



Nieuw-Vennep IJweg achter 1255

Bestemmingsplan – September 2022

Toelichting



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3	Doel en planvorm	6
1.4	Geldende bestemmingsplannen en regelingen	7
1.5	Planproces	8
1.6	Leeswijzer	8
2	Beschrijving huidige situatie	9
2.1	Ruimtelijke structuur	9
2.2	Functionele structuur	10
3	Beleid en regelgeving	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	16
3.3	Gemeentelijk beleid	22
4	Nieuwe situatie	31
4.1	Toekomstige ontwikkelingen in het plangebied	31
4.2	Ruimtelijke structuur	32
4.3	Functionele structuur	35
5	Onderzoek en beperkingen	36
5.1	Bodem	36
5.2	Cultuurhistorie en archeologie	38
5.3	Externe veiligheid	40
5.4	Explosieven	43
5.5	Flora en fauna	44
5.6	Geluid	46
5.7	Geur	49
5.8	Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties	50
5.9	Licht	51
5.10	Lucht	52
5.11	Luchtvaartverkeer	55
5.12	Milieueffectrapportage	59
5.13	Milieuzoneringen	60
5.14	Verkeer	62

5.15	Water	66
6	Uitvoerbaarheid	70
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	70
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	70
7	Juridische aspecten	72
7.1	Opzet regels en verbeelding	72
7.2	Inleidende regels	72
7.3	Bestemmingsregels.....	73
7.4	Algemene regels	73
7.5	Overgangs- en slotregels	74
7.6	Handhaafbaarheid	74

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

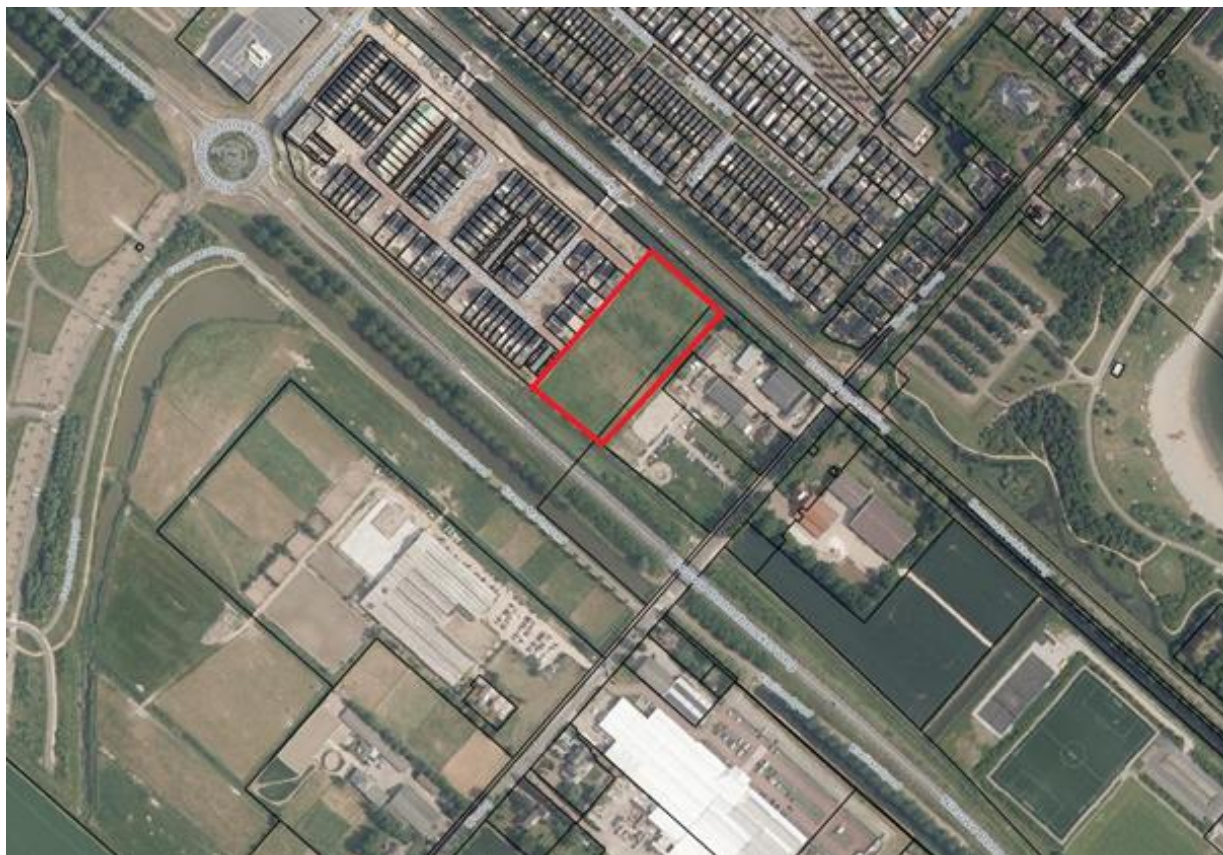
Het perceel achter de IJweg 1255 te Nieuw-Vennep wordt momenteel gebruikt ten behoeve van een gebruiksgerichte paardenhouderij. Hier bevindt zich de paardenweide behorend bij het paardencentrum. Projectontwikkelaar TN ontwikkeling (hierna: initiatiefnemer) is voornemens hier 30 grondgebonden woningen met bijbehorende bouwwerken op het perceel te realiseren onder de projectnaam 'Zuiderhoeven Oost'. Het is de bedoeling om dertig koopwoningen te realiseren variërend in omvang en typologie. Onderhavig bestemmingsplan maakt de realisatie van deze ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk.

De aanleiding voor het opstellen van dit bestemmingsplan is de wens om woningbouw te realiseren aan de IJweg achter 1255 in Nieuw-Vennep. Het plan omvat de realisatie van 30 grondgebonden woningen. In het bestemmingsplan 'Hoofddorp Zuidrand Westkavel en Tegen Pleinen' (hierna: vigerend bestemmingsplan), kent het plangebied de bestemming 'Agrarisch-paardenhouderij' en heeft het de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone – wijzigingsgebied 2'. Deze wijzigingsbevoegdheid kan echter niet voor onderhavig planinitiatief worden gebruikt. Een eis uit de wijzigingsbevoegdheid is dat er ter hoogte van de Nieuwe Bennebroekerweg een geluidscherm wordt toegevoegd. Tussen de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan en de voorlegging van onderhavig planinitiatief is er reeds een geluidswand gerealiseerd ter hoogte van onderhavig plangebied. Een nieuwe geluidswand is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening en de wet Geluidshinder dan ook niet langer nodig en zou voor onnodige verstoring van het aanzicht zorgen. Daarnaast zou een nieuwe geluidswand geen groter effect hebben t.b.v. de geluidsreductie ten opzichte van de huidige situatie. Aangezien dit echter een harde eis is vanuit de wijzigingsbevoegdheid, wordt er een bestemmingsplan opgesteld in plaats van een wijzigingsplan. Middels dit bestemmingsplan kan de huidige bestemming worden gewijzigd naar grotendeels 'Wonen', om zo de nieuw te bouwen woningen te kunnen realiseren in het plangebied.

Het initiatief is uitvoerig besproken met de gemeente Haarlemmermeer. Het huidige stedenbouwkundig ontwerp is dan ook een resultaat vanuit overleggen met de betrokken afdelingen zoals stedenbouw, architectuur en werkgroep Ruimtelijk Advies.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bevindt zich achter de IJweg 1255 te Nieuw-Vennep en betreft de percelen kadastraal bekend als gemeente Haarlemmermeer, Sectie AE, nummer 3522 en 2586. Het plangebied bevindt zich in het noordelijke deel van Nieuw-Vennep, tegen de rand van Hoofddorp. Het plangebied heeft betrekking op het gehele perceel nummer 3522 en een deel van het perceel 2586. De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 9.950m². Het gebied ligt achter de IJweg 1255 en grenst met de noordzijde aan de Bennebroekerweg. Ten westen van het plangebied bevindt zich een kleinschalige woonwijk. Op afbeelding 1.1 en 1.2 is het plangebied weergegeven.



Afbeelding 1.1: Globale ligging van het plangebied



Afbeelding 1.2: Ligging van het plangebied

1.3 Doel en planvorm

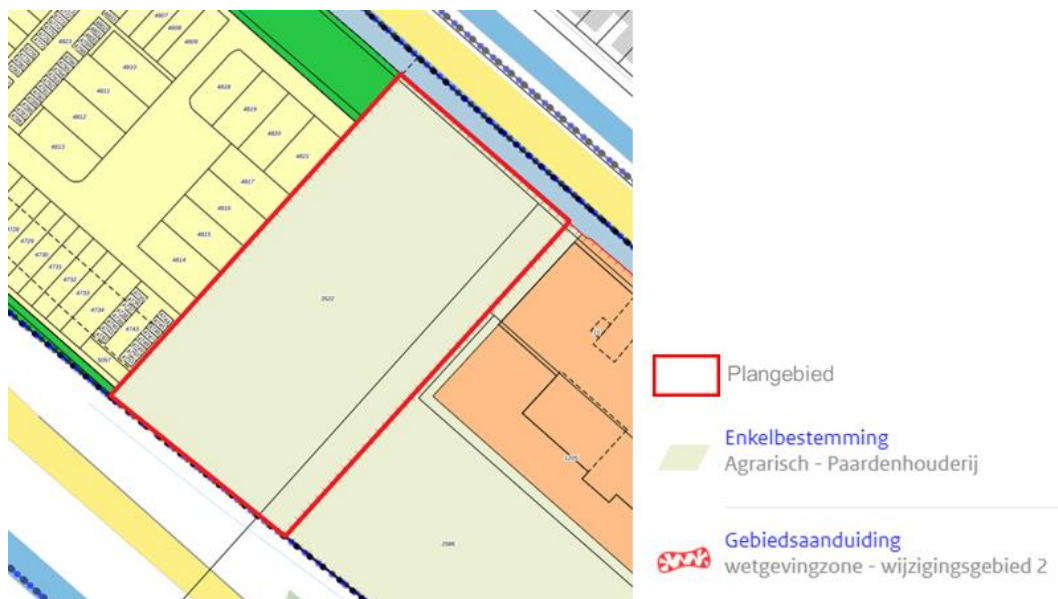
De doelstelling van het bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep IJweg achter 1255' is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2. Middels onderhavig bestemmingsplan wordt de realisatie van 30 grondgebonden woningen mogelijk gemaakt.

1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep IJweg achter 1255' vervangt voor een gedeelte het volgende bestemmingsplan:

Plannaam	Vastgesteld	Onherroepelijk
Hoofddorp Zuidrand Westkavel en Tegen Pleinen	25-10-2016	22-12-2016

Op afbeelding 1.3 is een uitsnede weergegeven van het vigerende bestemmingsplan waarin het plangebied met rood is aangegeven.



Afbeelding 1.3: Uitsnede van het vigerende bestemmingsplan 'Hoofddorp Zuidrand Westkavel en tegen Pleinen'

Binnen het bestemmingsplan vigeren de volgende bestemming en aanduiding:

1. Enkelbestemming: Agrarisch – Paardenhouderij
2. Gebiedsaanduiding: wetgevingszone – wijzigingsgebied 2

De gronden die bestemd zijn met 'Agrarisch – Paardenhouderij' zijn bestemd voor een gebruiksgerichte paardenhouderij met de daarbijbehorende voorzieningen. Ook rust er op het perceel de gebiedsaanduiding 'Wetgevingszone – wijzigingsgebied 2'. In de inleiding is reeds aangegeven dat er geen gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid aangezien hier niet volledig aan kan worden voldaan. Voorliggend bestemmingsplan maakt de beoogde ontwikkeling wel 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 ook 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 het 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

2.1 Ruimtelijke structuur

2.1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Nieuw-Vennep ligt in het zuiden van de gemeente Haarlemmermeer en telt circa 30.000 inwoners. Samen met Hoofddorp was het één van de twee plaatsen die officieel gesticht werden na de drooglegging van het Haarlemmermeer in 1852. Waar het dorp nog geen 3.000 inwoners kende in 1958, groeide het tot zo'n 14.000 inwoners in 1975, 23.000 in 2003 en 30.000 in 2006. De ligging in de Randstad en de uitbreiding van de bedrijvigheid hebben bijgedragen aan de groei. Het plangebied bevindt zich ten noorden van Nieuw-Vennep, tegen de rand van Hoofddorp. Het plangebied bevindt zich midden tussen nieuwbouwwijken die binnen de afgelopen 5 jaar zijn gerealiseerd.

2.1.2 Planspecifiek

In de huidige situatie wordt het plangebied gebruikt als paardenweide zonder bebouwing. Aan de zuidoostzijde van het gebied bevindt zich de paardenhouderij en aan de noordwestzijde de nieuwbouwwijk 'Zuiderhoeven'. Aan de noordoostzijde en de zuidwestzijde loopt er een weg langs het plangebied. Aan de noordoostzijde wordt plangebied en weg gescheiden door een sloot; aan de zuidwestzijde wordt plangebied en weg gescheiden door een verhoogde berm. Onderstaande afbeelding 2.1 en 2.2 zijn afbeeldingen van het plangebied vanuit noordoostzijde gezien.



Afbeelding 2.1 Bestaande situatie van het plangebied vanuit het noordoosten gezien



Afbeelding 2.2 Bestaande situatie van het plangebied vanuit het noordoosten gezien

2.2 Functionele structuur

2.2.1 Algemeen

Naast een toename in het aantal woningen kent Nieuw-Vennep door de gunstige ligging ook een goed vestigingsklimaat voor bedrijvigheid. Nieuw-Vennep is gunstig gelegen, nabij Hoofddorp, aan de A4 en in de nabijheid van Schiphol.

2.2.2 Planspecifiek

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich voornamelijk nieuwbouwwoningen, maar ook een paardencentrum, tuin- en dierspeciaalzaken en een klein agrarisch bedrijf. Een klein stukje verderop is de recreatieplas Toolenburg gelegen. Aan de andere kant van het plangebied is een school, een buitenschoolse opvang en een sportcomplex te vinden.

Het plangebied zelf is een braakliggend stuk land, dat kans biedt getransformeerd te worden 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 juli 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 gepaarde 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 echter dusdanig hoog, dat er geen directe opgaven voor het bestemmingsplan 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.

De Ladder biedt de mogelijkheid om in geval van een globaal bestemmingsplan met uitwerkingplichten en/of wijzigingsbevoegdheden, in het moederplan te bepalen dat het Ladderonderzoek pas hoeft te worden verricht bij vaststelling van het uitwerkingsplan of het bestemmingsplan.

Planspecifiek

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de bouw van 30 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 Amsterdam-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 30 woningen sluit aan bij deze vraag (zie ook paragraaf 3.2.4).

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 vroegtijdig 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.

Planspecifiek

Het plangebied ligt binnen diverse beperkingszones van het LIB. Het gaat om de navolgende beperkingszones:

Beperking maximale bouwhoogte

Rondom Schiphol geldende de maximale bouwhoogten zoals vastgelegd in het LIB. De maximale bouwhoogtes variëren, algemeen geldt dat hoe verder van Schiphol gebouwd wordt hoe hoger de maximaal toegestane bouwhoogte in het LIB. In paragraaf 5.11 wordt hier nader op ingegaan.

Beperking bebouwing – LIB 5

Op de gronden die met nummer 5 zijn aangewezen, zijn buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan. Gemeenten motiveren in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. In paragraaf 5.11 wordt hier nader op ingegaan.

Beperking aantrekken vogels

In dit gebied is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

1. Industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
2. Viskwekerijen met extramurale bassins;
3. Opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
4. Natuurreservaten en vogelreservaten;
5. Moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.

Beperking voor windturbines en lasers

Beperkingen voor windturbines en vaste laserinstallaties.

Het LIB vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen van de dertig woningen. Wel dient in het akoestisch onderzoek het LIB meegenomen te worden, dat zal in paragraaf 5.6 nader toegelicht worden.

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.

Planspecifiek

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

3.1.6 Beleidsnota mainport en metropool

Het Rijk heeft in samenwerking met de zogenaamde regiopartijen en de partijen uit de luchtvaartsector een beleidsnota (2016) opgesteld voor de Schipholregio. Deze beleidsnota is een uitwerking van het programma SMASH (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) en is erop gericht de mainport Schiphol en haar regio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. De nota heeft de ambitie om de kracht en kwaliteiten van de regio verder uit te bouwen, de economische ontwikkeling van de regio en Schiphol te stimuleren en kansen en potenties in de regio beter te benutten. Daarnaast willen de partijen binnen de regio de verwachte woningbehoefte van 440.000 geschatte woningen accommoderen. De kracht en kwaliteit van de Schipholregio komt voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. De focus ligt hierbij op vier beleidsopgaven:

1. Het versterken van de ruimtelijk-economische structuur
2. Het ruimte bieden voor verstedelijking, kwaliteit van leefomgeving en leefbaarheid
3. Het ruimte bieden voor verdere ontwikkeling van een veilige, concurrerende en duurzame luchtvaart in combinatie met een optimale netwerk- en mainportkwaliteit
4. Meer en betere samenwerking tussen Rijk, regio, marktpartijen en luchtvaartsector

Planspecifiek

De voorgenomen ontwikkeling draagt met de realisatie van 30 woningen in Nieuw-Vennep bij aan de beleidsopgave 'Het ruimte bieden voor verstedelijking, kwaliteit van leefomgeving en leefbaarheid'. Het planinitiatief draagt bij aan het voorzien in de woningbehoefte in deze regio en draagt daarmee bij aan de uitvoering van de beleidsnota mainport en metropool.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

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

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

De hoofdambitie van de provincie is het vinden van een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven. Met de sturingsfilosofie 'lokaal wat kan, regionaal wat moet' heeft de provincie de regionale ruimtelijke consequenties van deze ontwikkelingen grotendeels juridisch verankerd in de omgevingsverordening.

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 zo veel 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 30 grondgebonden woningen in Nieuw-Vennep bij aan de ontwikkeling 'verdere verstedelijking'. Namelijk, de voorgenomen ontwikkeling draagt 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.



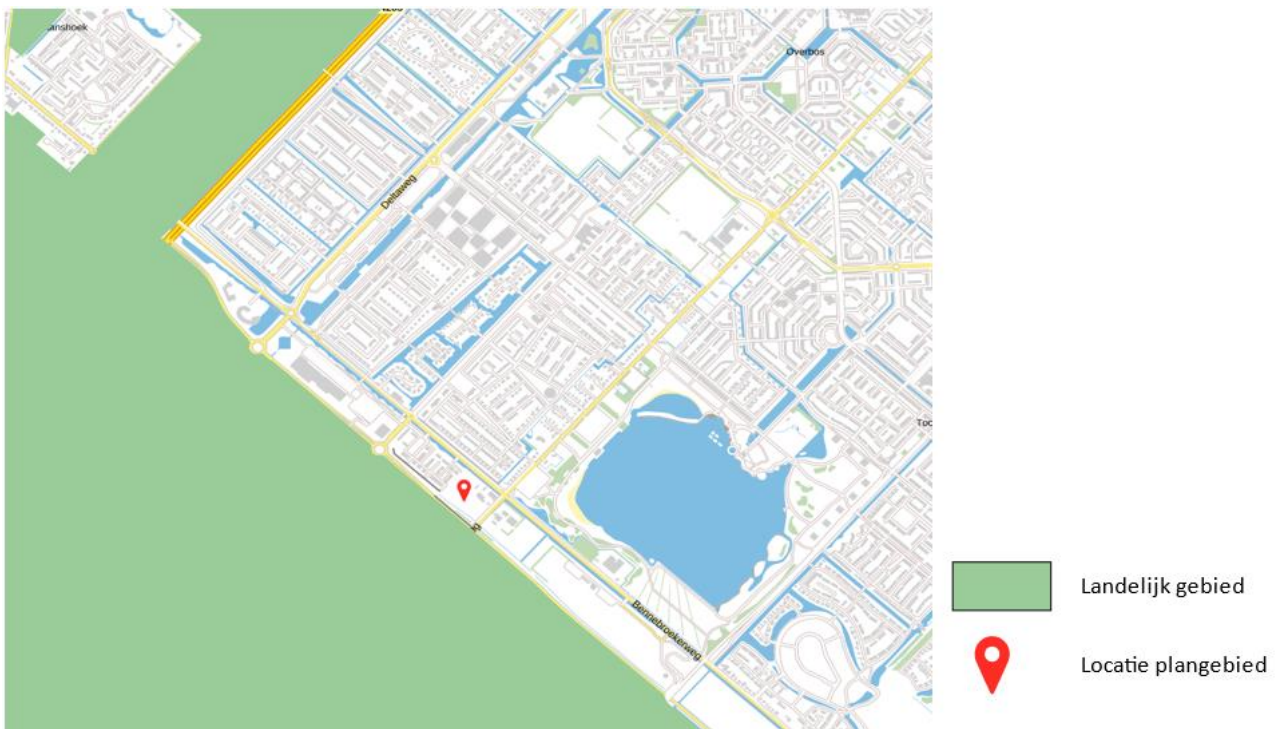
Afbeelding 3.1: uitsnede kaart omgevingsvisie met bestemmingsplangebied in blauw

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 NH 2020.

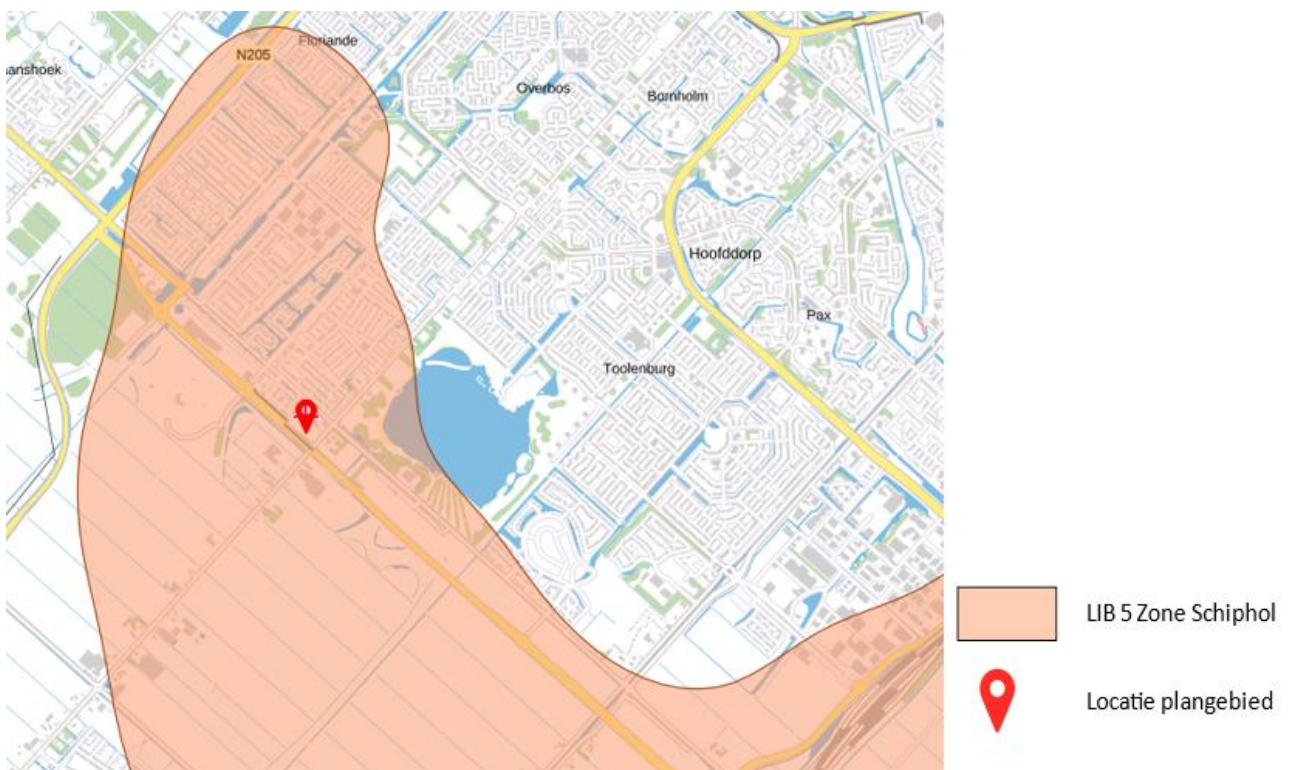
Planspecifiek

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt, binnen bestaand stedelijk gebied, in de nabijheid van Schiphol. Op afbeelding 3.2 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 gemaakt afspraken. Dit wordt nader beschouwd in paragraaf 3.2.3. Een verdere toetsing aan de Ladder voor Duurzame verstedelijking is niet nodig.



Afbeelding 3.2 Uitsnede omgevingsverordening

Daarnaast bevindt het plangebied zich in de nabijheid van Schiphol. Kijkend naar afbeelding 3.3 is gebleken dat het gebied binnen de LIB-5 zone valt van Schiphol. In paragraaf 3.1.4, 5.6 en 5.11 is en wordt beargumenteerd dat dit geen belemmeringen oplevert voor onderhavig planinitiatief.



Afbeelding 3.3 Uitsnede omgevingsverordening

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, wat in paragraaf 3.2.4 nader toegelicht zal worden. Het plangebied ligt in bestaand stedelijk gebied en dient in de huidige situatie als paardenweide. Met de realisatie van 30 gewenste woningen is er sprake van duurzaam ruimte gebruik.

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 ontwikkellocatie voor woningbouw. Met de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan worden 30 grondgebonden woningen toegevoegd aan de harde plancapaciteit.

3.2.4 Beleidsregel wonen en vliegen

De beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol (2017) stelt dat de toelichting van een bestemmingsplan dat woningbouw binnen een 20 Ke-contour mogelijk maakt, de volgende onderdelen bevat:

- Een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingen gebied;
- Een beschrijving van de huidige geluidssituatie op die woningbouwlocatie;
- Een beschrijving van de verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie;
- Een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
- Een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in de voorgaande punten.

In aanvulling op het eerste lid, kan bij de te maken afweging de gecumuleerde geluidsbelasting van vliegtuiglawaai worden betrokken. In aanvulling op de in het eerste en tweede lid genoemde beschrijvingen, wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving van die maatregelen en de afweging die daaraan te grondslag ligt, bevat. Voor de inhoudelijke afweging wordt verwezen naar paragraaf 5.6

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:

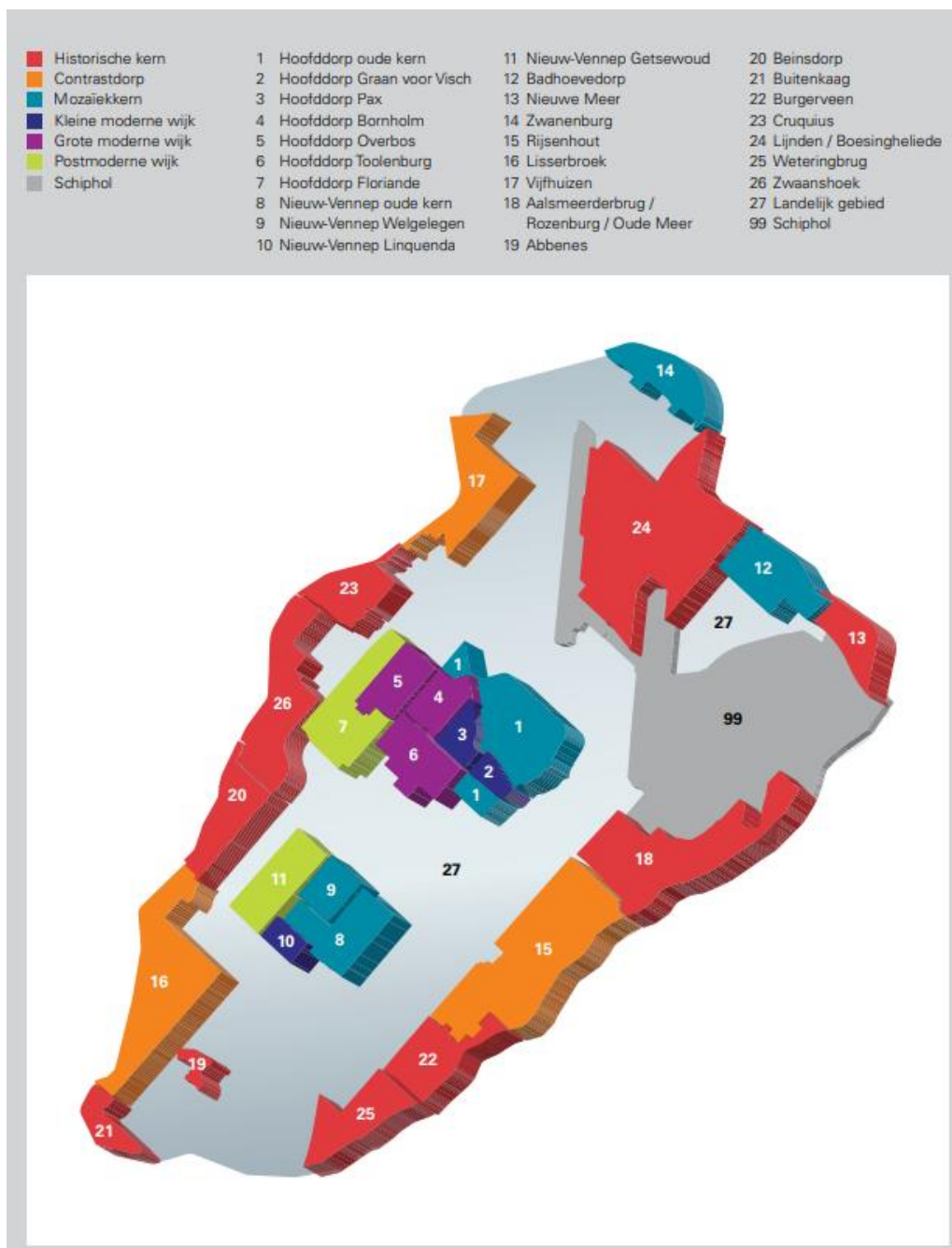
1. Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.
2. Energie als speerpunt.
3. Netwerk (keten)mobiliteit: de knopen benut.
4. Synergie met Schiphol.
5. Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties.
6. Cultuurhistorie en diversiteit als drager.

Planspecifiek

Zoals in paragraaf 3.2.1 beschreven speelt het planinitiatief in op verschillende provinciale beleidslijnen die in de structuurvisie van de gemeente Haarlemmermeer worden onderschreven. Ook in de gemeentelijke structuurvisie wordt namelijk aangegeven dat er voor alle soorten woningzoekenden, namelijk starters, nieuwkomers en doorstromers een woning beschikbaar moet zijn. De dertig woningen die kunnen worden gerealiseerd op het perceel leveren een bijdrage aan deze ambitie. De doorstroombijdrage in en rondom Hoofddorp wordt verder vergroot aangezien doorstromers een mogelijkheid wordt geboden te gaan wonen in een andere (grotere) woning.

Daarbij komt dat de in de nabijheid van het bestemmingsplangebied gelegen verkeers- en vervoersnetwerken optimaal benut kunnen worden en de inkomende pendel van werknemers gereduceerd kan worden. Programmatisch en typologisch sluit het voorliggend planinitiatief aan op de kaders van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

In de structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het plangebied binnen Hoofddorp en Nieuw-Vennep aangemerkt als Mozaïekkern (zie afbeelding 3.4). 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 30 grondgebonden woningen met veel ruimte voor groene openbare ruimtes is hiermee passend binnen het deel van Hoofddorp en Nieuw-Vennep dat wordt gekenmerkt als mozaïekkern.



Afbeelding 3.4 Uitsnede Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

3.3.2 Woonbeleidsprogramma 2019-2025

De 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 IJweg achter 1255 spelen in op de behoefte die er bestaat vanuit de markt, door woningen te realiseren voor verschillende doelgroepen. 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 30 woningen worden gerealiseerd geldt deze eis niet. Voorliggend plan past daarmee binnen het Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025.

3.3.3 Nota uiterlijke 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 voorgelegd aan de werkgroep Ruimtelijk Advies van de gemeente Haarlemmermeer. Er is vanuit de gemeente aangegeven dat er een positieve grondhouding t.o.v. het initiatief is voor de aspecten stedenbouw, architectuur en inpassing van openbare ruimte.

3.3.4 Kaders klimaatbeleid 2008-2020

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.

Planspecifiek

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

3.3.5 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. Daarnaast worden de woningen aangesloten op een WKO-systeem.

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 de Laan van Zuiderhoeven, welke op twee punten doorgetrokken zal worden tot in het plangebied. De mobiliteitsdruk op deze weg, die door de naastgelegen nieuwbouwwijk loopt, zal hierdoor iets toenemen. Gezien het planinitiatief ruimte biedt voor 30 woningen zal deze toename beperkt blijven. De ontsluiting vindt plaats via de bestaande brug 'Zuiderhoeven'. Auto's kunnen geparkeerd worden achter de nieuw te bouwen woningen. Doordat deze niet aan de weg geparkeerd hoeven te worden, zal de doorstroom van het verkeer niet gehinderd worden. In paragraaf 5.14 wordt hier nader op ingegaan.

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.

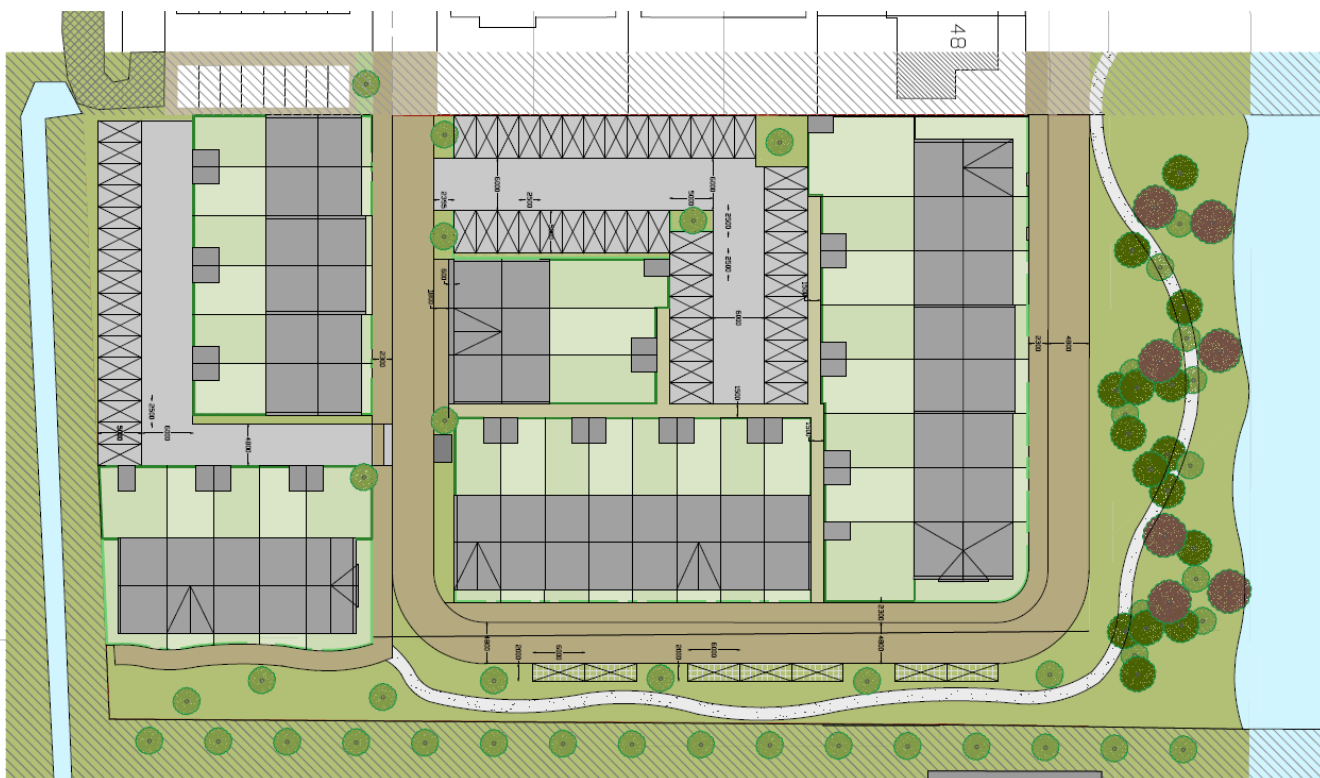
Planspecifiek

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.

4 Nieuwe situatie

4.1 Toekomstige ontwikkelingen in het plangebied

In de nieuwe situatie zal de realisatie van de 30 woningen zorgen voor een opwaardering van het plangebied en efficiënter landgebruik van de voormalige paardenweide. De toevoeging van woningen zorgt voor een goede aanvulling op het bestaande woningaanbod in de directe en indirect omgeving van het plangebied. Ook sluit onderliggend planinitiatief aan bij de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave binnen Nieuw-Vennep en de gemeente Haarlemmermeer. Met de stedenbouwkundige opzet wordt het plangebied ingericht met veel groen. Doordat de parkeerplaatsen achter de woningen zullen worden geplaatst en dus zo veel mogelijk uit het zicht vallen, wordt een kwalitatief hoogwaardig woongebied gecreëerd met een groene uitstraling.



Afbeelding 4.1 Stedenbouwkundig ontwerp (bron: initiatiefnemer)

4.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied grenst aan de Laan van Zuiderhoeven, welke op twee punten doorgetrokken zal worden tot in het plangebied. Vanaf deze straat kunnen bewoners en bezoekers het plangebied binnenrijden tot de parkeerterreinen. In het plangebied worden er dertig geschakelde woningen gerealiseerd. Op afbeeldingen 4.2 t/m 4.7 is in een 3D-beeld te zien hoe de woningen en het bijbehorende groen 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.



Afbeelding 4.2: Impressie van de dertig grondgebonden woningen in vogelvlucht (bron: TN ontwikkeling).



Afbeelding 4.3: Impressie van de dertig grondgebonden woningen in vogelvlucht (bron: TN ontwikkeling).



Afbeelding 4.4: Architectonische impressie van de nieuwbouwwoningen



Afbeelding 4.5: Architectonische impressie van de nieuwbouwwoningen



Afbeelding 4.6: Architectonische impressie van de nieuwbouwwoningen



Afbeelding 4.7: Architectonische impressie van de nieuwbouwwoningen

4.3 Functionele structuur

Momenteel is er in het plangebied een paardenweide gevestigd. Er zijn geen bouwwerken binnen het plangebied aanwezig. In de toekomstige situatie heeft het plangebied op stedelijk niveau een functionele wooninvulling. Het plangebied is in de structuurvisie Noord-Holland en de structuurvisie Haarlemmermeer aangewezen als gebied voor stedelijke ontwikkeling. In de toekomst moet het plangebied een levendige woonwijk worden die past in de omgeving. Onderhavig planinitiatief draagt bij aan die doelstelling.

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 (Wbb) 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. De Wbb onderscheidt drie kwaliteiten grond:

- sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- licht verontreinigde grond (boven achtergrondwaarden);
- schone bodems (beneden achtergrondwaarden).

Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde (te behalen kwaliteit) en de milieu hygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag

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. In het besluit worden vier kwaliteiten gehanteerd, namelijk Achtergrondwaarde, Wonen, Industrie en Niet toepasbaar. Het besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger een toets op de kwaliteit van de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie.

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.

De bodemkwaliteitskaart (2020) van Haarlemmermeer geeft aan wat de gemiddelde kwaliteit van de grond op niet-verdachte locaties is in de gemeente. De bodemfunctiekaart is tegelijk met de bodemkwaliteitskaart vastgesteld en geeft de (toekomstige) functieklassering van een gebied weer. In de Nota Bodembeheer Gemeente Haarlemmermeer zijn voor sommige gebieden Lokale Maximale Waarden vastgesteld.

5.1.2 Onderzoek

Bij de beoogde ontwikkeling wordt op een onbebouwd perceel nieuwbouw gerealiseerd. Er is derhalve een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd om te onderzoeken of de bodem geschikt is voor de beoogde functie. De onderzoeken zijn toegevoegd als bijlage 1.

Het verkennende bodemonderzoek is uitgevoerd door NIPA milieutechniek. Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek blijkt dat zowel de vaste bodem als het grondwater maximaal licht verontreinigd zijn met de onderzochte parameters. De uitvoering van een aanvullend of nader onderzoek is volgens NIPA niet noodzakelijk.

In de bodem is een zeer geringe hoeveelheid asbest aangetoond, een gehalte ruim beneden de interventiewaarde van 100 mg/kg d.s. Derhalve kan gesteld worden dat er geen sprake is van (ernstige) bodemverontreiniging binnen het plangebied.

5.1.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor onderhavig planinitiatief. De bodem ter plaatse van het plangebied is maximaal licht verontreinigd.

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.

De erfgoedvisie met uitvoeringsprogramma van de Gemeente Haarlemmermeer voor de periode 2020 - 2030 stelt vast dat erfgoed bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving, de aantrekkelijkheid van de gemeente als bezoeklocatie en aan een aangenaam vestigingsklimaat. De basis van de visie is erfgoed als inspiratie en motor voor nieuwe ontwikkelingen.

De archeologienota 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. Ook voor de archeologienota zijn de verhaallijnen met de kernwaarden 'Water en pionieren' en 'Transport en Logistiek' leidend.

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 vorm geven aan de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrens. Deze beleidsnota geeft hier invulling aan.

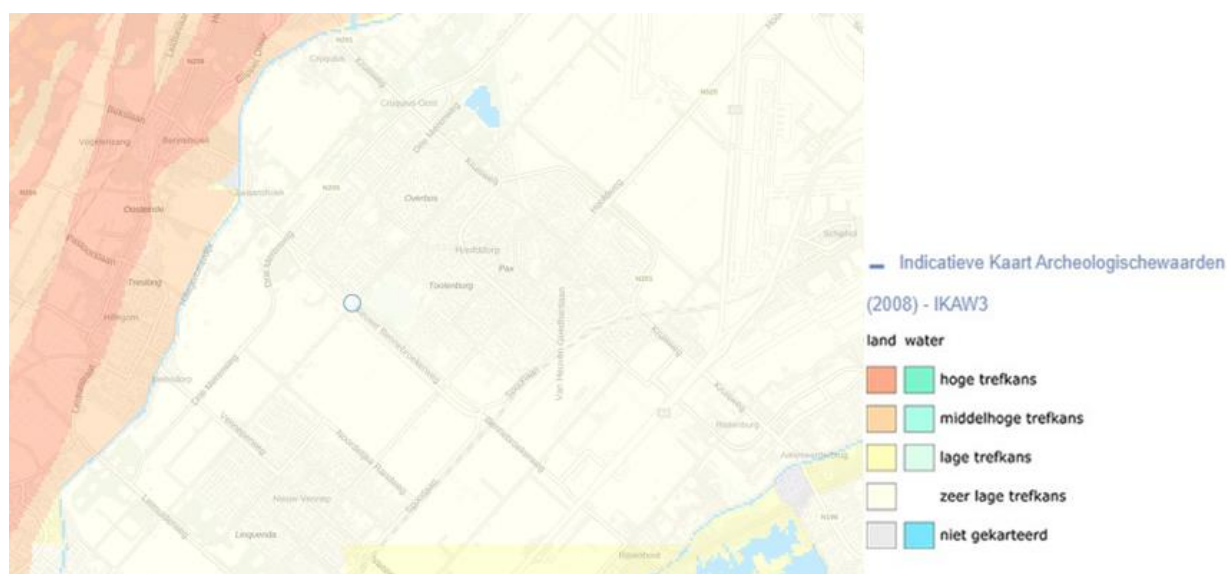
5.2.2 Onderzoek

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:

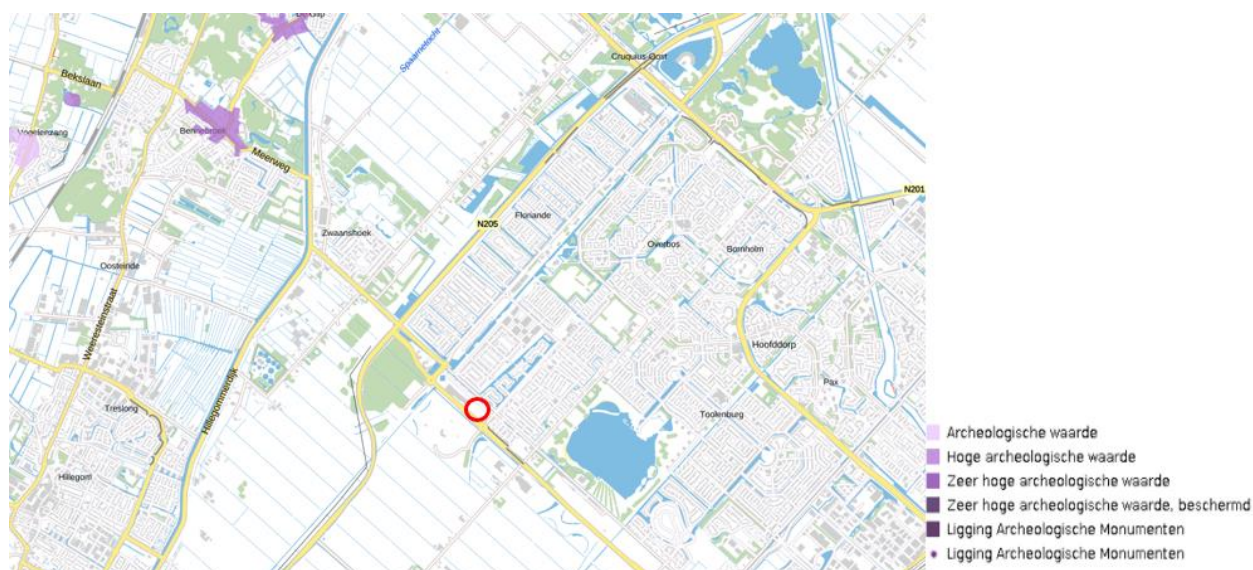
- Indicatieve kaart archeologische waarden
- Archeologische monumentenkaart
- Informatiekaart landschap en cultuurhistorie
- Cultuurhistorische waardenkaart provincie Noord-Holland

Op onderstaande afbeeldingen is te zien dat er in het plangebied aan de IJweg 1255 te Nieuw-Vennep 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

5.2.3 Conclusie

In het plangebied zijn geen cultuurhistorische en 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 belangrijke richtsnoer is onder andere dat objecten met niet- of met beperkt zelfredzame personen buiten het invloedsgebied van een risicobron worden geprojecteerd.

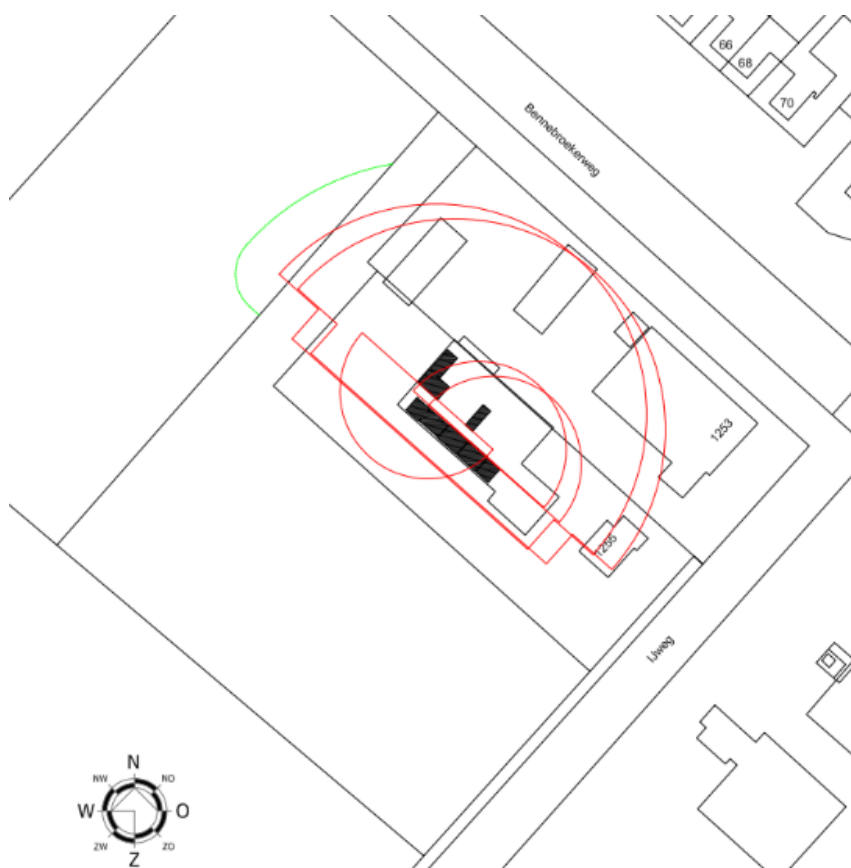
Daarnaast biedt risicokaart.nl inzicht in risicosituaties in de leefomgeving. Dit instrument kan gebruikt worden als informatievoorziening om te helpen bij het voorkomen, bestrijden en beperken van de gevolgen van rampen en zware ongevallen.

5.3.2 Onderzoek

In de omgeving van het plangebied bevinden zich een aantal risicobronnen. Deze risicobronnen liggen echter dermate ver van het plangebied af, dat het geen risico vormt voor de locatie. Zo bevinden er hoogspanningsverbindingen circa 1,5 km en een gasleiding op circa 1,7 km vanaf het plangebied.

Vuurwerk

Ten oosten van de planlocatie is het bedrijf Van Wees gevestigd waar opslag en verkoop van vuurwerk plaatsvindt. Door de opslag van 41.313 kg consumentenvuurwerk dienen vanuit het Vuurwerkbesluit veiligheidsafstanden aangehouden te worden naar een beperkt kwetsbaar of kwetsbaar object zoals een woning. Artikel 1.3 paragraaf B van de Bijlage 3 van het Vuurwerkbesluit dient te worden gevolgd. Door Milieukundig Adviesbureau van der Linden is onderzoek gedaan naar de vraag in hoeverre woningbouw is toegestaan in het bestemmingsplangebied. Uit het onderzoek is gebleken dat wanneer op het betreffende perceel woningbouw wordt gerealiseerd rekening dient te worden gehouden met de veiligheidsafstanden in het vuurwerkbesluit. De groene stippellijn in afbeelding 5.4 is de lijn waartegen een voor- of achtergevel mag worden geprojecteerd van een woning. Een schuur of garagebox mag wel worden geprojecteerd binnen de groene lijn, alleen de feitelijke woning mag niet worden geprojecteerd binnen de groene lijn.



Afbeelding 5.4. Veiligheidscontouren van het Vuurwerkbesluit

Aanvullend onderzoek

Om de ruimtelijke uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling aan te tonen is er door AVIV B.V. een aanvullende brandberekening uitgevoerd. Deze berekening is toegevoegd als bijlage 2. De brandberekening toont aan dat een kleinere afstand dan uit het vuurwerkbesluit mogelijk zijn, zonder dat dit een negatief effect heeft op zowel de veiligheid als de bedrijfsvoering. Volgens art. 4.2 van het Vuurwerkbesluit kan het bevoegd gezag een kleinere afstand vaststellen indien mogelijke warmtestraling ten gevolge van brand ter plaatse van een kwetsbaar woonobject beperkt blijft tot ten hoogste 10 kW/m^2 . Uit de berekening volgt dat bij een eventuele brand in de bufferbewaarplaats bij Van Wees het warmtestralingsniveau ter plaatse van de plangrens kleiner is dan 10 kW/m^2 .

In afbeelding 5.5 zijn de daadwerkelijke afstanden visueel weergegeven. De veiligheidscontouren zijn niet zo groot als uit het vuurwerkbesluit volgt en blijven binnen het perceel van het bedrijf Van Wees. Derhalve kan geconcludeerd worden dat er voor alle woningen binnen het plangebied sprake is van een veilige situatie. Aanvullend op deze conclusie is een revisie omgevingsvergunning in het kader van het Vuurwerkbesluit verleend aan van Wees waarmee de onderstaande veiligheidscontouren (afbeelding 5.5) zijn bevestigd. De contouren reiken niet tot over het plangebied waardoor van een belemmering definitief geen sprake is.



Afbeelding 5.5. Daadwerkelijk veiligheidsafstanden n.a.v. brandberekening

5.3.3 Conclusie

Het aspect 'externe veiligheid' vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van onderhavig planinitiatief.

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

Binnen het plangebied is door T&A Survey een historische vooronderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is toegevoegd als bijlage 3. Uit het onderzoek volgt dat er geen belemmeringen gelden voor het plangebied. Het aspect explosieven vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan.

5.5 Flora en fauna

5.5.1 Wet- en regelgeving

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

Een belangrijk criterium in de wet is 'gunstige staat van instandhouding van een soort'. Daarvan is sprake als:

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

5.5.2 Onderzoek

Taharo Omgevingsmanagement heeft een Quickscan Flora en Fauna uitgevoerd binnen het plangebied. In dit onderzoek is een beoordeling gemaakt van de mogelijke effecten die het plan kan hebben op beschermende natuurwaarden. Het volledige onderzoek is toegevoegd als bijlage 4 bij dit bestemmingsplan.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura-2000 gebied. Het dichtstbijzijnde wettelijke beschermde natuurgebied is Natura-2000 gebied Kennemerland-Zuid op 7,1 km afstand. Ondanks de afstand en de aard van de ontwikkeling is een toename aan stikstofdepositie op een Natura-2000 gebied niet geheel uit te sluiten.

Volledigheidshalve is een Acrius-berekening uitgevoerd. Uit deze berekening volgt dat er voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase geen stikstofdeposities op het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied groter dan 0,00 mol/ha/jaar ontstaat. Het volledige onderzoek is toegevoegd als bijlage 5.

Ook is het plangebied niet gelegen binnen het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN grenst aan het plangebied, de bredere watergang aan de noordoostzijde van het plangebied wordt aangemerkt als ecologische verbindingszone. De vaart zal weliswaar intact blijven door de ingreep, maar de oevers zullen natuurvriendelijk moeten worden/blijven en de werkzaamheden dienen de oevers en de waterkwaliteit niet te schaden. De nadere uitwerking van de natuurvriendelijke oever zal qua beplanting en vegetatie moeten aansluiten op de juiste doelsoorten, op deze manier wordt een optimale bijdrage geleverd. De breedte van de tocht zal aansluiten bij de bestaande woonwijk aan de westzijde van het plangebied, daarbij moet voorzien worden in een goede overgang tussen beide woongebieden. Het landschapsinrichtingsplan zal nader uitgewerkt worden, onder andere voorzien van een beplantingsplan. Wel kan geconcludeerd worden dat vervolgonderzoek in het kader van de NNN niet noodzakelijk is.

Aangezien op het plangebied geen bomen staan, is toetsing aan het onderdeel houtopstanden, conform de Wet natuurbescherming, bij dit plan niet aan de orde.

Soortenbescherming

Negatieve effecten voor vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten zijn op voorhand uitgesloten. Door de ingreep verdwijnt mogelijk een rietkraag. Door werkzaamheden hier buiten de broedperiode (globaal half maart tot half juli) uit te voeren, worden negatieve effecten voorkomen.

De watergang kan dienen als vliegroute voor watervleermuizen. Om verstoring voor vleermuizen te voorkomen zal gewerkt dienen te worden tussen zonsondergang en zonopkomst. Sterke verlichting op deze watergang dient te worden voorkomen. Met de ontwikkeling binnen het plangebied gaat geen (essentieel) leefgebied van een grondgebonden zoogdiersoort en amfibieënsoorten verloren.

5.5.3 Conclusie

Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming, onderdeel soorten, in acht te worden genomen:

- Ten aanzien van broedvogels zonder jaarrond beschermde nesten dient, om overtreding op voorhand redelijkerwijs te voorkomen, het verwijderen van nestgelegenheid buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten.
- Ten behoeve van (incidenteel) aanwezige algemene soorten dient de zorgplicht in acht te worden genomen.

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

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 "zwarte 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 geluidbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

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.

Luchtverkeerslawaaï

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 (Lden) en 's nachts (Lnight) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen.

5.6.2 Onderzoek

Het akoestisch onderzoek wegverkeerlawaaï is uitgevoerd door NIPA Milieutechniek B.V. Het volledige onderzoek is toegevoegd als bijlage 6. In dit onderzoek is geconcludeerd dat binnen het hele plangebied wordt voldaan aan de wettelijke ontheffingswaarde van maximaal 63 dB als gevolg van de Nieuwe Bennebroekerweg. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt bij een aantal woningen overschreden. De maximale hogere grenswaarde wordt niet overschreden.

Naast de Nieuwe Bennebroekerweg is nagenoeg langs de gehele lengte van de percelen waarop de beoogde ontwikkeling moet worden gerealiseerd reeds een geluidswerende voorziening aanwezig. Er is daarom akoestisch onderzoek gedaan naar de toegevoegde waarde van verschillende aanvullende geluidswerende voorzieningen en de doelmatigheid hiervan. Uit het onderzoek is gebleken dat de realisatie van een extra geluidswal parallel aan het reeds geplaatste, tevens lager gelegen, scherm geen aanvullend effect heeft. Het bestaande geluidsscherm heeft nagenoeg dezelfde werking als een nieuw te realiseren geluidsscherm, deze wordt in het onderzoek als zeer effectief beoordeeld.

Van het gezonde 30 kilometer deel van de IJweg ondervindt het gebied geen relevante geluidsbelasting. De geluidsbelasting Lden vanwege luchtvaartlawaaï in het gebied is circa 51 dB. Voor luchtvaartlawaaï is de gemeente geen bevoegd gezag. Voor deze geluidsbron worden geen hogere grenswaarden vastgesteld, wel wordt deze geluidsbron betrokken in het cumulatieve geluidsniveau.

Luchtverkeerslawaaï

De Lden (de jaargemiddelde geluidbelasting) belasting van 51 dB is gebaseerd op de geluidscontouren behorende bij het LIB. Het Lden geluidsniveau wordt ook gebruikt bij het bepalen van een acceptabel woon- en leefklimaat. Deze geluidscontouren zijn vastgesteld op basis van constante geluidsmeting in en rondom de luchthaven Schiphol. Via de website van Noiselab zijn op ieder moment van de dag de actuele geluidsniveaus raadpleegbaar van circa 100 meetpunten. Nabij het plangebied aan de Bennebroekerweg is meetpunt 44 aanwezig, dit meetpunt geeft het meest reële beeld van de geluidsbelasting door vliegtuigen binnen het plangebied.

Op de website van Noiselab worden ook het exacte aantal starts en landingen per baan bijgehouden. Het aantal starts en landingen schommelt per dag, maar gemiddeld kent Schiphol ca. 1095 vluchten per dag.

Voor het plangebied is de Kaagbaan (zuidwestzijde) maatgevend, opstijgende vliegtuigen vliegen dan op circa 4,5 kilometer ten zuidoosten van het plangebied langs. De Kaagbaan (net als de Polderbaan) wordt veel gebruikt omdat de vliegroute over iets minder drukbevolkte gebieden gaan ten opzichte van de overige banen. De kaagbaan is daarom zowel overdag als in de nacht in gebruik. De Kaagbaan wordt dus ook 's nachts gebruikt omdat de ligging ten opzichte van bestaande woningen het meest gunstig is, de overlast in de nacht wordt hiermee zoveel mogelijk beperkt.

Overdag vliegen de stijgende vliegtuigen direct over en langs het plangebied, op basis van meetpunt 44 kan het geluidsniveau oplopen tot ten hoogste circa 85 dB. Vorige jaar ging het om gemiddeld 24 vliegtuigen per dagperiode (07:00 – 23:00). Dit is relatief beperkt omdat de Kaagbaan bij voorkeur gebruikt wordt voor landende vliegtuigen. Het opstijgen van vliegtuigen kan kortstondig enige hinder veroorzaken voor de toekomstige bewoners, hier zullen ze dan ook over geïnformeerd worden voorafgaand aan de verkoop. Omdat bewoners overdag minder thuis zijn en de mogelijke gezondheidsschade ten opzichte van geluidsoverlast in nacht beperkt is, is sprake van een acceptabele situatie. De gemiddelde geluidsbelasting (Lden) in de woning wordt met de beoogde gevelwering voldoende gereduceerd zodat sprake is van een acceptabel binnengeluidniveau.

In de nacht (23:00 – 07:00) wordt de Kaagbaan voornamelijk gebruikt als landingsbaan, maar vinden er ook nog gemiddeld 24 startbewegingen plaats. Voor de startbewegingen gelden dan extra beperkingen, ze buigen namelijk af richting de Westeinderplassen, ze vliegen dan niet over de toekomstige woningen. In het afgelopen jaar heeft meetpunt 44 éénmaal een maximaal geluidniveau gemeten van 68 dB, voor het overige zijn er in de nacht geen noemenswaardige metingen opgepikt bij dit meetpunt als gevolg van opstijgende vliegtuigen.

Afgelopen jaar vonden er gemiddeld 35 landingen plaats in de nacht. De landende vliegtuigen vliegen op ca. 4,5 kilometer ten zuidoosten van het plangebied, ze komen nooit recht over het plangebied. Meetpunt 44 heeft vorig jaar tweemaal een relevant geluidniveau opgepikt, de geluidsbelastingen bedroegen 61 en 64 dB. Voor het overige zijn er in de nacht geen noemenswaardige metingen opgepikt bij dit meetpunt als gevolg van landende vliegtuigen.

Vanuit het oogpunt van een goed woon- en leefklimaat zijn dit belangrijke conclusies. Uit onderzoek blijkt namelijk dat mensen met name 's nachts last hebben van vliegtuiggeluid, bovendien zijn dan ook de gezondheidsgevolgen het grootst. Gezien de beperkte hoeveelheid maximale geluidsniveaus acht de gemeente de realisatie van woningen binnen het plangebied dan ook acceptabel met toepassing van voldoende gevelmaatregelen om te kunnen voldoen aan het gemiddelde binnengeluidniveau van 33 dB.

Resultaten

Uit het onderzoek blijkt op de gevels van de nieuwe woningen een maximale geluidbelasting van 57 dB vanwege het wegverkeerslawaai. Uit onderzoek blijkt dat het luchtvaartlawaai binnen het plangebied 51 dB bedraagt, dit is zojuist nader toegelicht. De gecumuleerde geluidsbelasting in het plangebied bedraagt ten hoogste 61 dB. Er is aangetoond dat er kan worden voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit en dat het woon- en leefklimaat in de woningen is gewaarborgd.

5.6.3 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan. Het bevoegd gezag dient vanwege het wegverkeerslawaai wel hogere waarden vast te stellen voor de woningen in het plangebied, maar deze vallen binnen de marges en normen uit het geluidsbeleid. Ten slotte dient bij aanvraag omgevingsvergunning aangetoond te worden dat er wordt voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit en dat het woon- en leefklimaat in de woningen is gewaarborgd. Concreet betekent dit dat maximaal moet worden voorzien in akoestische gevelmaatregelen met een geluidsdemping van 28 dB (61 dB – 33 dB) om het woon- en leefklimaat in de woningen te borgen.

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

Het algemeen uitgangspunt van het geurbeleid is het zoveel mogelijk beperken van geurhinder en voorkomen van nieuwe hinder. Voor de paardenstal (het houden van 10 paarden) en de mestopslag op de locatie IJweg 1253-1255 (artikel 3.3 lid h) is een milieuvergunning verleend. De Wet geurhinder en veehouderij is derhalve van toepassing. Conform deze wet dient de afstand tussen het bedrijf (de mestopslag en/of de paardenstal) en een geurgevoelig object zoals een woning minimaal 100 meter te bedragen binnen de bebouwde kom (ofwel binnen stedelijk gebied).

De vergunninghouder van de milieuvergunning voor de paardenstal en de mestopslag heeft voorafgaand aan de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan verzocht (grond van artikel 2.33 lid 2 onder b van de Wabo) de milieuvergunning in te trekken. Dit verzoek loopt momenteel nog bij de gemeente en wordt voorafgaand aan de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan afgerond.

5.7.2 Conclusie

Indien de vergunning wordt ingetrokken is het op de naastgelegen gronden niet langer toegestaan om (bedrijfsmatig) een paardenstal met bijbehorende mestopslag te exploiteren. Zowel de paardenstal als de mestopslag zijn niet meer in gebruik. Het perceel IJweg 1253-1255 te Nieuw-Vennep vormt derhalve geen belemmering.

5.8 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

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

Haarlemmermeer wil dat vergunningplichtige antenne-installaties op een stedenbouwkundig en maatschappelijk verantwoorde wijze ingepast worden in het landschap en de bebouwde omgeving. Daarom stelt Haarlemmermeer beleidsregels vast voor de plaatsing van antenne-installaties.

De belangrijkste uitgangspunten voor deze beleidsregels zijn:

1. Haarlemmermeer verleent medewerking aan het opbouwen van netwerken voor mobiele telecommunicatie;
2. Met de stedenbouwkundige beleidsregels waarborgen we dat de antenne-installaties op een maatschappelijk aanvaardbare wijze worden geplaatst;
3. Plaatsing van antenne-installaties vindt op planologisch en landschappelijk verantwoorde wijze plaats zodat de aantasting van landschap en horizon zoveel mogelijk wordt beperkt.

5.8.1 Onderzoek en conclusie

Op de verbeelding behorende bij het (hiervoor geldende) bestemmingsplan is geen specifieke beschermingszones in of aangrenzend aan het bestemmingsplangebied opgenomen. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat er geen planologisch relevante leidingen aanwezig zijn binnen of nabij het plangebied. De initiatiefnemer heeft inmiddels een Klic-melding uitgevoerd waaruit is gebleken dat er geen kabels en leidingen aanwezig zijn binnen het plangebied. Deze melding is toegevoegd als bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

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 woningbouw projecten, 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 leefomgevingkwaliteit 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 naast bestaande woningen waar reeds verlichting aanwezig is. Verder zijn er geen significant grote lichtbronnen in de omgeving aanwezig, waardoor er geen ongewenst effect zal zijn 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 reeds 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

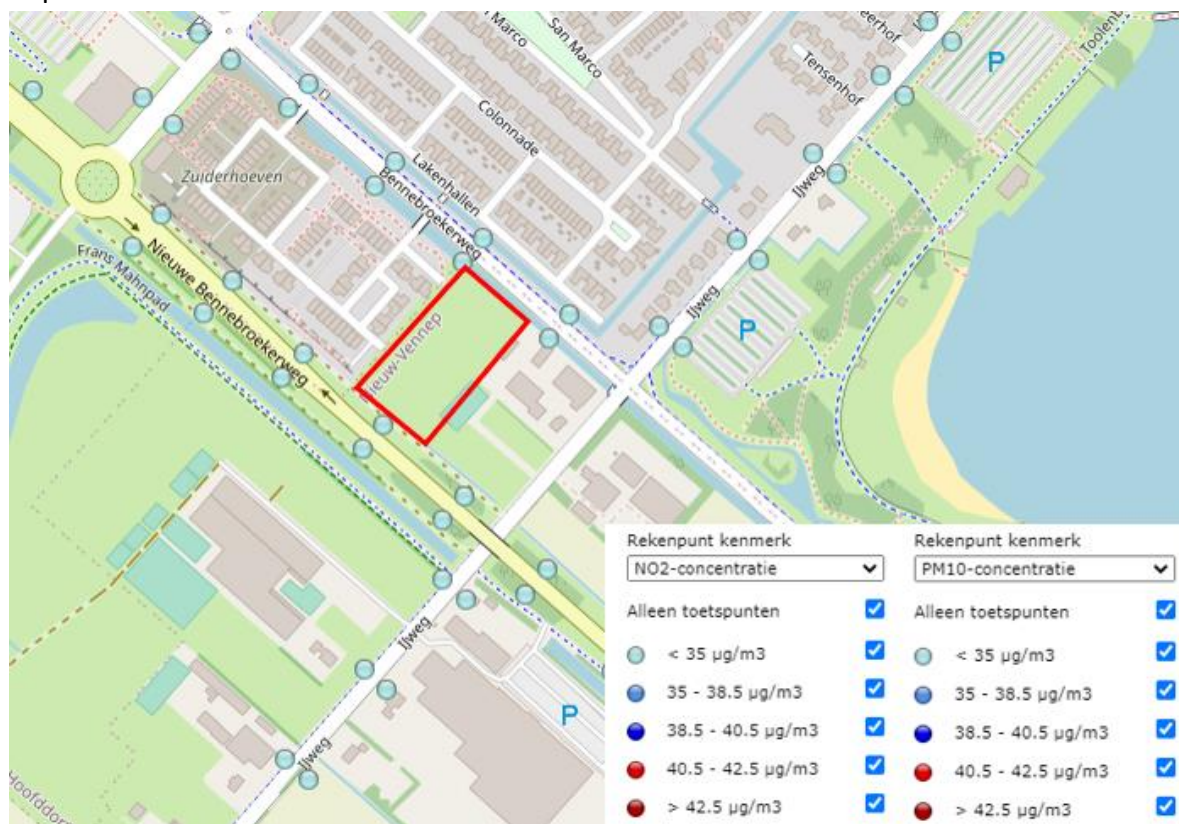
De realisatie van dertig woningen behoort tot de categorie gevallen dat 'niet in betekende mate' bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en hoeft niet verder te worden getoetst aan de grenswaarden. De rijksoverheid heeft een rekentool ontwikkeld waarmee onderzocht kan worden of een project 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. Geconcludeerd kan worden dat 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	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	219
Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,26
PM ₁₀ in µg/m ³	0,05
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	

Afbeelding 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.



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

Bovenstaande afbeelding geeft de dichtstbijzijnde hoofdweg waar meetpunten met concentraties van bekend zijn, dit betreft de Nieuw Bennebroekerweg. 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.

5.10.3 Gemeentelijk luchtbeleid

De gemeente Haarlemmermeer heeft beleid in ontwikkeling om aanvullend te kunnen toetsen en sturen op luchtkwaliteit. Centraal staat de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij geldt als uitgangspunt dat er voldoende afstand moet zijn tussen de weg en een gevoelige functie. Hierbij worden de volgende afstandsmaten aangehouden:

Motorvoertuigen per etmaal (Mvt/etmaal)	Aantal meters
0 – 6000	2
6.000 – 10. 000	10
10.000 – 15.000	20
15.000 – 20.000	30
20.000 – 35.000	50
35.000 – 45.000	70
> 45.000	100
Rijkswegen	300

Op basis van het nieuwe, nog in ontwikkeling zijnde beleid van de gemeente Haarlemmermeer kan voor alle woningen voldaan worden aan de minimale afstand, met uitzondering van de 1^e woning aan woonblok evenwijdig aan de IJweg. Deze afstand bedraagt minder dan 30 meter tot de Nieuwe Bennebroekerweg (15.000 – 20.000 Mvt/etmaal), zoals op basis van het nieuwe, nog in ontwikkeling zijnde gemeentelijke beleid wenselijk is. Wel kan op basis van het geldende landelijke wet- en regelgeving geconcludeerd worden dat ook hier voldaan wordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

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.

Geluid, maximale bouwhoogte en vogelaantrekkende werking

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. In paragraaf 5.6 is reeds toegelicht op welke wijze omgegaan wordt met het luchtvaartverkeerslawaaï.

Het plangebied bevindt zich in een gebied waar beperkingen gelden voor bouwhoogtes van gebouwen, andere bouwwerken en bouwwerken, geen bouwen zijnde en objecten. Ter plaatse geldt een maximale bouwhoogte van 72,5 meter. Deze regel wordt planologisch geborgd in voorliggend bestemmingsplan, de maximale bouwhoogte blijft ruim onder de grens van het LIB. Daarnaast zijn de beoogde woningen geen functie met een vogelaantrekkende werking. Deze onderdelen van het LIB vormen dan ook geen belemmeringen.

Externe veiligheid risico's

Het plangebied bevindt zich tevens in een gebied waar beperkingen gelden voor het toelaten van nieuwe gebouwen en functies. Deze beperking houdt verband met het externe veiligheidsrisico rondom de luchthaven Schiphol, een aanvullende motivering is daarom wenselijk.

Vanwege de ligging binnen het beperkingengebied moet worden gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond. Hierbij gaat het om een integrale beleidsmatige toelichting op het omgaan met risico's. Algemeen geldt dat het risico toeneemt naarmate de intensiteit van het ruimtegebruik toeneemt. Van belang hierbij is ook de aanwezigheid van gevaarlijke of ontplofbare objecten op de grond, waardoor vervolgschade kan ontstaan (kettingreacties of domino-effecten).

Onderdeel van de motivering bij de locatiekeuze voor een nieuw kwetsbaar object vormen mitigerende maatregelen, zoals maatregelen om de bestrijdbaarheid van gevolgen van een ongeluk te bevorderen, vluchtwegen en bereikbaarheid voor hulpdiensten, (inrichtings)maatregelen om de zelfredzaamheid van personen te bevorderen, training van bestuurders in crisismanagement, voorlichting, rampenbestrijdingsplannen en oefeningen.

Beschrijving bestaande en nieuwe situatie

Het plangebied is gelegen aan de zuidwest zijde van Hoofddorp. Het plan omvat de realisatie van 30 woningen. Het aantal mensen binnen het plangebied zal ten opzichte van het bestaande gebruik als paardenweide toenemen. De ontwikkeling van woningbouw op de locatie is gewenst gezien het binnen het bestaand stedelijk gebied ligt en de behoefte hoog is.

Impact van een vliegtuigongeval

Als de locatie getroffen wordt door een neerstortend vliegtuig wordt de bebouwing geheel of gedeeltelijk verwoest. De aanwezige personen kunnen hierdoor (dodelijk) slachtoffer worden. In het plangebied en de directe omgeving zijn geen ontplofbare objecten aanwezig. De dichtstbijzijnde risicovolle bron is het verkooppunt voor consumentenvuurwerk naast het plangebied (zie paragraaf 5.3). Bij een ongeval zal geen vervolgschade ontstaan door kettingreacties of domino-effecten, dat blijkt uit de uitgevoerde brandberekening.

Waarschijnlijkheidsbepaling

De kans dat een vliegtuig neerstort is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter.

Beschrijving maatregelen en zelfredzaamheid

Maatregelen bij de bron

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen om de kans op meerdere slachtoffers op de grond te beperken. Bij vliegtuigen zijn dat maatregelen die de kans dat zich een ongeval voordoet verkleinen. Hiervoor gelden internationale regels waar de luchtvaartsector aan moet voldoen. In het kader van de planontwikkeling zijn geen realistische maatregelen te treffen die de effecten van een vliegtuigongeval beperken.

Bereikbaarheid

Vanuit het Bouwbesluit gelden strenge eisen in verband met de bestrijdbaarheid van een ramp nabij een bouwwerk. In de realiteit zijn er voor de personen in het getroffen gebouw weinig mogelijkheden om zichzelf in veiligheid te brengen. Voor vluchten is immers geen tijd en gewone gebouwen bieden nu eenmaal onvoldoende bescherming tegen de risico's van een daarop neerstortend vliegtuig. Dit betekent dat de aandacht vooral uitgaat naar een goede bereikbaarheid van de projectlocatie, vluchtroutes voor omstanders en een adequate hulpverlening. De eisen vanuit het Bouwbesluit zijn wel van belang voor de mogelijkheden voor personen die zich in de directe nabijheid van de ramplocatie bevinden om te schuilen voor secundaire branden.

Bestrijdbaarheid en bluswatervoorzieningen

Vanwege de nabijheid van luchthaven Schiphol is de veiligheidsregio voorbereid op een vliegtuigongeval. De veiligheidsregio beschikt over een “Calamiteitenplan Vliegtuigongevallen”. Zodra zich een ongeluk voordoet treedt dit plan in werking. De werkwijze, taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken instanties zijn hierin nauwkeurig beschreven. Het calamiteitenplan wordt voortdurend aangepast naar aanleiding van de evaluatie van daadwerkelijke optredens bij incidenten en oefeningen.

De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het hiervoor geldende protocol op. Bij het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. Het plangebied is goed bereikbaar van meerdere kanten, zowel via de Bennebroekerweg en Nieuwe Bennebroekerweg als de IJweg. Bij het inrichten van de openbare ruimte is reeds rekening gehouden met voldoende voorzieningen voor bluswater. Rampenbestrijdingsplannen worden regelmatig geoefend.

Zelfredzaamheid

Binnen het plangebied worden 30 woningen gesitueerd, aangenomen mag worden dat de bewoners voldoende zelfredzaam zijn. De verminderd zelfredzame mensen in het plangebied zullen dan ook vooral kinderen betreffen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de aanwezige ouders de kinderen zullen begeleiden in het geval van een noodsituatie.

De veiligheidsregio is voorbereid op het crisistype luchtvaartincidenten

De Wet Veiligheidsregio's verplicht veiligheidsregio's tot het beschikken over een crisisorganisatie (artikel 16). Deze crisisorganisatie – die wordt beschreven in een crisisplan – moet voorbereid zijn op de bestrijding van branden, rampen en crises die zich volgens het door de veiligheidsregio (ook verplicht) opgestelde regionaal risicoprofiel kunnen voordoen. In het kort bestaat zo'n crisisorganisatie uit multidisciplinaire teams van politie, brandweer, geneeskundige hulpverlening en gemeenten die zich richten op bronbestrijding, redding, hulpverlening, opvang en nazorg.

Dit risicoprofiel wordt eens per 4 jaar geactualiseerd. Op basis van dit risicoprofiel stelt de veiligheidsregio een beleidsplan op om de crisisorganisatie zo goed als mogelijk voorbereid te houden. Het crisistype luchtvaartongeval is een van de typen die worden genoemd in het regionaal risicoprofiel van de veiligheidsregio. Naast de generieke voorbereiding van de crisisorganisatie, bestaat er ook specifieke voorbereiding voor luchtvaartongevallen. Die bestaat met name uit een (multidisciplinair) calamiteitenplan luchtvaartongevallen en veel gezamenlijke trainingen en oefeningen van de brandweer.

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

De beoogde ontwikkeling past binnen bijlage D (categorie 11.2) van het Besluit m.e.r. Gezien de omvang van het plan, worden de drempelwaarden uit kolom 2 van bijlage D (categorie 11.2) niet gehaald en kan worden volstaan met een zogenoemde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'.

Door de wijziging in de wetgeving per juli 2017, dient ook in deze gevallen door het bevoegd gezag een besluit te worden genomen dat geen volledige mer-procedure benodigd is. Hiervoor dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld op basis van de toelichting van het bestemmingsplan en de uitgevoerde milieuonderzoeken en de cumulatie met overige ontwikkelingen binnen de gemeente Haarlemmermeer. De m.e.r. aanmeldnotitie is toegevoegd als bijlage 8.

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.

5.13.1 Onderzoek

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe woonbestemming, er worden geen nieuwe milieubelastende functie mogelijk gemaakt. Op onderstaande afbeelding zijn het plangebied (geel weergegeven) en omliggende bedrijfsfuncties weergegeven.



Afbeelding 5.8 Bestemmingsplangebied (geel omcirkeld) ten opzichte van andere kantoren en bedrijven (rood omcirkeld).

Ten oosten van de planlocatie ligt het bedrijf Van Wees waar opslag en verkoop van consumentenvuurwerk plaatsvindt. In paragraaf 5.3 is reeds toegelicht dat het bedrijf geen belemmering vormt voor de woningbouwontwikkeling en vice versa. Ten oosten waren ook een paardenstal en mestopslag gesitueerd. In paragraaf 5.7 is reeds toegelicht dat het bedrijf geen belemmering vormt voor de woningbouwontwikkeling en vice versa vanwege intrekken van de milieuvergunning. Zoals gesteld in paragraaf 5.3 vond de procedure tot intrekken van deze milieuvergunning parallel aan de bestemmingsplanprocedure plaats.

Ten zuiden van de planlocatie is Meers Paarden Centrum gelegen. Een manege met meer dan 100 paarden en daardoor vergunningplichting. Omdat het bedrijf in het buitengebied ligt geldt een afstand van 50 meter tot woningen, zowel voor de stallen als voor de mestopslag. De afstand van de grens van de inrichting tot het plangebied bedraagt meer dan 100 meter zodat ook dit bedrijf geen belemmering vormt voor de ontwikkeling.

Voor het overige zijn er geen bedrijven nabij het plangebied gelegen die van invloed kunnen zijn.

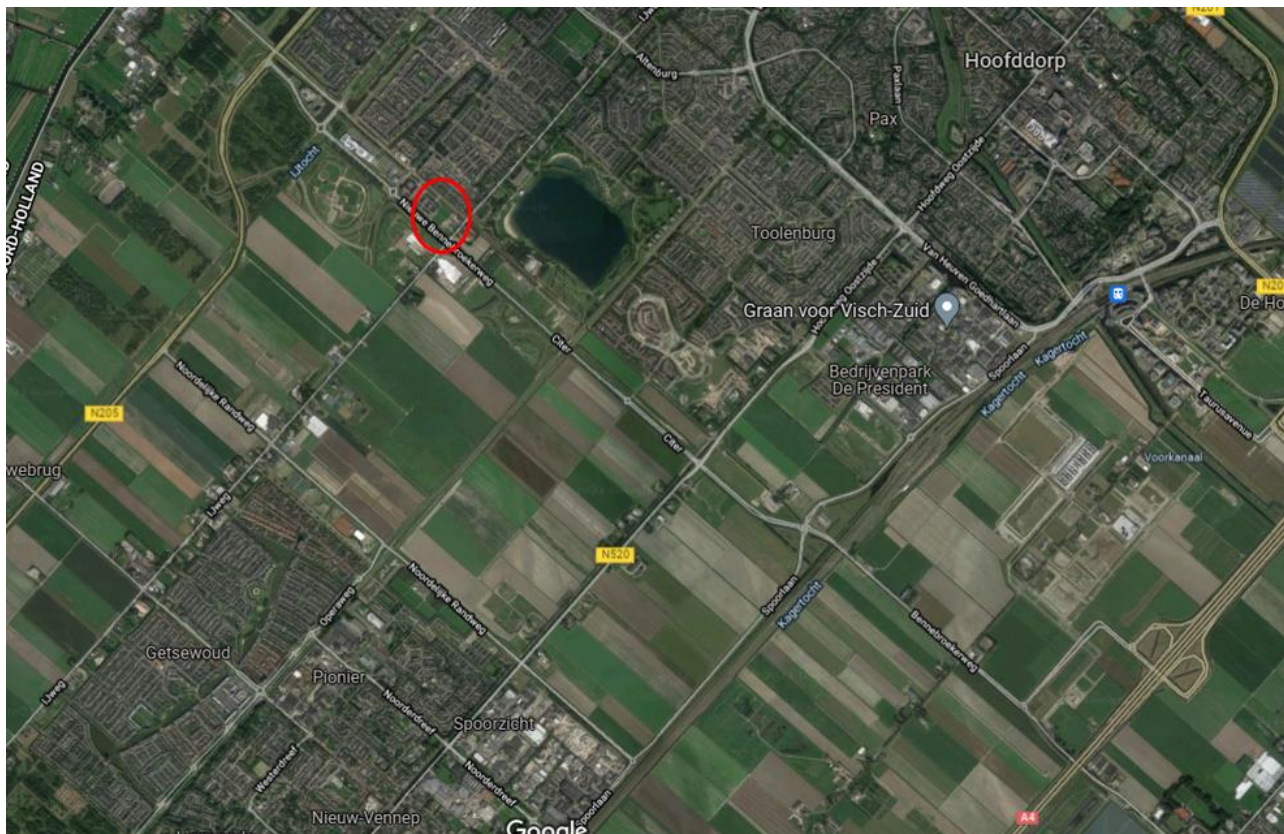
5.13.2 Conclusie

Het milieuaspect 'bedrijven en milieuzonering' vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Ook als we zouden spreken van een rustige woonwijk kan voldaan worden aan de minimale richtafstanden, derhalve zal er nooit sprake zijn van een belemmering met bestaande bedrijvigheid.

5.14 Verkeer

5.14.1 Onderzoek

Het plangebied is gelegen aan tussen de Bennebroekerweg en Nieuwe Bennebroekerweg. Beide wegen hebben samen een belangrijke rol voor de ontsluiting van een groot deel van de zuidwest zijde van Hoofddorp en het buitengebied direct ten zuiden van het plangebied. De wegen sluiten aan de oostzijde aan op de Rijksweg A4 en aan de westzijde op de N205.



Afbeelding 5.9 Locatie plangebied t.o.v. ontsluitingsstructuur

Verkeersgeneratie en ontsluitingsstructuur

Het plangebied ligt aan reeds bestaande infrastructuur, namelijk de Bennebroekerweg en de Nieuwe Bennebroekerweg. Het plangebied zal ontsloten worden via de Bennebroekerweg. Het aantal nieuw te bouwen woningen valt op te vangen binnen de bestaande capaciteit van de genoemde wegen. In de oude situatie het plangebied een agrarische functie zonder noemenswaardige verkeersgeneratie. Deze stijgt door de toevoeging van 30 nieuwe woningen. In het plangebied sluit deze aan met een ringstructuur op de laan van Zuiderhoeven.



Afbeelding 5.10 Uitsnede verbeelding aansluiting plangebied op Laan van Zuiderhoeven.

In de toekomstige situatie geldt de volgende te verwachten verkeersgeneratiecijfers. Voor de geschakelde woningen geldt een gemiddeld verkeersgeneratiecijfer van 7,3 (schil centrum sterk stedelijk). Dit komt neer op een totaal van 219 extra verkeersbewegingen.

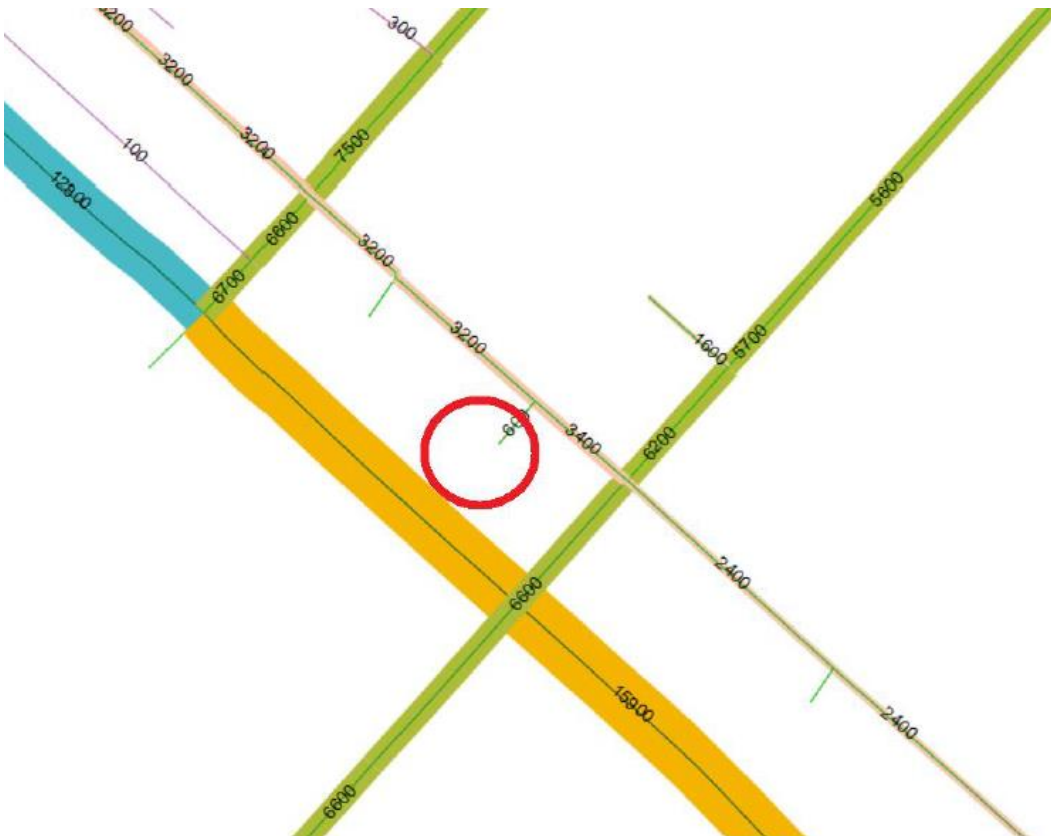
Voor het gebied buiten het plangebied zijn onderstaand de bestaande wegintensiteiten van de omliggende wegen aangegeven uit het verkeersmodel 2030. Dit zijn de (parallele) Bennebroekerweg met 3367 Mvt /etmaal, de IJweg 6551 Mvt/etmaal en de Nieuwe Bennebroekerweg met 15945 Mvt/etmaal. De (parallele) Bennebroekerweg is een erftoegangsweg die deze aantallen nog goed aan kan. De extra 219 voertuigen die er met de 30 woningen bij komen zijn geen probleem voor deze weg.

De IJweg is met 6551 Mvt/etmaal eigenlijk al te vol voor het type weg. Het is een ontsluitingsweg van de laagste orde en met een 50 km/u regime. Weliswaar kan het verkeer nog afgewikkeld worden, maar iedere auto extra maakt het voor (fiets)verkeer op de geregelde kruising drukker en onveiliger. Voor de fietsers ligt er een naastgelegen 2 richtingenfietspad met een smalle tussenberm, met 219 extra voertuigen zal de IJweg en de oversteek naar het hof van Brabant drukker worden waardoor er meer hinder en verkeersonveiligheid is voor de fietser.

Ter hoogte van het Hof van Brabant is er geen geregelde oversteek en zal de oversteek met meer verkeer meer hinder ondervinden en daarbij ook het risico op een ongeval vergroten. 219 voertuigen is geen groot aantal, maar het versterkend effect van mindere bereikbaarheid en net iets meer onveiligheid is wel een aandachtspunt.

Daarom verdient het aanbeveling de fietsoversteek te optimaliseren. In dit plan wordt dan ook een fietsverbinding aan de zuidwest kant (achter de woningen langs) gerealiseerd zodat fietsers direct naar het tweerichtings fietspad kunnen zonder oversteken.

De toevoeging van 219 voertuigen op de nieuwe Bennebroekerweg is passend, maar het is al een drukke ontsluitingsweg is. De verkeersafwikkeling zal niet vastlopen, maar beter zal de verkeersafwikkeling niet worden. Derhalve denkt de gemeente na over het opwaarderen van de Nieuwe Bennebroekerweg over een aantal jaren. Op basis van het beperkte aantal van 219 extra bewegingen en de toekomstige plannen is de toevoeging toe te staan (zowel in de bestaande als toekomstige situatie).



Afbeelding 5.11 Bestaande verkeersgeneratie rondom het plangebied (bron: gemeente Haarlemmermeer)

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.

Koopwoning	2.2	30	66
Benodigd aantal			66

Tabel parkeerbehoefte beoogde ontwikkeling

	Parkeerplaatsen per woning	Aantal	totaal
Parkeren openbaar	1	66	66
Aanwezig (in de planvorming)			66

Tabel parkeerplaatsen stedenbouwkundig inrichtingsplan

In het stedenbouwkundig plan worden er voor de beoogde ontwikkeling 66 parkeerplaatsen gerealiseerd, dat komt overeen met de berekening volgens het "Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (2018)".

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 6

Als opvolger van het WBP5 2016 – 2021 is sinds dit jaar het WBP6 van kracht. Het WBP6 gaat er van uit dat goed waterbeheer van levensbelang is om in Rijnland te kunnen wonen, werken en genieten. De boodschap hierbij: alleen samen kunnen we onze leefomgeving gezonder en duurzamer maken. Hierbij zijn 5 maatschappelijke opgaves van belang:

1. Bijdragen aan klimaatbestendige woningbouw;
2. Tegengaan van bodemdaling;
3. Versterking van de biodiversiteit;
4. Energieneutraal werken;
5. Nederland circulair in 2050.

Hoe Rijnland dat aanpakt en wat de plannen zijn voor de komende zes jaar presenteert Rijnland in het waterbeheer programma voor 2022 – 2028. Dit is te lezen op Waterbeheerprogramma | Waterbeheerprogramma 6 (wbp6rijnland.nl)

Riolering en afkoppelen

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met Rijnland afstemming heeft plaatsgevonden over het omgaan met afvalwater 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.

Keur Rijnland 2020 en Uitvoeringsregels

De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatwerken (onder andere bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen) en voor kwelgevoelige gebieden. Maar ook voor het onttrekken en lozen van grondwater en het aanbrengen van verhard oppervlak. Het uitgangspunt van deze Keur is 'ja, tenzij': in beginsel zijn handelingen en/of werken in het watersysteem toegestaan, tenzij expliciet in deze Keur anders is bepaald. Bij de Keur horen de Uitvoeringsregels. Hierin staan voorwaarden voor allerlei werkzaamheden bij water en dijken. De Uitvoeringsregels kunnen een Zorgplicht, een Algemene regel en een Beleidsregel bevatten.

- De Zorgplicht geldt voor eenvoudige werkzaamheden met weinig risico.
- In de Algemene regel staan voorwaarden voor activiteiten met een beperkt risico.
- In de Beleidsregel staan voorwaarden voor activiteiten met een groter risico, waarvoor een watervergunning nodig is.

De actuele Keur en Uitvoeringsregels van Rijnland staan op www.rijnland.net.

Leggers Hoogheemraadschap van Rijnland

In onze leggers geven we voor alle wateren in ons gebied aan hoe breed en diep ze moeten zijn en voor alle waterkeringen hoe hoog en hoe breed. Ook staat erin wie waar voor welk onderhoud verantwoordelijk is. De actuele Leggers staan op www.rijnland.net.

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

Bij een toename en afkoppeling van het verhard oppervlak geldt het uitgangspunt dat plannen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal moeten worden uitgevoerd. De verharding zal in het bestemmingsplangebied toenemen vanwege de realisatie van 30 woningen en bijbehorende verharding. In de bestaande situatie is het plangebied (ca 10.000 m²) volledig onverhard. In de toekomstige situatie zal sprake zijn van circa 5000 m² verharding. Het hoogheemraadschap van Rijnland hanteert de volgende stelregel: *Het oppervlak van aan te leggen water bedraagt 15 procent van het oppervlak van de toegenomen verharding.*

Om aan de waterbergingsopgave te voldoen kan de Bennebroekertocht met circa 3,5 meter worden verbreed, zoals ook voorgesteld in het bestemmingsplan 'Hoofddorp Zuidrand Westkavel en tegen Pleinen' en inmiddels verwerkt in het naastgelegen woongebied. Binnen het gehele ontwikkelingsgebied behorende bij het bestemmingsplan 'Hoofddorp Zuidrand Westkavel en tegen Pleinen' wordt 2,8 ha waterberging gerealiseerd middels deze verbreding van de Bennebroekertocht en andere oplossingen. In de waterbalans van de gehele Zuidrand is sprake van een aanzien overschot, derhalve is er gebied breed ook sprake van een goede waterbalans. Met de verbreding van de Bennebroekertocht kan tevens een natuurvriendelijke oever met bloeiende planten worden gerealiseerd waarin verschillende (water)dieren een plekje kunnen vinden. Tevens zal een groenstrook worden gerealiseerd langs de Bennebroekertocht. Aan de hand van de definitieve plannen dient inzichtelijk gemaakt te worden wat de toename van de verharding betekent voor de doelen/uitgangspunten van de gemeente Haarlemmermeer en Hoogheemraadschap van Rijnland bij ruimtelijke ontwikkelingen

De intensivering van het bestemmingsplangebied zorgt voor een toenemende hoeveelheid afvalwater, hiervoor geldt het gemeentelijke rioleringsplan (GRP). Het GRP bevat rioleringsbeleid en is de basis voor de planning en aanleg van nieuwe riolering, plannen om vuiluitworp te reduceren en plannen voor beheer en onderhoud voor de komende vijf jaar, met een doorkijk naar de verdere toekomst. Bij nieuwbouw en verbouw is het gescheiden aanbieden van het afvalwater en het hemelwater het uitgangspunt.

5.15.3 Conclusie

Vooropgesteld wordt dat de water compenserende maatregelen en de wijze waarop deze ingepast worden in het stedenbouwkundige plan conform de uitgangspunten van het nu geldende bestemmingsplan 'Hoofddorp Zuidrand Westkavel en tegen Pleinen' zullen plaatsvinden. Voorafgaand aan de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan zal de initiatiefnemer de water compenserende maatregelen definitief afstemmen met het Hoogheemraadschap van Rijnland, het aspect water is daarmee voldoende geborgd.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van de 'IJweg 1215' 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 bewoners en andere belanghebbenden. Het gemeentebestuur hecht veel waarde aan een breed gedragen en haalbaar bestemmingsplan. Bij het vooroverleg met de reguliere overlegpartners worden daarom ook de dorps- en wijkraden van het plangebied betrokken. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode worden voorzien van een beantwoording en afgewogen 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 Hoogheemraadschap. 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 zijn de wijkraad Floriande en de dorpsraad Nieuw-Vennep in de gelegenheid gesteld op het plan te reageren. De provincie geeft aan dat de beschrijving hoe rekening gehouden is met de LIB-contour te mager is. Dit moet uitgebreider, er mist een kwalitatieve beschrijving. Dit is in paragraaf 5.6.3 aangevuld.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de planontwikkelingen. De waterhuishoudkundige belangen zijn niet in het geding. Voor de werkzaamheden is wel een watervergunning nodig. Daarnaast is Waterbeheer programma 6 inmiddels van kracht. De toelichting is overeenkomstig de aangeleverde standaardteksten aangepast.

De Veiligheidsregio Kennemerland heeft aangegeven dat bij het vaststellen van het plan een risicobron is betrokken, namelijk de opslag van consumentenvuurwerk bij de inrichting van Wees aan de IJweg 1255. Voor die risicobron zijn bronmaatregelen toegepast. Door middel van een vuurlast-berekening is aangetoond dat de effecten van een brand in de opslag, waarbij brandoverslag kan plaatsvinden, niet tot het plangebied reiken. Verdere maatregelen om de zelfredzaamheid van de toekomstige bewoners te vergroten of de inzet en bestrijdingsmogelijkheden van de hulpverleningsdiensten te verbeteren zijn dan ook niet nodig.

De wijkraad en de dorpsraad hebben niet gereageerd op het verzoek tot een vooroverlegreactie.

6.2.2 Resultaten inspraak op ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 18 mei voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn er geen zienswijzen binnengekomen.

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 en nieuwe groenvoorzieningen. De bestemming is aangevuld met een functieaanduiding 'parkeerterrein' zodat op specifieke plekken ook parkeervoorzieningen mogelijk zijn.

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.

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 Bodem- en asbestonderzoek

Bijlage 2 Brandberekening

Bijlage 3 Historische vooronderzoek explosieven

Bijlage 4 Quickscan flora en fauna

Bijlage 5 Aeries – berekening

Bijlage 6 Akoestisch onderzoek

Bijlage 7 KLIC-Melding

Bijlage 8 M.e.r. aanmeldnotitie