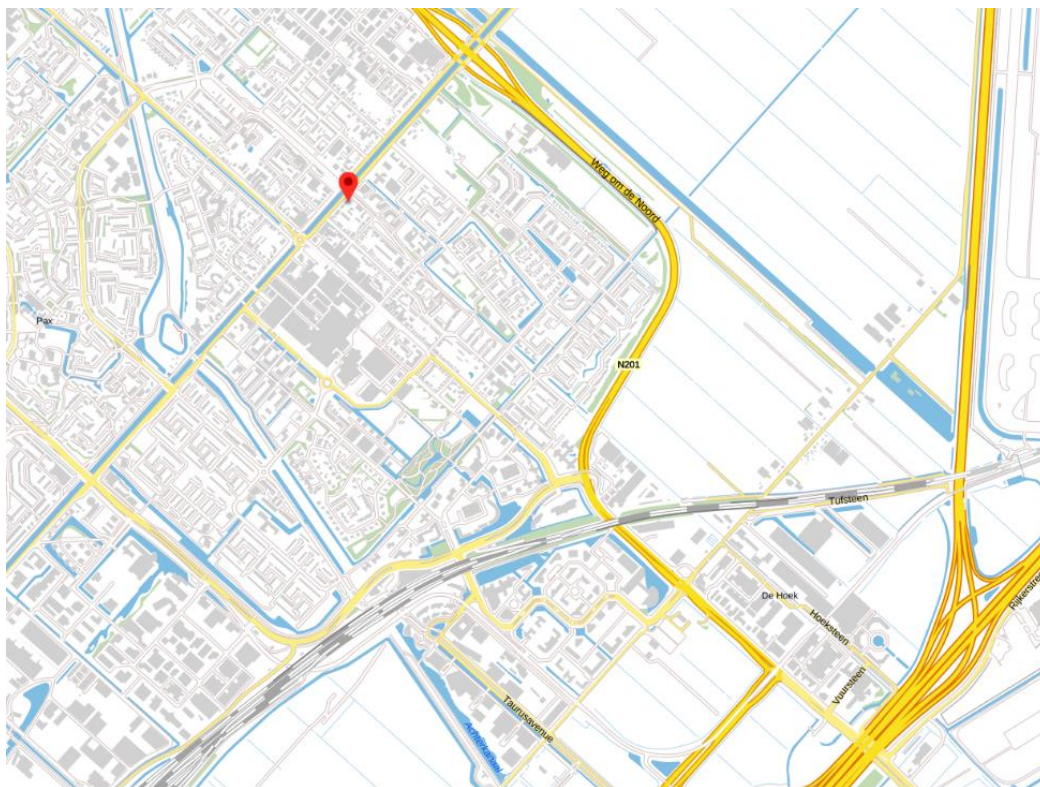
5.13.1 Onderzoek en conclusie

Het gebied aan de Hoofdweg 662 kan worden aangemerkt als gemengd gebied, aangezien het omgeven is door kantoren en andere voorzieningen zoals dienstverlening. Het dichtstbijzijnde bedrijf van de milieucategorie 3.1 bevindt zich op circa 75 meter afstand aan Hoofdweg Westzijde, ten noordoosten van het plangebied. Dit bedrijf valt niet binnen de straal van 30 meter binnen het plangebied, waardoor er geen belemmeringen zijn voor onderhavig planinitiatief als het gaat om milieuzoneringen van bedrijven.

5.14 Verkeer

5.14.1 Onderzoek

Het plangebied is gelegen aan de Hoofdweg. De Hoofdweg, samen met de Burgemeester Pabstlaan zijn belangrijke wegen binnen het verkeersnet van Hoofddorp. De N201 is op circa 700 meter van het plangebied gelegen. De hoofdweg vormt de ontsluiting naar deze regionale weg. De A4 bevindt zich op respectievelijk 2,5 km afstand.



Figuur 5.7 Locatie plangebied t.o.v. ontsluitingsstructuur

Ontsluitingsstructuur Hoofddorp

Het plangebied ligt aan reeds bestaande infrastructuur, namelijk de Hoofdweg Oostzijde en Burgemeester Pabstlaan. Het plangebied wordt ontsloten via de reeds aanwezige ontsluiting aan de Burgemeester Pabstlaan. Het aantal nieuw te bouwen woningen valt op te vangen binnen de bestaande capaciteit van de genoemde wegen. In de oude situatie in het plangebied bevond er zich namelijk een tankstation binnen het plangebied. Uit onderzoek van Goudappel Coffeng⁴ is gebleken dat een tankstation gemiddeld 288 bezoekers per dag aantrekt. Hierin zitten ook tankstations langs drukke snelwegen in verwerkt, dus het gemiddeld aantal bezoekers voor het voormalig tankstation in het plangebied zal naar verwachting lager hebben gelegen dan deze berekening. Daarnaast is het zo dat uitgaande van een bedrijf arbeidsintensief, bezoekersextensief (industrie, werkplaats) gebied, met de volgende verkeersgeneratie cijfers wordt gerekend. Voor schil centrum in een sterk stedelijk gebied geldt de minimale verkeersgeneratie van 7,0 en de maximale verkeersgeneratie van 8,8 vervoersbewegingen per dag. Dit zijn er gemiddeld 7.9.

⁴ Mobiliteitsstudie Goudappel Coffeng: https://ruimtelijkeplannen.midden-groningen.nl/ruimtelijkeplannen/plannen/NL.IMRO.1952.bpkolabnobellaan-/NL.IMRO.1952.bpkolabnobellaan-va01/b_NL.IMRO.1952.bpkolabnobellaan-va01_tb2.pdf

Uitgaande van 1200 m2 bvo in de bestaande situatie (op basis van oppervlaktes panden via ruimtelijkeplannen.nl) zijn dit 94,8 verkeersbewegingen per dag in de huidige situatie. Hierin is er geen rekening gehouden met het voormalig tankstation.

In de toekomstige situatie gelden de volgende te verwachten verkeersgeneratiecijfers. Voor de 2 onder 1 kap woningen geldt een gemiddelde van 7,7 vervoersbewegingen, en voor de rijtjeswoningen gemiddeld 7,3 (schil centrum sterk stedelijk). Dit komt neer op 176 verkeersbewegingen in de nieuwe situatie.

Kijkend naar de verkeersgeneratiecijfers betekent dit dat er in de nieuwe situatie 81 nieuwe verkeersbewegingen per dag zijn t.o.v. de bestaande situatie. Met de verkeersgeneratiecijfers is echter geen rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de bezoekers van een tankstation. Op basis van het onderzoek van Goudappel Coffeng mag geconcludeerd worden dat er naar verwachting in de bestaande situatie meer verkeersbewegingen waren in het plangebied dan in de toekomstige situatie.

Parkeren

De parkeerbehoefte voor de voorgenomen ontwikkeling is berekend aan de hand van het "Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (2018)". Het plangebied valt onder het gebied dat gekenmerkt wordt als "Sterk Stedelijk". In onderstaande tabel zijn het aantal benodigde parkeerplaatsen weergegeven en het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd. De parkeernormen zijn op basis vastgesteld op basis van kengetallen, het bevoegd gezag kan hier gemotiveerd van afwijken.

Parkeerbalans

Benodigde parkeer capaciteit

	Aantal woningen	Minimum		Gemiddeld		Maximum	
		Factor	Benodigd	Factor	Benodigd	Factor	Benodigd
Twee onder een kap	2	1,1	2,2	1,5	3	1,9	3,8
Tussen/Hoek	22	1	22	1,4	30,8	1,8	39,6
Totaal			24,2		33,8		43,4

Parkeer hoeveelheid

	Aanwezig	Factor	Telling		
<u>Eigenterrein</u>					
Enkel	1	0,8	0,8		
Lang	0	0,5	0		
<u>Openbaar</u>					
P-terrein	35	1	35		
Totaal			35,8	>	33,8 voldoet
Toegewezen voor bezoekers (80%)			28,64	>	33,8 voldoet

Tabel 5.2: parkeernormen gemeente Haarlemmermeer.

Volgens de nota parkeernormen zouden er gemiddeld 33,8 (afgerond 34) parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd in het plangebied. Per saldo worden er 35,8 parkeerplaatsen gerealiseerd waardoor er wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Hiervan zijn er 28,6 voor bezoekers toegankelijk.

5.14.2 Conclusie

In het plangebied worden voldoende parkeerplekken gerealiseerd. Daarnaast wordt er aangesloten op de reeds aanwezige ontsluiting. Hiermee vormt het aspect verkeer en parkeren geen belemmering voor onderhavig planinitiatief.

5.15 Water

5.15.1 Wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

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

Waterwet

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

Waterbeheerplan 5 2016-2021

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

Dit wordt bereikt door:

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

Riolering en afkoppelen

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

Keur Rijnland 2020

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

Het uitgangspunt van de Keur Rijnland 2020 is 'ja, tenzij': in beginsel zijn handelingen en/of werken in het watersysteem toegestaan, tenzij expliciet in deze Keur anders is bepaald. De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. Wie bijvoorbeeld op een waterkering wil bouwen, moet een watervergunning aanvragen bij Rijnland (én een omgevingsvergunning bij de gemeente). In de Uitvoeringsregels die bij de Keur horen, is dit nader uitgewerkt.

Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030

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

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

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

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

Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2023

De gemeente is op grond van de Wet milieubeheer verplicht periodiek een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) vast te stellen om invulling te geven aan haar zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Het GRP bevat rioleringsbeleid en een overzicht van alle aanwezige rioleringsvoorzieningen, inclusief de actuele toestand ervan en de te verwachten vervangingsperioden. Ook geeft het plan inzicht in de wijze waarop de riolering wordt beheerd, welke effecten er zijn voor het milieu en hoe het beheer wordt gefinancierd.

5.15.2 Onderzoek

In samenwerking met NIPA Milieutechniek B.V. is onderzocht wat de nieuwe situatie in het plangebied betekent voor het watersysteem. In de toekomstige situatie is er sprake van een herontwikkeling waarbij de bestaande inrichting volledig wordt verwijderd. Er worden 24 grondgebonden nieuwbouwwoningen gerealiseerd met bijbehorende bovenwijkse voorzieningen. De woningen krijgen allemaal een eigen tuin en in het midden van het plan wordt ook nog een grote gemeenschappelijke groenvoorziening aangelegd van ca. 550 m². Het totaal verharde oppervlak bedraagt in de nieuwe situatie maximaal 3.200m². De terrassen aan de achterzijde van de woning wateren volledig af op de eigen tuin.

Hydrologisch Neutraal en klimaatadaptief bouwen

Uiteraard moet eerst voorkomen worden dat het hemelwater vervuild. Vervuiling zal worden voorkomen door het gebruik van duurzame niet uitlogende bouwmaterialen. Dit wordt getoetst bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen. Verder zullen in alle standleidingen bladvangsters worden aangebracht.

Bij hydrologisch neutraal bouwen wordt door het waterschap gekeken naar de toename van het verharde oppervlak. In dit geval is sprake van een afname van het verharde oppervlak. Hierdoor hoeft er geen watercompensatie te worden aangelegd.

De omvang van de verharding is dermate klein dat er geen effect op de (grond)waterhuishouding wordt verwacht.

De gemeente gaat uit van het convenant klimaatadaptief bouwen. De gemeente vult dit in door de eis te stellen dat er 60 mm water in het plan geborgen moet worden. Omdat vanwege de grondslag infiltratie ter plaatse niet snel genoeg kan plaatsvinden en te snelle afvoer van water moet worden voorkomen, dient het opgevangen water vertraagd te worden afgevoerd.

Bij de aan te leggen verharding/bebouwing van 3.200 m² en een bergingsopgave van 60 mm/m² komt dit neer op een bergingsopgave van 192 m³. De afstroming mag maximaal 0,6 l/m²/h bedragen. Dit komt neer op 1,9 m³/h bij 3.200 m² verharding.

Om te voldoen aan het principe van hydrologisch neutraal bouwen dient het regenwater volgens het drietrapsbeleid vasthouden-bergen-afvoeren te worden bekeken.

Vasthouden van hemelwater

Vasthouden van een (klein) deel van het hemelwater op de locatie is mogelijk. Binnen het plangebied kunnen in de openbare ruimte voorzieningen gemaakt worden waarin water geborgen kan worden. De terrassen in de tuinen wateren af op eigen grond zodat het water hier langzaam de bodem in trekt.

Ook de binnentuin/plantsoen dat centraal in het plan ligt zal bijdragen aan het vasthouden van water in het gebied. Enerzijds zal een deel van het water hier de bodem in trekken en anderzijds zal beplanting een deel van het water opnemen.

Bergen van hemelwater

De bergingsopgave voor extreme buien bedraagt 192 m³. Door de (binnentuin) verlaagd aan te leggen (max 30 cm) kan hier ca. 140 - 160 m³ water worden geborgen. Omdat het water slechts langzaam de bodem intrekt zal het grootste deel echter vertraagd worden afgevoerd.

Afvoeren door infiltreren

Hoewel hiernaar geen specifiek onderzoek is gedaan, is het zeer waarschijnlijk dat de grondslag ter plaatse vooral kleihoudend en zwak siltig is. Deze grond is slecht doorlatend.

In onderstaande tabel zijn infiltratiewaarden opgenomen voor de verschillende grondsoorten.

Grondsoort waarop de infiltratievoorziening wordt geplaatst	Infiltratiecapaciteit in mm/h
Grof zand	500
Fijn zand	20
Leemachtig fijn zand	11
Lichte zwavel	10
Löss	6
Veen	2,2
Leem	2,1
Lichte klei	1,5
Matig zware klei	0,5
Kleiige leem	0,4

Tabel 5.3: Infiltratiecapaciteit (C) voor verschillende grondsoorten

Geconcludeerd kan worden dat bij leem en klei, niet wordt voldaan aan de minimale waarde van 1,0 m/d (40 mm/h) waarbij infiltratie mogelijk wordt geacht.

Afvoeren

Vertraagd afvoeren van hemelwater via de riolering is pas aan de orde indien infiltratie geen optie is. Dit is hier het geval. Bij vertraagd afvoeren wordt middels een pompsysteem of door vrije uitloop het water uit de bergingsvoorziening op het riool of in een oppervlaktewater geloosd. Deze afvoer mag overeenkomstig het gemeentelijke beleid plaatsvinden met 0,6 l/m²/h hetgeen binnen dit plan neerkomt op 1,9 m³/uur.

Bij een bergingshoeveelheid van 192 m³ betekent dit dat binnen 4,2 dagen al het water weer is afgevoerd.

5.15.3 Conclusie

Op basis van bovenstaande kan het volgende worden geconcludeerd:

- Het plan leidt niet tot strijdigheid met belangen van het hoogheemraadschap;
- De bergingsopgave bedraagt 192 m³ en deze kan en zal in het plan worden gerealiseerd;
- De grondslag in het gebied bestaat uit klei/siltige grond met een doorlatendheid die < 1,0 m/dag. Infiltratie is hierdoor niet goed mogelijk;
- Gekozen wordt voor een open, bovengrondse waterberging met vertraagde afvoer, indien het bevoegd gezag geaccepteerd dat deze meerdere dagen water kan bevatten (4 dagen);
- Deze bergingsvoorziening wordt gerealiseerd door het groengebied in het centrum van het plan verlaagd aan te leggen. Deze verlaging dient dan maximaal 30 cm te bedragen.
- Vanuit deze verlaging dient een voorziening voor de vertraagde afvoer van het hemelwater te worden gerealiseerd. Dit kan door een afvoerleiding van beperkte diameter te realiseren of door een regenwaterpomp met debietinstelling in een pompput aan te brengen. Het afvoer-debiet mag niet hoger zijn dan 1,9 m³/h. Het water mag worden aangeboden op het gemengde rioleringsstelsel maar ook op de hoofdwaterloop aan de Hoofdweg.
- Indien bij de definitieve uitwerking van het plan blijkt dat de bergingscapaciteit in de centrale groenvoorziening niet afdoende is dan moeten de andere groenvoorzieningen nabij de parkeervakken eveneens verlaagd worden uitgevoerd. Het is niet zinvol deze voorzieningen aan te sluiten op de vertraagde afvoer. In dat geval worden deze uitgevoerd als WADI.
- Bij de bouw van de woningen moeten materialen gebruikt worden die op grond van het besluit bodemkwaliteit zijn toegestaan en daardoor geen bovenmatige verontreiniging van de bodem en het hemelwater kunnen veroorzaken.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van de 'Hoofdweg 662' locatie betreft een particulier initiatief. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling. Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient inzicht te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het bouwplan. De kosten van de transformatie van het gebied, zijn voor rekening en risico van de particuliere initiatiefnemer.

De Wet ruimtelijke ordening stelt verplicht dat de gemeenteraad tegelijk met de vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt voor kostenverhaal in het geval het bestemmingsplan nieuwe, bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplannen mogelijk maakt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de bouw van één of meer woningen, de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen of de uitbreiding of verbouwing van gebouwen. In de wet is aangegeven welke kosten verhaald kunnen worden. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig, indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is, bijvoorbeeld door gronduitgifte of een anterieure overeenkomst. Bij de voorliggende ontwikkeling is het kostenverhaal verzekerd met een anterieure overeenkomst.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst aan het vooroverleg met de reguliere overlegpartners en een zienswijzenperiode voor reacties van belanghebbenden. Het gemeentebestuur hecht veel waarde aan een breed gedragen en haalbaar bestemmingsplan. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode worden voorzien van een beantwoording en verwerkt in het bestemmingsplan.

6.2.1 Resultaten wettelijk vooroverleg

Een voorontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan de rijksoverheid, de provincie en het waterschap. Niet in alle gevallen is het echter nodig een voorontwerpbestemmingsplan voor te leggen aan provincie en rijk. Alleen als er rijks- of provinciale belangen in het geding zijn is vooroverleg nodig.

Concreet zijn de volgende instanties verzocht op het plan te reageren:

- Provincie Noord-Holland
- Hoogheemraadschap van Rijnland
- Veiligheidsregio Kennemerland

Daarnaast is de wijkraad Hoofddorp Oost in de gelegenheid gesteld op het plan te reageren.

De provincie geeft aan dat het plan goed aansluit op de Omgevingsvisie NH2050 om bebouwing zoveel mogelijk plaats te laten vinden in de bestaande kernen om zodoende het landelijke gebied te ontzien. De provincie heeft geen bezwaren op dit plan. Wel raadt de provincie aan om, gezien de geschiedenis van deze locatie, contact op te nemen met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Wellicht dat nader onderzoek nodig naar de aanwezigheid van vervuilende stoffen in de bodem.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de planontwikkelingen. De locatie van de planontwikkelingen bevindt zich in kwetsbaar kwelgebied. Bij ontgravingen dieper dan 1,5 m-mv geldt een vergunningsplicht.

De Veiligheidsregio Kennemerland heeft aangegeven dat er aan het onderhavige plan geen externe veiligheidsaspecten zijn verbonden. Er zijn in de huidige situatie in of in de nabijheid van het plangebied geen risicobronnen gesitueerd, waardoor het niet noodzakelijk is om maatregelen te treffen om de risico's te beperken en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en hulpverlening te vergroten. Wel moeten de benodigde ontsluitingswegen van het plangebied en de bluswatervoorzieningen, in overleg met de sector Risicobeheersing van de Brandweer Kennemerland, worden gerealiseerd.

De wijkraad heeft niet gereageerd.

6.2.2 Resultaten inspraak op ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan is op 16 november 2021 bekendgemaakt. De bekendmaking vond plaats in het Gemeenteblad (via www.officielebekendmakingen.nl) en op de gemeentelijke website (haarlemmermeergemeente.nl). Het ontwerpbesluit heeft met de daarop betrekking hebbende stukken en samen met het ontwerpbesluit hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder vanaf 17 november 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen. In deze periode konden zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan naar voren worden gebracht. Er zijn vier zienswijzen binnengekomen, waarvan er vervolgens drie zijn ingetrokken. De vierde zienswijze is twee dagen te laat digitaal via de website ingediend en is daarom niet ontvankelijk. In de Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan Hoofddorp Hoofdweg 662 is dit onderbouwd en zijn een aantal ambtshalve wijzigingen opgesomd. Het gaat om wijzigingen om de regels in overeenstemming te brengen met het parapluplan Wonen. Het gaat dan om aanpassingen in de definities en in het artikel over Wonen. Dit is de reden dat wordt voorgesteld om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Deze nota is onderdeel van het raadsvoorstel om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

7 Juridische aspecten

7.1 Opzet regels en verbeelding

De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. De toelichting is niet juridisch bindend, maar kan wel gebruikt worden als nadere uitleg bij de regels.

Op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke gegevens ingetekend. Er wordt onderscheid gemaakt in (dubbel)bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Door deze standaarden wordt de kleur en de codering van de bestemmingen bepaald. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde. Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsregel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt en bebouwd mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de verbeelding. Aanduidingen in samenhang met de regels, geven duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

7.2 Inleidende regels

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

7.3 Bestemmingsregels

7.3.1 Bestemmingen

In de regels zijn regelingen opgenomen voor de bestemmingen 'Groen', 'Tuin', 'Verkeer' en 'Wonen'.

Artikel 3 Groen

De bestemming Groen is opgenomen voor bestaande groenvoorzieningen en voor parkeergelegenheid.

Artikel 4 Tuin

De bestemming Tuin hangt samen met de bestemming Wonen en is gelegd op de voortuinen van de grondgebonden woningen in het plangebied. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt het bebouwen van voortuinen niet wenselijk. Deze bestemming is op dat punt dan ook redelijk restrictief, zij het dat erkers onder voorwaarden wel zijn toegestaan. In afwijking op de standaard bestemming is parkeren in de voortuin toegestaan middels een nadere aanduiding 'parkeerterrein'.

Artikel 5 Verkeer

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn ruim bestemd, waar binnen de volgende functies mogelijk zijn: wegen, straten en paden, parkeren, groen en water en speelvoorzieningen. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken niet meer mag zijn dan 4 meter.

Artikel 6 Wonen

Voor in het plangebied gelegen woningen is de bestemming Wonen opgenomen. In of bij woningen (bijvoorbeeld binnen uitbouwen) is ook het uitoefenen van een beroep en/of het hebben van een praktijk aan huis toegestaan.

Binnen de bestemming wonen zijn ook regels opgenomen voor het bebouwen van bijbehorende gronden, niet zijnde de voortuin. In het bebouwingsgebied zijn uitsluitend bijbehorende bouwwerken toegestaan, voor zover de artikelen 2 en 3 van de in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor), zoals opgenomen in de bij deze regels behorende bijlage, genoemde situaties dit toelaten.

7.4 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan. Ook de parkeerregels zijn opgenomen in dit hoofdstuk. In deze regel wordt dynamisch verwezen naar het geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer. Dit heeft tot gevolg dat, indien in het kader van het bestemmingsplan gebouwd kan worden, op basis van het bestemmingsplan altijd het op dat moment actuele geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer gehanteerd moet worden bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunning.

7.5 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

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

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

Slotregel

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

7.6 Handhaafbaarheid

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

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

Met deze oogmerken is in het bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan. Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan, maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan – na afweging van belangen waaronder de effectiviteit van optreden – correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele afwijkingen.

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 Aanvullend bodemonderzoek

Bijlage 2 Quickscan Flora & Fauna

Bijlage 3 Stikstofberekening

Bijlage 4 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Bijlage 5 Vormvrije m.e.r.-aanmeldnotitie

Bijlage 6 Nader ecologisch onderzoek