

bestemmingsplan

HOOFDDORP OOST 1^E HERZIENING

toelichting

juli 2017



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

1.1.	AANLEIDING	2
1.2.	LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	2
1.3.	DOEL EN PLANVORM	2
1.4.	GELDEND BESTEMMINGSPLAN	3
1.5.	PLANPROCES	4
1.6.	LEESWIJZER	5
HOOFDSTUK 2:	BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	6
2.1.	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	6
2.2.	FUNCTIONELE STRUCTUUR	6
2.3.	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	7
HOOFDSTUK 3:	BELEID EN REGELGEVING	8
3.1.	RIJK EN EUROPA	8
3.2.	PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	9
3.3.	GEMEENTELIJK BELEID	10
HOOFDSTUK 4:	NIEUWE SITUATIE	15
4.1.	VISIE OP HET PLANGEBIED	15
4.2.	DUURZAME VERSTEDELIJING	15
4.3.	RUIMTELIJKE STRUCTUUR NIEUW WOONGEBIED	16
4.4.	FUNCTIONELE STRUCTUUR NIEUW WOONGEBIED	19
HOOFDSTUK 5:	ONDERZOEK EN BEPERKINGEN	20
5.1.	WATER	20
5.2.	BODEM	20
5.3.	FLORA EN FAUNA	22
5.4.	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	23
5.5.	GELUID	23
5.6.	LUCHT	26
5.7.	VERKEER EN PARKEREN	27
5.8.	EXTERNE VEILIGHEID	28
5.9.	GEUR	30
5.10.	LUCHTVAARTVERKEER	30
5.11.	MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	31
HOOFDSTUK 6:	UITVOERBAARHEID	32
6.1.	FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	32
6.2.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	32
HOOFDSTUK 7:	JURIDISCHE ASPECTEN	33
7.1.	OPZET REGELS EN VERBEELDING	33
7.2.	JURIDISCHE PLANTOELICHTING	33
7.3.	HANDHAAFBAARHEID	33

INLEIDING

1.1. Aanleiding

Langs de Kruisweg ligt direct ten oosten van de Kagertocht een strook waar kantoorgebouwen stonden, voorheen bekend als de locatie Telenor / Dura Vermeer. Het gebied als geheel – met voorheen de adressen Kruisweg 835-837 en 855-859 – heeft een oppervlak van circa 1,2 hectare. In het bestemmingsplan Hoofddorp Oost is voor deze strook voorzien in een wijzigingsmogelijkheid naar woningbouw. Op het gedeelte Kruisweg 855-859 is vergunning verleend voor 28 woningen; die is tweede helft 2016 in uitvoering genomen. Voor het perceel Kruisweg 835-837 – ruwweg tweederde van de genoemde oppervlakte – wordt nu een kader geboden in de vorm van een bestemmingsplan.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied 'Hoofddorp Oost 1^e herziening' is gelegen aan de oostzijde van Hoofddorp. De locatie grenst aan kantorengedebied Beukenhorst West, daarvan gescheiden door de Kruisweg. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan woongebied Kalorama. Ten westen van het plangebied worden 28 woningen gerealiseerd.

ligging plangebied binnen rode belijning



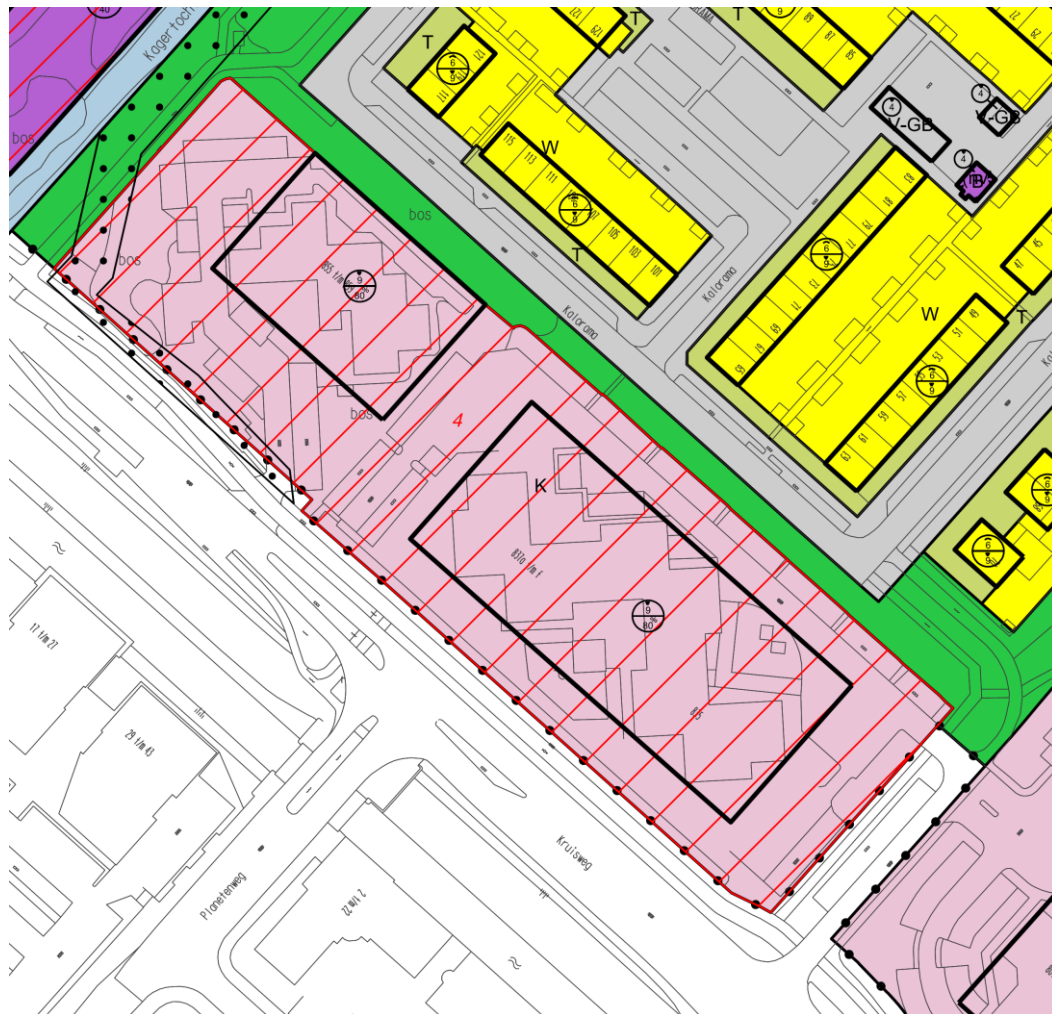
1.3. Doel en planvorm

De doelstelling van het bestemmingsplan is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het realiseren van een woongebied op de vrijgekomen kantoorlocatie. In dit bestemmingsplan wordt een globale bestemming gegeven voor een nader te preciseren verkaveling van het woongebied.

1.4. Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Hoofddorp Oost' dat de gemeenteraad op 24 mei 2012 heeft vastgesteld. Vrijwel de gehele locatie is bestemd als 'Kantoor' met de wijzigingsbevoegdheid naar woongerelateerde bestemmingen. Aan de Kalorama-zijde behoort grond met de bestemming Groen tot het plangebied. Op de afbeelding is dit weergegeven.

uitsnede verbeelding bestemmingsplan Hoofddorp Oost



Bestemming Kantoor

De gronden en gebouwen mogen worden gebruikt ten behoeve van kantoren en bijbehorende parkeervoorzieningen. De gebouwen moeten gesitueerd worden binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak. De binnen de bouwvlakken geldende bouwhoogte van 9 meter en maximum bebouwingspercentage (80% van het bouwvlak) zijn daarbij aangegeven.

Groen

Deze bestemming is opgenomen voor de hoofdstructuur van groenvoorzieningen in Hoofddorp Oost. Het gaat dan voornamelijk om de randen van het plangebied nabij de Weg om de Noord, om de beeldbepalende groene stroken langs de diverse waterlopen in het gebied en om diverse grotere plantsoenen in de woonbuurten.

Wandel- en fietspaden, speelvoorzieningen, (ondergrondse) bergbezinkbassins en waterpartijen zijn binnen deze bestemming rechtstreeks toegestaan.

wro-zone – wijzigingsgebied 4: kantorenlocatie Kruisweg

Van belang is dat bij herontwikkeling van het gebied rekening wordt gehouden met een zorgvuldige aansluiting op de omgeving. Zowel op een mogelijke ontwikkeling van het gebied Boslaan/ Kruisweg als op de bestaande suburbane woonwijk Kalorama aan de noordzijde van de locatie. Langs de Kruisweg wordt ingezet op een kwaliteitsverbetering. Uitgangspunt is het creëren van een 'groene laan met woonkwaliteit' en een minder anonieme uitstraling van de begeleidende bebouwing.

Voor de bebouwing zal minimaal de bestaande rooilijn van de Kruisweg (richting centrumgebied) en de korrelopbouw van de bestaande Kruisweg gehandhaafd moeten worden. Uitgangspunt is langs de Kruisweg het gebied een stedelijk karakter te geven; daar is 12 meter hoogte mogelijk gemaakt met een accentpunt van 18 meter. Rekening houdend met de achtergelegen woonwijk Kalorama is tussen de stedelijke wand aan de Kruisweg en deze woonwijk bebouwing inpasbaar van maximaal drie bouwlagen. Voor het totale wijzigingsgebied is een woningbouwprogramma van maximaal 125 woningen mogelijk.

Nu voor het onderdeel Kruisweg 855-859 van het wijzigingsgebied een vergunning in uitvoering is voor de bouw van 28 woningen, resteert voor het plangebied 'Hoofddorp Oost 1^e herziening' de mogelijkheid van maximaal 97 woningen, indien de wijzigingsbevoegdheid zou worden gehanteerd.

1.5. Planproces

Voordat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te zijn doorlopen, zoals vastgelegd in de 'Wet ruimtelijke ordening'. Dit betekent:

1. Overleg met verschillende betrokken instanties over het voorontwerpbestemmingsplan, voor dit bestemmingsplan heeft dit betrekking op het Hoogheemraadschap van Rijnland;
2. Terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken, met bekendmaking van de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad;
3. Vaststelling van het bestemmingsplan onder afweging van de ingediende zienswijzen door de gemeenteraad binnen 12 weken na afloop van de terinzageligging;
4. Terinzageligging van het vastgestelde bestemmingsplan gedurende zes weken, met de bekendmaking van de mogelijkheid in beroep te gaan bij de Raad van State.

Indien het rijk en/of de provincie van mening zijn dat het (gewijzigd) vastgestelde bestemmingsplan in strijd is met rijks- dan wel provinciaal belang, hebben zij – als ter zake door hen tevoren een zienswijze is ingediend - de mogelijkheid om in te grijpen in de vorm van een reactieve aanwijzing, nog voordat de beroepstermijn ingaat. Het onderdeel waarop deze aanwijzing betrekking heeft, maakt dan geen onderdeel meer uit van het bestemmingsplan.

Na de terinzageligging van het vastgestelde bestemmingsplan is het plan van kracht, tenzij binnen de beroepstermijn bij een ingediend beroep ook een verzoek om voorlopige voorziening (schorsende werking) bij de Raad van State is ingediend.

Het plan is onherroepelijk als de Raad van State een definitieve uitspraak heeft gedaan over het eventueel ingestelde beroep.

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 het hoofdstuk zes komt de uitvoerbaarheid aan bod en in het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

2.1. Ruimtelijke structuur

Het plangebied grenst aan Kalorama. Het gaat hier om een laagbouwwijk die vanaf eind jaren '70 van de grond is gekomen. Stedenbouwkundig kenmerkend zijn de open bouwblokken, de laagbouwwoningen die bestaan uit twee lagen en meestal een kap, de bergingen in de voortuinen en een duidelijk, helder onderscheid tussen openbaar terrein en privégronden. Parkeren vindt plaats op straat, in de openbare ruimte.

Aan de zuidzijde van het plangebied ligt kantorenpark Beukenhorst West. Dit is een van oorsprong monofunctioneel kantorenterrein met middelgrote kantoorpanden. Langs de Kruisweg, direct aan de overzijde van het plangebied, heeft de bebouwing een hoogte van 10 meter aan het Planetenpad, oplopend tot 18 tot 20 meter oostelijk van de kruising Kruisweg/ Planetenweg.

Typerend is de kantoorvilla-achtige bebouwing met een centrale as (Planetenweg/ Saturnusstraat). Intussen is sprake van gedeeltelijke transformatie; er zijn diverse hotels gekomen in leeg gekomen kantoorpanden.

Het oostelijk van het plangebied gelegen Holland Office Center is een groot, in de vrije ruimte gepositioneerd kantoorcomplex met een hoogte van 12 meter.

Het westelijk van het plangebied lopende Planetenpad loopt langs de Kagertocht, een belangrijke structuurbepalende watergang. Het is een water dat onderdeel uitmaakt van het oorspronkelijke raster van vaarten dat de polder na aanleg opdeelde in gelijkmatige stukken. Aan de Kagertocht loopt van noord naar zuid een groengebied: het park en wandelbos. Het Planetenpad maakt daar deel van uit.

In de jaren '70 werd de verkeersintensiteit van de wegen door Hoofddorp, en met name van de Kruisweg, dusdanig hoog dat besloten is de zogenaamde Weg om de Noord aan te leggen. Door de aanleg van deze weg kon het verkeer om de noordkant van Hoofddorp worden geleid, zodat het doorgaande verkeer zonder hinder te ondervinden van het lokale verkeer zijn weg buiten Hoofddorp om kon vervolgen, in de richting van het Haarlemmermeerse bos, Vijfhuizen en Haarlem. Tevens zijn aansluitingen aangebracht om het vrachtverkeer van en naar de diverse bedrijventerreinen te leiden zonder de bebouwde kom van Hoofddorp te belasten.

2.2. Functionele structuur

Het grootste deel van Hoofddorp Oost betreft een suburbaan woonmilieu. De zuidzijde van het plangebied wordt naast de woonfunctie gekenmerkt door verspreid liggende bedrijfs- en kantoorlocaties en een strook met maatschappelijke voorzieningen waaronder enkele basisscholen. Specifiek bevinden zich aan de Kruisweg diverse kantoorgebouwen en aan de Boslaan / Kruisweg een kleinschalig bedrijventerrein.

De Hoofdvaart, Kagertocht en daartussen gelegen watergangen langs onder meer de Van den Berghlaan vormen de waterstructuur binnen Hoofddorp Oost. Voor de groenstructuur zijn met name de begeleidende bomenrijen langs wegen zoals de Weg om de Noord en de Kruisweg beeldbepalend.

Met name het kantorenterrein Beukenhorst West is naast het winkelcentrum een locatie met relatief veel arbeidsplaatsen. Gezien de verslechterde economische situatie en veranderingen in het gebruik van kantoren is er steeds meer leegstand op Beukenhorst West. Momenteel staat meer dan een derde van de kantoorruimte structureel leeg. Deels is en wordt dat opgevangen door het ombouwen van kantoren tot woningen en hotels.

2.3. Beschrijving bestaande situatie

In het plangebied heeft een kantoorgebouw gestaan, met een hoogte van 9 meter en een oppervlak van circa 5.200 m² in een groene setting.

HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING

3.1. Rijk en Europa

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in standhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. De onderwerpen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hebben geen invloed op het voorliggende bestemmingsplan.

3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011) heeft het rijk algemene regels vastgelegd ter bescherming van nationale belangen. Als nationaal belang zijn benoemd de Mainportontwikkeling Rotterdam, het Kustfundament, de Grote rivieren, de Waddenzee en het waddengebied, Defensie en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op deze door het rijk benoemde nationale belangen.

3.1.3. Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Op grond van deze nieuwe bepaling moet in een bestemmingsplan worden beschreven op welke wijze, voor onder andere bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel en woningbouwlocaties, rekening is gehouden met de voorkeursvolgorde:

- Voorziet de geplande ontwikkeling in een behoefte binnen de regio aan deze voorziening, woningen in dit segment of aan bedrijventerreinen binnen deze milieucategorie?
- Als wordt voorzien in de behoefte, dan bij voorkeur de ruimte hiervoor maken binnen bestaand stedelijk gebied (met uitzondering van lineaire bebouwing langs wegen, waterwegen of dijken), door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
- Als de ontwikkeling voorziet in een behoefte, en als het niet mogelijk is om de ruimte hiervoor binnen bestaand stedelijk gebied te maken, dan bij voorkeur op een locatie daarbuiten die ontsloten is door verschillende vervoerswijzen.

De beoogde woningbouw in het plangebied dient afgewogen te worden in het kader van deze Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2. Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1. Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 is de ruimtelijke visie van de provincie in de periode tot 2040 beschreven. Uitgangspunt is om de bestaande kwaliteiten van het provinciale landschap te behouden of verder te ontwikkelen. Op basis hiervan richt de structuurvisie zich op drie hoofdbelangen:

- Klimaatbestendigheid: de provincie zorgt voor een gezonde en veilige leefomgeving in harmonie met water en gebruik van duurzame energie;
- Ruimtelijke kwaliteit: de provincie zorgt voor behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit.
- Duurzaam ruimtegebruik: de provincie zorgt voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn nu, en in de toekomst.

Deze drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. De herontwikkeling van de leegstaande kantoren binnen de Beukse Poort past binnen het provinciale beleidskader.

3.2.2. Provinciale ruimtelijke verordening

De Provinciale ruimtelijke verordening (laatste wijziging in werking sinds 22 juli 2016) geeft een beschrijving waaraan bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen. Deze verordening is het aangewezen juridische toetsingsinstrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. Het uitgangspunt van de provincie daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Bestaand bebouwd gebied

De voorliggende projectlocatie ligt in het 'Bestaand Bebouwd Gebied' zoals benoemd in de verordening. In de verordening zijn regels gesteld ten aanzien van onder meer locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen binnen het 'Bestaand Bebouwd Gebied' (BBG). Het voorliggende project voorziet niet in de realisatie van nieuwe kantoren- en bedrijventerreinen, maar in het uit de markt nemen van leegstaand kantoren. Het project is in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.2.3. Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka)

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. Als onderdeel van het Platform Regionaal Economische Structuur (PRES) is Plabeka een vooruitstrevend informeel samenwerkingsverband van regionale en lokale overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In de MRA werken 34 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam met elkaar samen op thema's als Verstedelijking, Economie, Landschap en Verkeer & Vervoer.

De doelstelling van Plabeka luidt: “het bevorderen van het internationaal vestigingsklimaat, onder meer door het zorgen voor goede vestigingsplaatsmogelijkheden op (voldoende) bedrijventerreinen en kantorenlocaties.”

De MRA staat wat betreft de aanpak van de bestaande kantorenvorraad tot 2020 voor drie opgaven:

- Sloop/transformatie van 1,1 mln m² bvo incurante kantooruimte
- Een aanvullende sloop-/transformatieopgave van 0,4 mln m² bvo tot 2020 (door het achterlaten van verouderde panden en nieuwbouw van die bedrijven op uitbreidingslocaties)
- Herontwikkeling van 1,5 mln m² bvo aan bestaande kantoren (=sloop-nieuwbouw of hoogwaardige renovatie op dezelfde locatie)

De transformatie van het onderhavige plangebied geeft uitvoering aan dit beleid.

3.3. Gemeentelijk beleid

3.3.1. Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (vastgesteld op 18 oktober 2012) worden de toekomstige ontwikkeling 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. Ook over de wijze waarop wordt ontwikkeld en het centraal stellen van de mens in dit ontwikkelproces worden belangrijke uitspraken gedaan. Het accent ligt hierbij op Sociale Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit. De Structuurvisie is een ruimtelijk instrument. Het is bijzonder te noemen dat de keuze is gemaakt om het denken in structuren veel meer dan tot nu toe te laten leiden door de behoeften van mensen. Voor de bewoners van nu maar ook voor de inwoners van de toekomst. Duurzaamheid is hierbij eerder een wijze van denken en een ontwerpprincipe voor ontwikkelingen dan een programmatisch thema.

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

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

In de toekomst wil Haarlemmermeer de 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 daarmee:

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

Van belang is te beseffen dat de programmatische toekomst, tot 2020, grotendeels al is bepaald. Van belang is ook dat bij alle ontwikkelingen wordt gestreefd naar hoge kwaliteit en grote ruimtelijke en sociale samenhang.

Met name het punt atypische stedelijkheid heeft betrekking op Hoofddorp. Het gaat om het versterken van de stedelijke kwaliteit van Hoofddorp door intensivering van wonen en voorzieningen en verbetering van kwaliteit, waarbij het bestaande karakter wordt gehandhaafd.

In de Structuurvisie is het beleid ten aanzien van de aanpak van de leegstand van kantoren beschreven. Dat is om lokaal en regionaal meer evenwicht te creëren. In de vraag naar en het aanbod van kantoren en bedrijventerreinen zet Haarlemmermeer in op het faseren van het aanbod voor kantoren en de aanpak van leegstand van kantoren. Aan nieuwbouw van kantoren zal zeker behoefte blijven, maar in een vervangingsmarkt moet nadrukkelijker nagedacht worden over de vraag of ook gekozen kan worden voor een herontwikkeling (sloop en nieuwbouw of hoogwaardige renovatie van bestaande locaties). Dit kan alleen als de locatie nog aan de andere vestigingswensen van de bedrijven voldoet. Om te voorkomen dat leegstand toeneemt, moet tegenover elke nieuwe kantoorontwikkeling ook het onttrekken van kantoorruimte staan. Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door transformatie van het achtergelaten pand of door een functiewijziging naar bijvoorbeeld een hotel of (studenten)woningen. Daarbij moet worden opgemerkt dat het omzetten naar woningen niet bij alle werklocaties mogelijk is, vanwege het Beperkingengebied van Schiphol.

3.3.2. Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030

In de 'Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030' wordt sturing gegeven aan de ruimtelijke ontwikkeling van Hoofddorp. De gemeente wil van Hoofddorp een levendige, duurzame en goed bereikbare stad maken.

De deelstructuurvisie is de uitwerking van de tien opgaven:

1. bouwen van minimaal 3300 woningen voor starters, nieuwkomers en doorstromers,
2. voorzieningen realiseren die passen bij de veranderende behoeften,
3. herstructureren en transformeren van oudere bedrijven en sportgebieden,
4. bereikbaarheid garanderen door scheiden lokaal van regionaal verkeer
5. fiets- en openbaar vervoer-infrastructuur verbeteren,
6. het centrum op een logische en toekomstgerichte wijze bereikbaar houden,
7. koppelen van het werkgebied ten oosten van het spoor aan het centrum en het woongebied aan de westzijde van het spoor,
8. versterken en combineren van groen, water en ecologie met routes,
9. identiteit en herkenbaarheid van Hoofddorp verbeteren, en
10. van Hoofddorp een klimaatbestendige en klimaatneutrale plaats maken;

In de deelstructuurvisie is de ambitie vastgelegd om leegstaande kantoren en bedrijvengebieden, die buiten de geluidscontour van Schiphol (20 Ke) liggen en waar dus in zekere mate ook woningen gebouwd kunnen worden, voor een deel om te vormen tot

woongebied. De in 2012 en 2013 aangekochte panden aan de Kruisweg 855-859 en Kruisweg 835-837 leveren een bijdrage aan het uitwerken van onze gestelde ambitie om te transformeren naar woningbouw.

3.3.3. Woonagenda

Sinds de Woonvisie Haarlemmermeer in 2012 is vastgesteld, is er veel veranderd. Met de Woonagenda (2015) wordt naast de nog steeds geldende Woonvisie een verdieping gegeven van het gemeentelijk volkshuisvestelijk beleid. Hierbij zijn vier speerpunten:

1. Relatie gemeente en corporatie: Sturingsmogelijkheden richting woningbouwcorporaties worden beter benut, bijvoorbeeld door nieuwe prestatieafspraken.
2. Toegankelijkheid en betaalbaarheid sociale huursegment. Er komen nieuwe afspraken over het aanbod sociale huurwoningen: minstens een nader te bepalen percentage van de vrijkomende sociale huurwoningen wordt weer als sociale huurwoning verhuurd en er komen nieuwe maatregelen ten aanzien van urgenties en bijzondere doelgroepen.
3. Wonen en zorg: Haarlemmermeesters die zorg behoeven, moeten langer zelfstandig thuis (kunnen) blijven wonen.
4. Woningbouwontwikkeling in de nieuwe woningmarkt: De nieuwe woningmarkt kent geen vooraf bepaald percentage in de programmering. Er wordt gekozen voor een gerichte inzet per segment.

3.3.4. Deltaplan Bereikbaarheid

Het Deltaplan Bereikbaarheid geeft een visie op verkeer en vervoer in Haarlemmermeer, om te komen tot een duurzaam toekomstvast mobiliteitssysteem. De doelen hierbij zijn: goede bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur en goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid. De horizon van het plan ligt op 2030.

De uitgangspunten voor de fiets en het fietsnetwerk zijn het bevorderen van het fietsgebruik voor korte afstanden en de aanleg van ontbrekende schakels in het fietspadennetwerk.

Wij constateren dat ter gelegenheid van de ontwikkeling van het nu in uitvoering zijnde bouwplan naast het plangebied, ook in de gemeenteraad, de conclusie is getrokken dat ter hoogte van het plangebied, buiten het plangebied, een zogenaamde fietsstraat wordt gemaakt langs de Kruisweg.

De verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel van het verkeersbeleid.

De gemeente past het concept 'Duurzaam Veilig' toe. Het wegontwerp is afhankelijk van de wegcategorie waarbinnen een weg valt. Op basis van de sterkte van de verkeersrelaties, is een onderscheid gemaakt in drie wegcategorieën: stroomwegen, ontsluitingswegen en erftoegangswegen. De zwakke verkeersrelaties zijn aangeduid als erftoegangsweg, waarbij in verband met leefbaarheid een indicatieve acceptabele grens van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal wordt toegepast.

De nieuwe woonwijken in Haarlemmermeer worden vanaf de jaren negentig duurzaam veilig ontworpen.

Het parkeerbeleid heeft als doel:

- de bereikbaarheid van voorzieningen te bevorderen door het toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden;
- objectieve parkeeroverlast in woonwijken terug te dringen;
- de leefbaarheid te bevorderen.

Parkeren voor een voorziening of functie moet bij die voorziening worden opgelost, zoveel mogelijk op eigen terrein of binnen de plangrenzen van een grootschalige ontwikkeling. De te hanteren parkeernorm is afhankelijk van het type gebied en de functie. Het parkeren mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. In woonwijken richten wij ons op parkeerplaatsen voor bewoners en hun bezoekers.

3.3.5 Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (2014)

Met het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer' zijn de parkeernormen uit het Deltaplan Bereikbaarheid geactualiseerd. De parkeernormen zijn gebaseerd op een landelijke richtlijn, uitgegeven door het CROW, "Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering", publicatie 317.

Met het handboek en bijbehorende berekeningsblad kan voor benoemde situaties de parkeernorm op eenduidige wijze kan worden vastgesteld. Door combinaties van de zes in te voeren variabelen functie, centrumligging, stedelijkheid, afstand tot HOV-halte of station, recht op OV-vergoeding en doelgroep met traditioneel lager autobezit, wordt de parkeernorm gericht uitgerekend.

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. Sindsdien is het autobezit en -gebruik echter toegenomen. In een aantal gevallen leidt dat tot knelpunten. De oplossing voor dit soort knelpunten wordt gezocht in maatwerk. Het is niet realistisch om die gevallen te vergelijken met huidige parkeernormen. In plaats daarvan moeten er oplossingen komen, die gebaseerd zijn op onderzoek van de bestaande situatie.

Gemiddeld elke drie tot vier jaar wordt de set parkeerkencijfers door het CROW geüpdatet. Wanneer de volgende update plaatsvindt, wordt dit handboek waar nodig herzien en de toepasbaarheid van de landelijke kencijfers in Haarlemmermeer getoetst.

Er zullen in nieuwe bestemmingsplannen geen parkeernormen meer per plan vastgelegd worden. In plaats daarvan wordt in de planregels verwezen naar het handboek.

3.3.5. Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030

In 2004 heeft de gemeenteraad de nota 'Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030' vastgesteld. De centrale doelstelling van het gemeentelijk milieubeleid is als volgt geformuleerd: "In 2030 hebben we de voorwaarden bereikt voor een duurzame en leefbare groei en ontwikkeling".

In deze gemeentelijke visie concentreren de milieu-inspanningen zich op drie hoofdonderwerpen:

- Ontwikkeling: maatregelen bij ruimtelijke ontwikkelingen die vooral de milieudruk beogen te verminderen (bijvoorbeeld grondstoffen besparing, beperken wateroverlast, gezond bouwen);
- Beheer: milieu-inspanningen die de leefomgeving beogen te verbeteren (bijvoorbeeld vermindering afval, garanderen veiligheid en luchtkwaliteit);

- Klimaat: alle activiteiten die ervoor zorgen dat er minder CO₂ de lucht in gaat teneinde het broeikaseffect te verminderen (realiseren van windmolens, energiebesparing, enzovoorts).

Eén van de speerpunten is dat ruimtelijke ontwikkelingsprojecten duurzaam worden ontwikkeld volgens het ambitieniveau uit de daarvoor ontwikkelde beleidskaders.

3.3.6. Kaders klimaatbeleid 2008-2020

In 2008 heeft de gemeenteraad de nota 'Kaders klimaatbeleid 2008-2020' vastgesteld. In deze nota zijn de kaders voor toekomstig klimaatbeleid vastgelegd. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is (1) een reductie van de 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 middel van gebruikmaking van fossiele brandstoffen, zo efficiënt en zo schoon mogelijk te geschieden.

Het klimaatbeleid is uitgewerkt in tien thema's. Per thema is aangegeven wat de beoogde CO₂ reductie of beoogde realisatie van duurzame energie binnen dat thema is. De thema's zijn:

- Gemeentelijke gebouwen, bestaand en nieuwbouw;
- Bestaande woningen;
- Nieuwbouw woningen;
- Bestaande bedrijven;
- Agrarische bedrijven / Glastuinbouw;
- Nieuwe bedrijven;
- Verkeer en vervoer;
- Windenergie;
- Overige duurzame energie;
- Interne milieuzorg.

Daarnaast zijn twee randvoorwaarden benoemd voor het realiseren van de doelstellingen binnen de thema's. Zo zal de cultuur en de kennis binnen de gemeentelijke organisatie moeten zorg dragen voor voldoende draagvlak.

HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE

4.1. Visie op het plangebied

Van belang is dat bij herontwikkeling van het gebied rekening wordt gehouden met een zorgvuldige aansluiting op de omgeving. Zowel op een mogelijke ontwikkeling van het gebied Boslaan/ Kruisweg als op de bestaande suburbane woonwijk Kalorama aan de noordzijde van de locatie. Langs de Kruisweg wordt ingezet op een kwaliteitsverbetering. Uitgangspunt is het creëren van een 'groene laan met woonkwaliteit' en een minder anonieme uitstraling van de begeleidende bebouwing.

Voor de bebouwing zal minimaal de bestaande rooilijn van de Kruisweg (in de richting van het centrumgebied) en de korrelopbouw van de bestaande Kruisweg gehandhaafd moeten worden. Uitgangspunt is langs de Kruisweg het gebied een stedelijk karakter te geven door een wand van bebouwing.

Rekening houdend met de achtergelegen woonwijk Kalorama is tussen de stedelijke wand en deze woonwijk bebouwing inpasbaar van maximaal drie bouwlagen.

We richten ons zo veel mogelijk naar het zogeheten kavelpaspoort dat voor het hele wijzigingsgebied is gemaakt. Dat bespreken wij direct hierna.

4.2. Duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking vraagt om de volgende afweging:

- Voorziet de geplande ontwikkeling in een behoefte binnen de regio?
- Als er wordt voorzien in de behoefte, dan gebeurt dat bij voorkeur binnen bestaand stedelijk gebied door herstructurering of transformatie.
- Als de ontwikkeling voorziet in een behoefte, en als dit niet mogelijk is binnen bestaand stedelijk gebied, dan gebeurt dat bij voorkeur op een locatie daarbuiten die ontsloten is door verschillende vervoerswijzen.

Actuele regionale woningbehoefte

De Provinciale Woonvisie 2010-2020 geeft aan dat kwalitatief en kwantitatief een goede afstemming moet plaatsvinden tussen vraag en aanbod van woningen. In het Regionale afstemmingsprogramma's (RAP) Stadsregio Amsterdam worden met de Monitor Woningbehoefte jaarlijks de feitelijke woningbouwproductie en de woningbehoefte geanalyseerd. Deze geeft aan dat gezien de behoefte in de Stadsregio Amsterdam de productie daar te laag is, waardoor de druk op de woningmarkt oploopt. Op papier is genoeg capaciteit beschikbaar om voor een groot deel te kunnen voorzien in de woningbehoefte op langere termijn. Maar dan moeten al die plannen ook wel gerealiseerd worden. In de beschikbare plancapaciteit is ook de locatie Kruisweg 835-837 opgenomen. Het realiseren van deze locatie draagt bij aan de aanbeveling die in de Monitor Woningbehoefte wordt gedaan.

De woningbouwontwikkeling omvat een transformatie van een terrein (door sloop-nieuwbouw) met voorheen kantoorbebouwing naar een gebied dat dienst kan doen als 'stadsentree', zoals hierna vanuit de stedenbouwkundige invalshoek wordt beschreven en van criteria wordt voorzien.

De conclusie is dat het plan voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

4.3. Ruimtelijke structuur nieuw woongebied

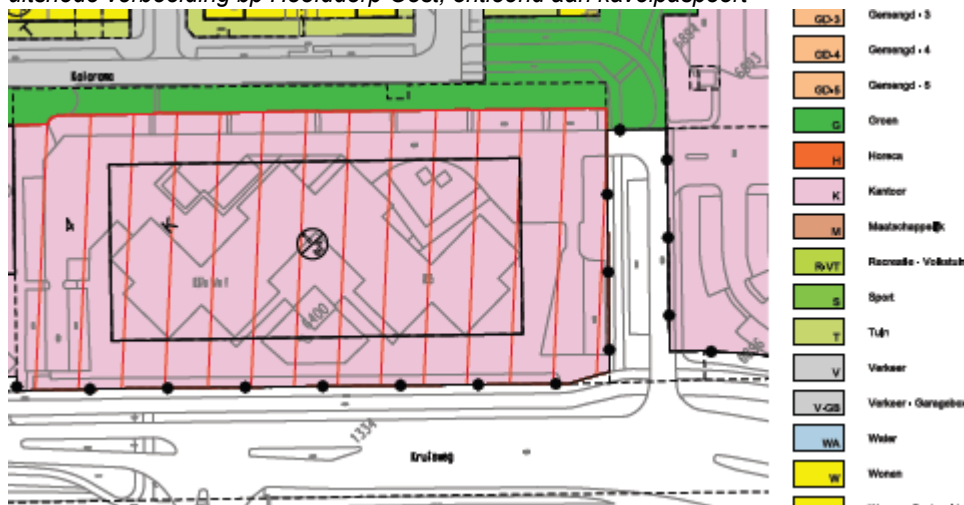
4.2.1 Stedenbouwkundig ontwerp, kavelpaspoort

Voor de projectlocatie zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld in de vorm van een zogenaamd kavelpaspoort; dat is overigens gemaakt voor het wijzigingsgebied als geheel. Het kavelpaspoort hebben wij integraal hierna opgenomen. Daarin zijn onder andere weergegeven de voorwaarden uit het bestemmingsplan 'Hoofddorp Oost' en de stedenbouwkundige context met uitgangspunten voor de massa, hoogte, bouwvlak en rooilijnen, de wijze van ontsluiting en het parkeren, de civiele uitgangspunten en ons kwaliteit- en ambitieniveau.

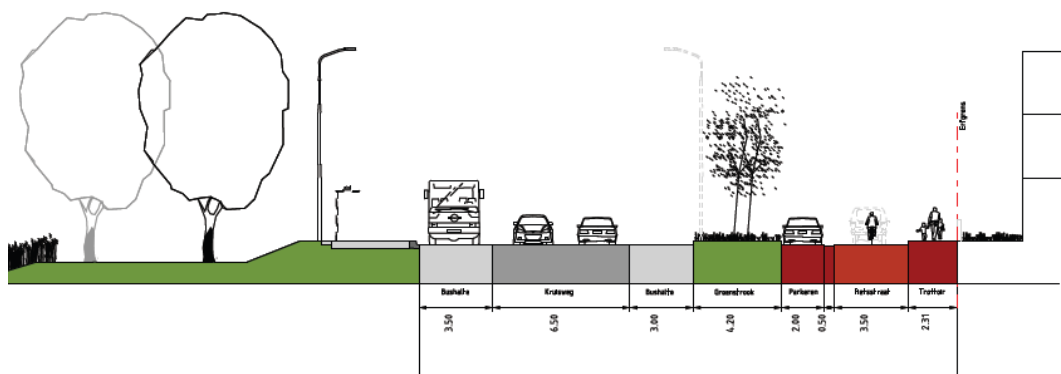
Vooraf zij vermeld dat wij ons zo veel mogelijk hebben gericht naar het kavelpaspoort. Hier en daar is het voorliggend bestemmingsplan qua maatvoering iets ruimer.

Kavelpaspoort

uitsnede verbeelding bp Hoofddorp Oost, ontleend aan kavelpaspoort



profiel Kruisweg, ontleend aan kavelpaspoort



Regels kavelpaspoort

Stedenbouwkundige context

- Het kavel is een transformatiegebied; van kantoren naar woningbouw.
- Aan de Kruisweg dient een profiel gecreëerd te worden van een 'groene laan met woonkwaliteit' en een minder anonieme uitstraling van de bebouwing.

- Aan de Kruisweg komt een stedelijk karakter met een bebouwingswand in overwegend 4 tot 5 bouwlagen, in oostelijke richting oplopend tot een accentpunt tot maximaal 6 bouwlagen.
- Er komt een zorgvuldige aansluiting op het bestaande suburbane woonmilieu Kalorama aan de noordzijde van het projectgebied; ontwikkeling met grondgebonden woningen in maximaal 3 bouwlagen.

Bestemmingsplan Hoofddorp Oost

- Maximaal 125 woningen.
- Het bouwvlak aan de Kruisweg dient in het verlengde te liggen van het bouwvlak op Kruisweg 879.
- Maximale bouwhoogte aan de Kruisweg is 12 meter, met een accentpunt tot maximaal 18 meter.
- Maximale bouwhoogte aan de zijde van Kalorama is 9 meter.
- Ontsluiting voor autoverkeer dient plaats te vinden op de Kruisweg.
- Een oost-west gerichte route voor langzaam verkeer (Kruisweg) dient geïntegreerd te worden in de planontwikkeling.
- Parkeernorm is 1,3 tot 1,6 parkeerplaatsen per woning (*zie ook kop 'Verkeer').
- Er dient rekening te worden gehouden met optredende hoge geluidsbelasting t.g.v. de Weg om de Noord en de Kruisweg van resp. 52 en 61 dB. Hier zal 'hogere waarde' moeten worden vastgesteld.
- De bestaande groenzone aan de straat Kalorama valt buiten de grenzen van de wijzigingsbevoegdheid.

Bouwvlak

- Het hoofdvlak van de gevel dient binnen het bouwvlak te liggen
- De woningen zijn georiënteerd en ontsloten aan de buitenranden van het plangebied.
- Hoekgevels dienen een representatieve uitstraling te hebben t.o.v. de aangrenzende voorgevelrooilijnen.

Welstandsregels

- De bebouwingswand aan de Kruisweg is beeldbepalend. De gevels kennen een verticale geleiding met een individuele uitstraling. De karakterisering is te omschrijven als 'statige herenhuizen'.
- Het basismateriaal voor de gevelafwerking is metselwerk in roodbruine tinten
- Het gebruik van kappen is verplicht. Hoogwaardige en duurzame materialisering in overleg met de stadsarchitect.
- Geen betonnen sneldekkers of engobe dakpannen.

Erfafscheidingen

- De erfafscheidingen tussen openbaar-privé dienen integraal onderdeel te zijn van de woningontwerpen.
- De woningen aan de Kruiswegzijde worden voorzien van een voortuin.

Openbare buitenruimte

- Het bestaande profiel van de Kruisweg met een fietspad parallel aan de rijbaan wordt aangepast aan de planontwikkeling, zie principeprofiel; het fietspad krijgt de vorm en functie van een parallelle woonstraat incl. autoverkeer, passend bij het Kruiswegprofiel dat meer westelijk te vinden is. Het fietsverkeer zal deel uitmaken van de nieuwe woonstraat en vormt een zogenaamde fietsstraat.

- De bestaande openbare groenzone in het straatprofiel van Kalorama valt weliswaar buiten de wijzigingsbevoegdheid, maar maakt wel deel uit van de planontwikkeling. Voetgangersverharding, groen en parkeren kan hier worden opgelost. Binnen de projectopgave zal een nieuw voorstel voor een principeprofiel worden gedaan.
- Voor alle ruimte die als openbaar gebied wordt overgedragen moet de inrichting voldoen aan de richtlijnen uit de gemeentelijke DIOR.

Verkeer

- De ontsluiting voor autoverkeer vindt plaats via de bestaande aansluiting naast het perceel van Holland Office. Aan de westzijde wordt een nieuwe uitgang toegevoegd.
- De bestaande bushalte aan de Kruisweg moet gehandhaafd blijven maar mag wel verplaatst worden door deze planontwikkeling.
- Een openbare doorgang voor autoverkeer tussen Kalorama en de Kruisweg is niet toegestaan.
- Het parkeren voor bewoners wordt primair opgelost in een gezamenlijke parkeerruimte op het binnenterrein. Deze parkeerruimte op het binnenterrein krijgt geen openbare status.
- De parkeernorm op basis van het Deltaplan Bereikbaarheid (CROW) bedraagt: 1,4 tot 1,8, afhankelijk van de beleidsmatige keuze om in de nabije toekomst een HOV-lijn op de Kruisweg te realiseren.
- Het bezoekersparkeren wordt geïntegreerd in de nieuwe profielen van de parallelle woonstraat aan de Kruisweg en in het straatprofiel Kalorama.

Civiel

- Hemelwaterafvoer altijd afgekoppeld.
- Gescheiden stelsel met bovengrondse controlemogelijkheden.
- Watercompensatie moet worden afgestemd met Rijnland.

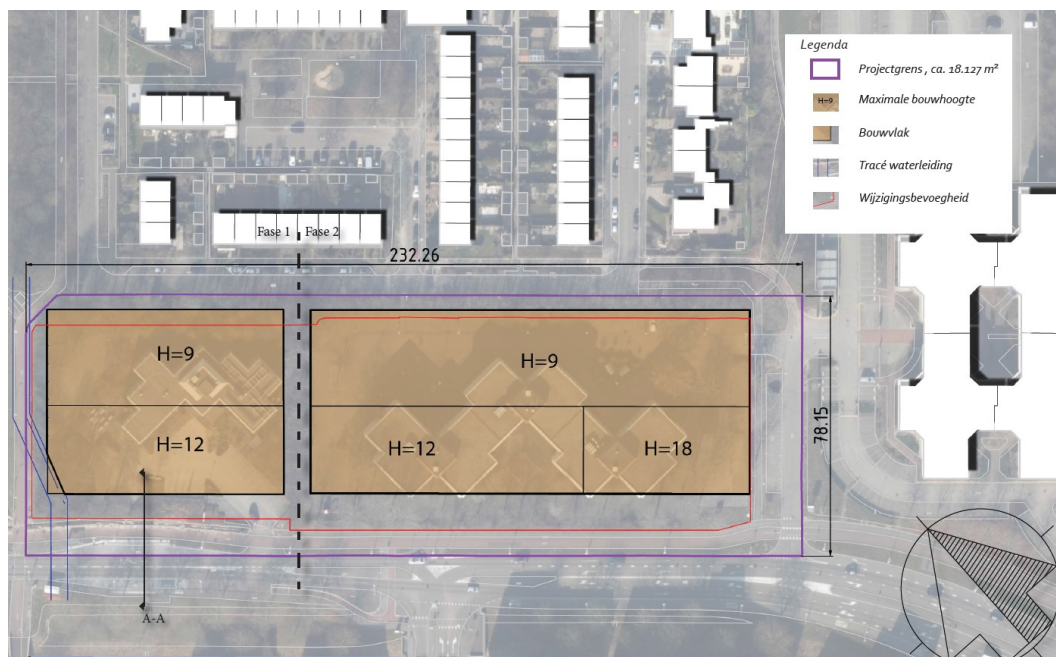
Overig

- Bestaande waterleiding in de hoek Kruisweg/ Nieuwerkerkertocht. Dit dient afgestemd te worden met de PWN.

- Duurzaamheidsambitie gemeente: GPR versie 4.2:

Energie	Milieu	Gezondheid	Gebruikskwaliteit	Toekomstwaarde
8,5	6,8	8,0	7,0	6,5

verbeelding nieuwe situatie, volgens kavelpaspoort



4.2.2 Wijze van bestemmen

Bepalend voor de ruimtelijke structuur is voornamelijk de hoofdstructuur van de openbare ruimte (wegen, groen en water) en als afgeleide daarvan de positie en massa van de nieuwbouw. Deze hoofdstructuur van de openbare ruimte bevindt zich buiten het te herontwikkelen perceel en vormt een rechthoekig kader waarbinnen de ontwikkeling kan plaatsvinden. Binnen het plangebied is daarvan alleen een verkeersbestemming van belang; de waterstructuur en groenstructuur vallen erbuiten.

Ten behoeve van het profiel van de Kruisweg en het stedelijke karakter is een begeleidende bebouwingswand gewenst langs de Kruisweg van maximaal 4 bouwlagen en een accent van maximaal 6 bouwlagen, terwijl aan de noordzijde door middel van een lagere bouwhoogte wordt aangesloten op Kalorama.

In het bestemmingsplan wordt dit geregeld door het vastleggen van uiterste bouwgrenzen, die aan de zijde van de Kruisweg in het verlengde ligt van de rooilijn van het perceel Kruisweg 879. Langs het bouwvlak loopt een langzaamverkeerverbinding tussen Kalorama en de Kruisweg en buiten de bouwgrens bevindt zich een smalle zone van voortuinen. De maximaal toelaatbare bouwhoogten zijn op de planverbeelding vastgelegd in meters, met als uitgangspunt het kavelpaspoort. Het maximum aantal woningen is in de regels opgenomen. Ten behoeve van de voorziening in de parkeerbehoefte is een regeling opgenomen voor de parkeernormering. Aangezien de verkaveling voor de nieuwe woningen nog moet worden uitgewerkt, is in dit bestemmingsplan een ruime woonbestemming opgenomen.

4.4. Functionele structuur nieuw woongebied

In totaal is een woningbouwprogramma inpasbaar van maximaal 97 woningen. Gedacht wordt aan grondgebonden woningen aan de zijde van Kalorama. Voor het overige zijn ook gestapelde woningen mogelijk gemaakt.

HOOFDSTUK 5: ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

5.1. Water

5.1.1. Wet- en regelgeving

Ten aanzien van water zijn er vele richtlijnen, wetten, regels en beleidsstukken aan de orde (niet limitatief): de Europese Kaderrichtlijn Water, de Waterwet, het Nationaal Waterplan, het Provinciaal waterplan, het Waterbeheerplan van het Hoogheemraadschap Rijnland, de Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder, de Keur en Beleidsregels Hoogheemraadschap Rijnland en de Structuurvisie Haarlemmermeer en Water.

5.1.2. Watertoets

Uitgangspunt

Voor een aantal binnenstedelijke ontwikkelingslocaties is in het bestemmingsplan 'Hoofddorp Oost' een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, ook voor het onderhavige plangebied. Voor de waterhuishouding was niet op voorhand aan te geven welke gevolgen de beoogde herontwikkelingen precies zouden hebben. Aangezien de betreffende terreinen aan de Nijverheidsstraat, Kruisweg/ Boslaan en Kruisweg (grotendeels) al verhard zijn, werd ervan uitgegaan dat het niet voor de hand lag dat voorzien moet worden in compenserend wateroppervlak. Indien dat toch het geval zou zijn, dan is overwogen dat het in het kader van een robuuste waterhouding aanbeveling verdient om oplossingen niet per definitie op perceelsniveau te zoeken maar op gebiedsniveau. Een afname aan verharding of een ruime watercompensatie op de ene locatie (bijvoorbeeld bij de herontwikkeling aan de Nijverheidsstraat c.q. bij zorgcentrum Eijkenhove) kan op die manier ingezet worden om eventuele toename aan verhard oppervlak te compenseren bij een nabij gelegen herontwikkelingsgebied. In de randvoorwaarden bij de wijzigingsbevoegdheden is om die reden geen concrete eis opgenomen over de hoeveelheid verhard oppervlak. Wel is een positief advies van de waterbeheerder een randvoorwaarde om uitvoering te geven aan de herontwikkelingen.

Toepassing op het plangebied en conclusie

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is de waterbeheerder.

De realisatie van de maximaal 97 toegestane woningen brengt een zeker verhard oppervlak teweeg. Anderzijds is er een kantoorpand gesloopt, dat nu als Kantoor is bestemd, in een bouwvlak dat ruimer is dan het gebouw groot was.

Het voorliggende plan uit gaat van maximaal 97 woningen, die gedeeltelijk gestapeld worden uitgevoerd.

De watertoets was uitgevoerd voor de strook Kruisweg 835-859 als geheel. Daarvoor was berekend dat het verschil tussen bestaande en nieuwe oppervlakte verharding minder is dan 500 m². Op grond van de Keur 2009 van Rijnland is pas bij de aanleg of een uitbreiding van meer dan 500 m² verhard/ bebouwd oppervlak een Watervergunning vereist met compenserende maatregelen met betrekking tot de toename van verhard oppervlak.

De conclusie voor het voorliggende plan is, dat het compenseren van verharding door extra oppervlaktewater niet nodig is.

5.2. Bodem

5.2.1. Wet- en regelgeving

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

- Sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- Licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden);
- Schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden).

Voor alle typen grond speelt de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit (BsB) en de Vrijstellingsregeling grondverzet een rol. Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde en de milieuhygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden (BGW's). Bodemgebruikswaarden zijn een product van het functiegericht saneringsbeleid 'Van Trechter naar Zeef'. Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Dit besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.

5.2.2. Onderzoek

Verkennd bodemonderzoek

Het bureau Grondslag bv heeft een verkennd bodemonderzoek gedaan, heeft daarover rapport uitgebracht d.d. 31 oktober 2013 nr. 21306. Wij citeren daaruit het volgende.

"De gestelde hypothese dat ter plaatse van de onderzoekslocatie geen verontreiniging wordt verwacht tot boven de achtergrondwaarden uit de bodemkwaliteitskaart, is door het onderzoek bevestigd. In de bovengrond zijn lichte verhogingen aan zink, PAK en PCB aangetoond. In de ondergrond is plaatselijk een matige verhoging aan barium gemeten. Omdat er in de grond geen bijmenging aan bodemvreemde materialen is waargenomen, is er geen aanleiding te verwachten dat het verhoogde gehalte aan barium is veroorzaakt door menselijk handelen. Daarnaast zijn in het grondwater lichte verhogingen aan barium en molybdeen aangetroffen.

De gevolgde onderzoeksstrategie geeft in voldoende mate de milieuhygiënische situatie ter plaatse van de onderzoekslocatie weer. Er is derhalve geen aanleiding tot het uitvoeren van een aanvullend onderzoek.

De onderzoeksresultaten vormen ons inziens milieuhygiënisch gezien geen belemmeringen voor de huidige bestemming."

Sanering olie

Er was ook een verontreiniging door olie geconstateerd. Het was normatief niet nodig die te saneren. Niettemin heeft sanering plaatsgevonden. Daarover heeft het bureau Grondslag bv, in een rapportage d.d. 3 juli 2015 het volgende gemeld (twee citaten).

"De sanering heeft tot doel om de bodemverontreiniging met minerale olie te verwijderen, waarbij de kwaliteitsklasse 'industrie' wordt aangehouden als terugsaneerwaarde."

"Geconcludeerd kan worden dat met de sanering het doel behaald is. De minerale olie verontreiniging is verwijderd tot onder de gestelde terugsaneerwaarde en afgevoerd naar een erkende verwerker."

Naar aanleiding van de beoordeling van de sanering is er nog iets meer gesaneerd, om de verontreiniging geheel kwijt te raken en de bodem geschikt te maken voor woningbouw. Dat is gelukt.

Nader onderzoek asbest

Bij de sloop van het kantoorpand Kruisweg 835-837 is asbest aangetroffen. Daarom is de bodem onderzocht op asbest.

In het rapport van bureau Grondslag bv d.d. 14 april 2016 staat als conclusie: "De gestelde hypothese, dat langs de betonvloerfundering een asbestverontreiniging kan worden verwacht, is niet bevestigd. Visueel en analytisch is geen asbest aangetoond in de boven- en ondergrond."

5.2.3. Conclusie

Als slotsom van de verrichte bodemonderzoeken en rapportages is de conclusie dat de bodem geschikt is voor de beoogde woningbouwontwikkeling. De bodemkwaliteit is dan ook geen belemmering voor vaststelling van het bestemmingsplan.

5.3. Flora en fauna

5.3.1. Wet- en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn

De natuurbescherming is onderverdeeld in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming vindt plaats via de Vogel- en Habitatrichtlijn, richtlijnen voor Natura 2000. Deze richtlijnen zijn uitgewerkt in nationale wetgeving en dus niet rechtstreeks van toepassing.

Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet (1998) regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermd moeten worden. Alleen binnen die gebieden is de wet van toepassing.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet regelt de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen die voorzien in een bescherming van planten- en diersoorten en hun leefomgeving. Deze wet heeft niet alleen als doel de zeldzame plant- en diersoorten, maar alle in het wild voorkomende soorten in stand te houden. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden.

De Flora- en faunawet is een raamwet en werkt volgens het 'nee-tenzij' principe. Alle flora en fauna is in beginsel beschermd. Bij algemene maatregel van bestuur worden beschermde planten- en diersoorten aangewezen. De wet geeft aan dat het verboden is beschermde inheemse planten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op een andere manier van hun groeiplaats te verwijderen. Tevens is het verboden om de beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, opzettelijk te verontrusten, nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, weg te nemen of te verstoren.

5.3.2. Onderzoek

Het bureau Tauw heeft onderzoek gedaan naar de flora en fauna in en bij het plangebied en daarover rapport uitgebracht op 11 februari 2015.

Dit rapport geeft aan dat er geen beschermde flora en fauna in het gedrang komt.

Het bureau Van der Goes en Groot heeft, aanvullend, onderzoek gedaan naar vleermuizen in en bij het plangebied en daarover rapport uitgebracht op 12 november 2015.

Er zijn twee soorten waargenomen: de ruige en de gewone dwergvleermuis, maar alleen langs vliegend en fouragerend. Zij hebben geen verblijfplaats in het plangebied. Daarom zijn er geen bijzondere maatregelen nodig.

5.3.3. Conclusie

Gezien het voorgaande is het niet noodzakelijk een ontheffing van de Flora- en faunawet aan te vragen. Ook is geen aanvullend onderzoek naar flora en fauna nodig.

5.4. Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1. Wet- en regelgeving

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van dit erfgoed in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden.

De Beleidsnota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer gaat in een breed kader in op cultuurhistorie in de gemeente Haarlemmermeer. Het monumentenbeleid en het archeologiebeleid in algemene zin komt in deze nota aan bod. Binnen het gemeentelijk monumentenbeleid is een belangrijke taak weggelegd voor de erfgoedcommissie. De taak van de erfgoedcommissie is omschreven in de gemeentelijke monumentenverordening. In de Nota Ruimtelijk Beleid en Archeologie Haarlemmermeer wordt uiteengezet hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) in ruimtelijke plannen en bij vergunningverlening.

5.4.2. Archeologisch onderzoek

Het plangebied is minder dan 1 ha groot. Daarom is nader onderzoek niet nodig.

5.4.3. Cultuurhistorie

Het terrein heeft geen cultuurhistorische waarde.

5.4.4. Conclusie

Aanvullend onderzoek naar archeologische en cultuurhistorische waarden is niet noodzakelijk.

5.5. Geluid

5.5.1. Wet- en regelgeving

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 geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB.

Het te ontwikkelen woningbouwplan inclusief appartementen op het perceel Kruisweg 835-837 is gelegen in de geluidzone van meerdere wegen en de Schipholspoorlijn. Deze geluidszones betreffen aandachtsgebieden. Binnen deze aandachtsgebieden dienen

nieuwe ontwikkelingen of aanpassingen aan bestaande gevoelige bestemmingen en infrastructuur te worden getoetst aan de geluidnormering van de Wet geluidhinder.

5.5.2. Onderzoek

Voor het plangebied wordt uitgegaan van het realiseren van woningen, zijnde nieuwe geluidgevoelige functies. Daarom is het nodige akoestisch onderzoek gedaan.

Na verricht onderzoek heeft adviesbureau Cauberg Huygen een akoestisch rapport uitgebracht in 2015. Later is het concrete woningbouwplan ingediend. Naar aanleiding daarvan heeft Cauberg Huygen op 20 maart 2017 een aanvullende rapportage gedaan.

Gebleken is dat ten gevolge van de N201, de Kruisweg en de Planetenweg de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder (Wgh) voor de geluidsbron wegverkeerslawaaai wordt overschreden. Ten gevolge van de overige onderzochte wegen en de genoemd spoorlijn treedt geen overschrijding op.

De Kruisweg en de Planetenweg zijn binnenstedelijke wegen ten gevolge waarvan een hogere waarde van maximaal 63 dB kan worden vastgesteld. De N201 is een autoweg met een 100km/h regime, ten gevolge waarvan een hogere waarde van maximaal 53 dB kan worden vastgesteld.

Wegverkeerslawaaai

De berekende maximale waarden wegverkeerslawaaai voor de Kruisweg en de Planetenweg bedragen respectievelijk 61 en 49 dB. Hiermee wordt de maximaal vast te stellen hogere waarde niet overschreden.

De berekende maximale waarde wegverkeerslawaaai voor de N201 betreft 56 dB. Deze waarde betreft gevels van het appartementengebouw op de zuidoosthoek van het plangebied. Hiermee wordt de maximaal vast te stellen hogere waarde overschreden. Realisatie van het appartementengebouw is alleen mogelijk middels het toepassen van maatregelen.

Maatregelen

Indien blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor een geluidbron wordt overschreden, dient te worden onderzocht of door middel van maatregelen alsnog geluidreductie kan worden bereikt. Bij het onderzoek naar maatregelen wordt de voorkeursvolgorde bron-overdracht-gevel gehanteerd. Een bronmaatregel kan bijvoorbeeld zijn de toepassing van geluidsreducerend wegdek of verkeersremmende maatregelen. Overdrachtsmaatregelen betreffen in het algemeen geluidschermen en/of geluidwallen. Als gevelmaatregel kan een vliesgevel, een balkon of een loggia worden toegepast.

Ook kan een zogenaamde 'dove gevel' worden gehanteerd bij gevels met een overschrijding van de maximaal vast te stellen hogere waarde. Het betreft hier geen daadwerkelijke gevelmaatregel, maar het uitsluiten van een gevel(deel) van toetsing aan de Wet geluidhinder. Een dove gevel heeft, op enkele uitzonderingen na, geen te openen delen zoals ramen en deuren.

De toepassing van maatregelen wordt afgewogen op basis van de volgende aspecten: stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke en financiële. Indien de toepassing van maatregelen tot bezwaren leidt op basis van bovenstaande aspecten, kan overwogen worden om hogere grenswaarden vast te stellen.

Voor de situatie Kruisweg 835-837 is de toepassing van geluidsreducerende maatregelen overwogen. De afweging is in de navolgende tekst weergegeven.

Afweging geluidsreducerende maatregelen

Bronmaatregelen in de vorm van het toepassen van geluidsreducerend asfalt kan een geluidsreductie van circa 2 - 4 dB teweeg brengen. Hiertoe dient er op drie wegen stil asfalt te worden toegepast. Ondanks de toepassing van geluidsreducerend asfalt op de Kruisweg zal niet voldaan kunnen worden aan de voorkeursgrenswaarde. De toepassing van geluidsreducerend asfalt op de Planetenweg zal niet efficiënt zijn, gelet op het feit dat hier voornamelijk om het laatste gedeelte van deze weg, waar verdeelstroken zijn aangebracht. Hier zal door afremmend en optrekkend verkeer de snelheid laag zijn, waardoor het geluidsreducerend effect niet optimaal zal zijn. Tevens heeft dit een versnelde slijtage van dit wegdektype tot gevolg. De kosten voor toepassing van (2 laag) ZOAB op de N201 zijn hoog in verhouding met het aantal te beschermen woningen. Bronmaatregelen in de vorm van aanpassing van de weg met snelheidsbeperkende maatregelen zijn niet gewenst, gelet op het belang van een goede verkeersafwikkeling op de N201 en de Kruisweg, als toegangsweg naar het centrum.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidschermen of wallen zijn ter plaatse van de ontwikkellocatie niet mogelijk, gelet op de hoogte van de te beschermen woningen en het ruimtebeslag dat hier voor nodig is. Tevens zal de toepassing van geluidsschermen of wallen vanuit verkeersveiligheid ongewenst zijn. De toepassing van geluidschermen of wallen ter plaatse van de N201 is mogelijk; hier is echter reeds geluidafscherming aanwezig. Het verhogen van deze bestaande afscherming is kostbaar. Alternatief is het verwijderen van deze afscherming en vervangen door een hogere variant. De kosten hiervan staan niet in verhouding tot het aantal te beschermen woningen.

Gelet op het vorenstaande is de conclusie dat de toepassing van maatregelen tot bezwaren leidt op basis van eerdergenoemde aspecten en om die redenen niet mogelijk zijn.

Loggia's / dove gevel

Ter plaatse van een tweetal woningen op de 6^e bouwlaag (5^e verdieping) in de zuidoosthoek van het appartementencomplex wordt de maximaal vast te stellen hogere waarde ten behoeve van het wegverkeerslawaai van de N201 overschreden. Om deze woningen toch te realiseren wordt hierbij gebruik gemaakt van loggia's, in combinatie met dove gevels. De loggia's betreffen afgesloten buitenruimte (serre's) waar buitenluchtcondities heersen.

De exacte locatie en uitvoering is weergegeven in de Notitie van adviesbureau Cauberg Huygen 'Notitie 02660-18956-01 Project "84 woningen Het Gemaalhuis" in Hoofddorp Uitwerking dove gevel woningtype E'.

Voor de woningscheidende wand tussen loggia en woning dient alsnog een hogere waarde te worden vastgesteld omdat hier de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai wordt overschreden.

Voor deze loggia's gelden de volgende eisen, eisen die in het kader van de benodigde omgevingsvergunning tot gelding worden gebracht:

- in de buitenruimte heerst buitenluchtkwaliteit zoals omschreven in bouwbrief 15, waardoor spuien of ventileren van de geluidsgevoelige ruimte mogelijk is;
- de buitenruimte ligt geheel buiten de thermische schil van de woning;

- de buitenruimte is minimaal 3 m² groot en minimaal 1,30 m diep, bij kleine woningen kan van deze minimummaten gemotiveerd worden afgeweken;
- de achterliggende vertrekken voldoen aan de normen van daglichttoetreding volgens het Bouwbesluit.

Ten aanzien van de dove gevel die wordt toegepast in combinatie met genoemde loggia's geldt de volgende eis:

- De gemeente Haarlemmermeer staat de volgende vormen van bij uitzondering te openen delen in dove gevels toe:
ramen of deuren aan besloten galerijen, serres of loggia's, waarbij de binnengevel als schil van de woning fungeert volgens het Bouwbesluit. Balkons en loggia's zijn uitsparingen in de gevel, buiten de schil van de woning. Serres zijn balkons of loggia's die met glas van de buitenlucht zijn afgesloten.

5.5.3. Conclusie

Een hogerewaardenprocedure is gevoerd. Dit heeft geleid tot vaststelling van hogere waarden bij besluit d.d. @ nummer @.
PM

5.6. Lucht

5.6.1. Wet- en regelgeving

Wet milieubeheer

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

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 Milieu en Natuur Planbureau 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)¹, of

¹ 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.

- Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)².

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen ed. 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. Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.6.2. Conclusie

In het plangebied komen maximaal 97 nieuwe woningen. Gezien de schaal van de toekomstige ontwikkelingen ter plaatse kan gesteld worden dat deze valt onder de regeling 'niet in betekenende mate'. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk.

5.7. Verkeer en parkeren

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan, inclusief de strook ernaast (voorheen Kruisweg 855-859) zijn de verkeerskundige effecten bezien van de toekomstige ontwikkelingen. De navolgende tekst inzake verkeer en parkeren gaat over dat geheel.

Doelstelling

Voor een goed functioneren van de voorgenomen ontwikkelingen is het noodzakelijk dat bij de voorgenomen activiteit aan diverse randvoorwaarden wordt voldaan. De herontwikkeling heeft een verkeersaantrekkende werking. Een goede bereikbaarheid van het plangebied en de omgeving, een goede doorstroming op het wegennet in het studiegebied is daarbij van essentieel belang.

Instrumentarium

De verkeersanalyse is onder meer uitgevoerd met behulp van verkeersintensiteiten. De verkeersintensiteiten zijn afkomstig uit het Regionale Verkeersmodel Noord-Holland Zuid 1.4. Het model is opgezet voor en door de gemeente Haarlemmermeer. Dit model verdeelt het verkeer over het wegennet op basis van het aantal inwoners, het aantal arbeidsplaatsen en de sociaal-economische gegevens van de gemeente. Daarbij wordt rekening gehouden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele

² 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.

maatregelen. Het basisjaar van het verkeersmodel is 2008 en het toekomstjaar is 2024. De verkeersberekeningen voor dit onderzoek zijn uitgevoerd voor het jaar 2025 door ten opzichte van het prognosejaar 2024 een autonoom groeipercentage van 1,5% toe te passen. Op basis van actuele verkeersstellingen zijn de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel voor 2008 representatief voor de huidige situatie.

Verkeersintensiteiten en -generatie

Uit het verkeersmodel blijkt per werkdag in 2025 een verkeersintensiteit van tussen 18.000 en 18.500 mvt/etmaal, uitgaand van de huidige invulling van de locatie als kantoor.

Het aandeel van de verkeersintensiteiten ten gevolge van het kantoor is hierna berekend door middel van de Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren van het CROW op basis van de kengetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. In de rekentool is een bestaand kantooroppervlak van 7.200 m² in de Haarlemmermeer, met de typering van de ligging van de locatie als 'schil centrum'.

gemiddelde weekdag	489 mvt/etmaal ¹ +/- 12%
gemiddelde openingsdag	570 mvt/etmaal ² +/- 12%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	670 mvt/etmaal ³ +/- 12% (dinsdag of donderdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	790 mvt/etmaal ⁴ +/- 12% (dinsdag of donderdag / maart of november)

Met dezelfde rekentool is berekend met welke verkeersintensiteiten ten gevolge van 125 'gemiddelde' woningen op deze locatie rekening gehouden moet worden. Dat is hieronder weergegeven.

gemiddelde weekdag	614 mvt/etmaal ¹ +/- 7%
gemiddelde openingsdag	614 mvt/etmaal ² +/- 7%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	647 mvt/etmaal ³ +/- 7% (gemiddelde werkdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	647 mvt/etmaal ⁴ +/- 7% (gemiddelde werkdag / gemiddeld)

Uit deze cijfers blijkt dat op de maatgevende openingsdagen (de piekmomenten) de verkeersgeneratie ten gevolge van de kantoren groter is dan van de woningen. Het voorliggende bestemmingsplan leidt dan ook tot een afname van de verkeersdruk en niet tot verkeerskundige knelpunten. Afgezet tegen de totale verkeersintensiteit op de Kruisweg zal er geen merkbaar effect aan de orde zijn omdat de afname van verkeersdruk relatief gering is.

Parkeren

@

5.8. Externe veiligheid

5.8.1. 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 groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De norm van 10⁻⁶ per jaar geldt voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden.

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers binnen het invloedgebied. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Dit beoogt de maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord (VGR).

De verantwoordingsplicht voor het groepsrisico hoeft volgens artikel 8 lid 2 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) niet te worden gedaan, als:

- het groepsrisico kleiner is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde, of als
- het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt en onder de oriëntatiewaarde blijft.

Externe veiligheid inrichtingen

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (Revi II)' 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 (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties.

Er bevinden zich in de nabijheid geen risicovolle bedrijven, zodat onderzoek naar de externe veiligheid ten gevolge van inrichtingen niet nodig is.

Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

Er vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over de Weg om de Noord en over de Van Heuven Goedhartlaan. De projectlocatie is gelegen binnen het invloedgebied van beide transportroutes, zodat onderzoek naar het PR en GR nodig is.

Aanvullend onderzoek ten behoeve van transport van gevaarlijke stoffen is daarom noodzakelijk. In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

Externe veiligheid buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit 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).

Er bevinden zich in de nabijheid geen buisleidingen met gevaarlijke stoffen, zodat onderzoek naar de externe veiligheid ten gevolge van buisleidingen niet nodig is.

5.8.2. Onderzoek

AVIV bv heeft onderzoek uitgevoerd en rapport uitgebracht d.d. 11 februari 2015 nr. 142811. Dat gaat over de hele strook Kruisweg 835-859, dus inclusief het plangebied. Het rapport gaat over wat hier relevant is, namelijk transport van gevaarlijke stoffen over de weg. De routing voor gevaarlijke stoffen gaat over de N201 langs het plangebied.

Plaatsgebonden risico

De berekeningen van de plaatsgebonden risicocontouren van de N201 hebben niet geleid tot een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour. Wel zijn er risicocontouren met een

hoogte van 10^{-7} en 10^{-8} . Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmering voor de transformatie van de kantoorpanden naar woongebied.

Groepsrisico

Als conclusie van de berekeningen van het groepsrisico staat in het rapport:

Door de transformatie naar woningen is er een marginale afname van het groepsrisico.

De verklaring hiervoor is dat de aanwezigheid overdag, wanneer de meeste transporten plaatsvinden, is afgenomen

5.8.3. Conclusie

Plaatsgebonden risico

De berekeningen hebben niet geleid tot een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour. Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmering voor de transformatie van de kantoorpanden naar woningen.

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor de huidige en toekomstige situatie (transformatie kantoren naar woningen). Het groepsrisico is vrijwel gelijk aan de oriëntatiewaarde. Door de transformatie naar woningen neemt het groepsrisico marginaal af van 0.999 naar 0.998 keer de oriëntatiewaarde.

Voor het groepsrisico is in de regelgeving een verantwoordingsplicht voorgeschreven. In het Bevt is aangegeven dat deze verantwoording niet hoeft te worden gedaan als het groepsrisico kleiner blijft dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde of als het groepsrisico minder dan 10% toeneemt en onder de oriëntatiewaarde blijft [4]. Omdat het groepsrisico in dit geval afneemt, is een verantwoording groepsrisico niet vereist.

5.9. 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 ten aanzien van de Wet milieubeheer.

Het onderwerp geur is hier niet aan de orde.

5.10. Luchtvaartverkeer

Het Luchthavenindelingbesluit (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 het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. Het bestemmingsplan is getoetst aan het LIB zoals dat voor het laatst gewijzigd is op 1 juli 2014.

Beperkingengebied Bebouwing

Het plangebied valt niet binnen het gebied met sloopzones, individuele risico contour of 58 dB(A) L_{den} contour.

Maximale bouwhoogte

Voor het plangebied geldt op grond van artikel 2.2.2 het LIB een maximale bouwhoogte (gerelateerd aan de referentiehoogte van Schiphol van -4.00 m NAP). Hoger bouwen is mogelijk met een ontheffing, na afweging door de VROM-inspectie, de inspectie Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersleiding Nederland.

Het plangebied valt in het Bouwhoogtebeperkingen gebied met Hoogtebeperking – horizontaal vlak 45 meter. Het voorliggende bestemmingsplan staat bouwhoogten toe die veel lager zijn dan het maximum dat in het LIB is gesteld.

Het bestemmingsplan is daarmee op dit punt in overeenstemming met het LIB.

Vogelaantrekkende functies

In artikel 2.2.3 van het LIB is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen of grote waterplassen) binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het plangebied ligt binnen deze zone.

Binnen het plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien waarvoor het LIB beperkingen oplegt. De bestaande situatie levert eveneens geen strijdige situaties op.

Toegestane functies

In een gebied rond Schiphol zijn op grond van het LIB in beginsel geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan (gebied nr. 4 van het LIB). Het plangebied valt volledig buiten dit beperkingengebied.

5.11. Milieueffectrapportage

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Voor het plangebied wordt uitgegaan van het herontwikkelen van een kantoorlocatie naar woningbouw. Blijkens de voorgaande paragrafen zijn de beoogde ontwikkelingen ruimtelijk inpasbaar en worden belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet verwacht.

HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID

6.1. Financiële uitvoerbaarheid

Alle grond in het plangebied is eigendom van de gemeente. De financiële uitvoerbaarheid is geborgd via de gronduitgifte. Daarom is het vaststellen van een exploitatieplan niet aan de orde.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Draagvlak voor het project is een vereiste voor de voortgang en waardering ervan. In dat kader is er eerder informeel overleg gevoerd met de wijkraad Hoofddorp Oost en enkele bewoners van Kalorama toen het andere deel van de kantorenstrook aan de orde was. Informatieverstrekking over de concreetheid van wat op Kruisweg 835-837 tot stand komt, zal worden gedaan zodra dat aan de orde is. Het gaat nu om een relatief globale juridische regeling.

Omwonenden is aangekondigd wat globaal de bedoeling is, dat in ieder geval een woningbouwontwikkeling zal plaatsvinden.

Tijdens de periode waarin het ontwerp ter visie ligt en waarbinnen zienswijzen kunnen worden ingediend, wordt een inloopbijeenkomst gehouden. Een ruime kring van omwonenden en de wijkraad worden uitgenodigd en tijdens de bijeenkomst van informatie voorzien.

Als er zienswijzen worden ingediend, zullen die worden voorzien van een beantwoording in het raadsvoorstel tot vaststelling van het plan en verwerkt worden in het bestemmingsplan.

Wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

Een voorontwerp bestemmingsplan 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 voorontwerp voor te leggen aan provincie en rijk. Alleen als er rijks- of provinciale belangen in het geding zijn, is vooroverleg nodig.

Er heeft vooroverleg plaatsgevonden over het bestemmingsplan Hoofddorp Oost. Dat had ook betrekking op de transformatiegedachte ter plaatse, er geldt immers hier niet alleen de bestemming Kantoor, tevens geldt een regeling voor het wijzigen van de bestemming in Wonen. In formele zin wordt daarvan geen gebruik gemaakt, materieel komt de voorliggende planinhoud daar wel op neer.

Daarom heeft over het plan alleen overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap van Rijnland.

HOOFDSTUK 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.

7.2. Juridische plantoelichting

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 van de verschillende hoogten en oppervlakte van gebouwen.

Het tweede hoofdstuk bevat de regels van de bestemming Woongebied en de dubbelbestemming voor een waterleiding.

De regels van de bestemming Woongebied zijn zo globaal mogelijk gehouden. Diverse omschrijvingen zijn vrij abstract, terwijl nu een concreet woningbouwplan voorligt. Met de algemene formuleringen blijft de regeling zo flexibel mogelijk toepasbaar.

Er zijn diverse verbijzonderingen opgenomen; die houden verband met de ruimtelijke kwaliteiten van het woningbouwplan, zonder afbreuk te doen aan de algemene ruimte die de regels bieden.

Het derde hoofdstuk is gewijd aan algemene regels, het vierde hoofdstuk vooral aan de overgangsbepalingen.

7.3. Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In dit bestemmingsplan zijn regels gesteld waarbij het woongebruik van bouwwerken en wat daarmee verband houdt, 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. Ook geldt, hoe minder 'knellend' de regels zijn, hoe kleiner de kans is dat het met de regels wat minder nauw genomen wordt. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen de regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en redelijkheid van inzien.

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.