Vijfhuizen d'Yserinckweg 1

Voor vaststelling

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Toelichting



Vijfhuizen d’Yserinckweg 1

Bestemmingsplan – april 2024

Toelichting

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Ligging en begrenzing plangebied 4

1.3 Doel en planvorm 5

1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen 5

1.5 Planproces 5

1.6 Leeswijzer 6

2 Beschrijving huidige situatie 7

2.1 Ruimtelijke structuur 7

2.2 Functionele structuur 10

3 Beleid en regelgeving 13

3.1 Rijksbeleid 13

3.2 Provinciaal en regionaal beleid 16

3.3 Gemeentelijk beleid 20

4 Nieuwe situatie 25

4.1 Toekomstige ontwikkelingen in het plangebied 25

4.2 Ruimtelijke structuur 26

4.3 Functionele structuur 26

5 Onderzoek en beperkingen 27

5.1 Bedrijven en Milieuzonering 27

5.2 Bodem 27

5.3 Cultuurhistorie en archeologie 29

5.4 Explosieven 30

5.5 Externe veiligheid 31

5.6 Flora en fauna 32

5.7 Geluid 34

5.8 Geur 36

5.9 Gezondheid 36

5.10 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties 36

5.11 Licht 37

5.12 Lucht 37

5.13 Luchtvaartverkeer 40

5.14 Milieueffectrapportage 41
5.15 Schaduwwerking 42
5.16 Trillingen 45
5.17 Verkeer en parkeren 45
5.18 Water en klimaat 47
5.19 Windhinder 51
6 Uitvoerbaarheid 52
6.1 Financiële uitvoerbaarheid 52
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 52
7 Juridische aspecten 54
7.1 Opzet regels en verbeelding 54
7.2 Inleidende regels 54
7.3 Bestemmingsregels 55
7.4 Algemene regels 55
7.5 Overgangs- en slotregels 55
7.6 Handhaafbaarheid 56
8 Bijlagen 57

1 Inleiding

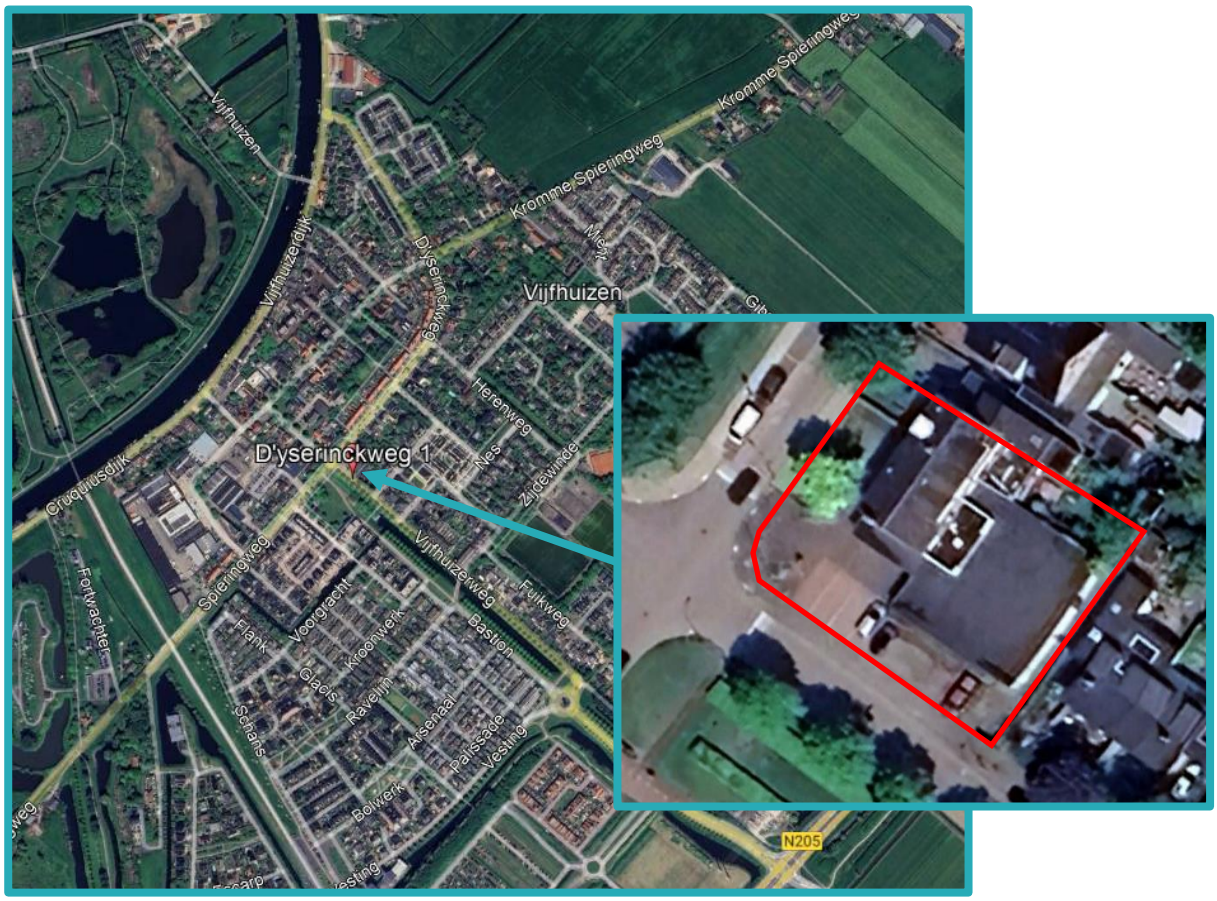
1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer Dos Hombres is van plan om het bestaande pand aan de d'Yserinckweg 1 in Vijfhuizen (gemeente Haarlemmermeer) met detailhandel op de begane grond en wonen op de verdieping deels te renoveren en deels te vervangen. De bestaande woning boven de winkel (met de bestemming Wonen in het bestemmingsplan Vijfhuizen 2010, zie afbeelding paragraaf 2.2.5) blijft behouden maar zal worden gesplitst, waardoor de winkel op de begane grond verdwijnt en er ter plaatse 2 woningen ontstaan. De aanbouw (met de bestemming Detailhandel in het bestemmingsplan Vijfhuizen 2010, zie afbeelding paragraaf 2.2.5) zal worden gesloopt.

De detailhandelsbestemming komt hierdoor te vervallen. Hier zullen 6 nieuwbouwappartementen worden gebouwd. In totaal is dus sprake van 8 woningen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De projectlocatie bevindt zich in de kern van Vijfhuizen in de gemeente Haarlemmermeer. De locatie bevindt zich aan de d'Yserinckweg 1, gelegen aan de kruising van de d'Yserinckweg, Vijfhuizerweg en de Spieringweg. In volgende afbeelding is de ligging en begrenzing weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing plangebied (indicatief), bron: GoogleEarth

1.3 Doel en planvorm

De doelstelling van het bestemmingsplan Vijfhuizen d'Yserinckweg 1 is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2.

De huidige detailhandelsbestemming wordt vervangen door een woonbestemming.

1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan Vijfhuizen d'Yserinckweg 1 vervangt voor een gedeelte de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	**Vastgesteld**	**Onherroepelijk**
Vijfhuizen 2010	30 september 2010	24 december 2010
Parapluplan parkeerregels	4 oktober 2018	
Parapluplan datacenters	22 oktober 2022	
Parapluplan wonen	10 maart 2022	
Parapluplan parkeerregels – partiële herziening	9 maart 2023	

1.5 Planproces

Voordat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te zijn doorlopen, zoals vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro). Deze procedure kent de volgende stappen.

Inspraak

De Wro kent voor het bestemmingsplan geen verplichting meer voor het voeren van een inspraakprocedure. Of er inspraak gehouden wordt, is afhankelijk van de gemeentelijke inspraakverordening. De inspraakverordening van de gemeente Haarlemmermeer heeft het bieden van inspraak gekoppeld aan beleidsontwikkeling. Aangezien dit geen bestemmingsplan is dat ziet op beleidsontwikkeling, is geen inspraak gehouden voor dit plan en is volstaan met een zienswijzenperiode bij het ontwerpbestemmingsplan.

Wettelijk vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeente overlegt met alle betrokken instanties. Dat zijn in ieder geval de betrokken rijksdiensten, de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland en, voor zover van toepassing, de aangrenzende buurgemeente(n). Het is Haarlemmermeers gebruik geworden ook plaatselijke platformorganisaties een reactiemogelijkheid te geven. De toelichting gaat in op de uitkomsten van het vooroverleg (zie paragraaf 6.2).

Ontwerpbestemmingsplan

De resultaten uit het overleg worden verwerkt in het bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt zes weken ter inzage gelegd. Iedereen kan in deze periode digitaal (met DigiD), schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken.

Vaststelling bestemmingsplan

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzageligging van het ontwerpbestemmingsplan stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. Dat gebeurt na afweging van ingekomen zienswijzen. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzageligging kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Raad van State.

Inwerkingtreding en onherroepelijk bestemmingsplan

Het bestemmingsplan treedt in werking de dag nadat de beroepstermijn is afgelopen en als binnen die termijn geen schorsingsverzoek is ingediend. Het plan is onherroepelijk als er geen beroep is ingesteld of door de Raad van State een (voor het plan gunstige) einduitspraak is gedaan over eventueel ingestelde beroepen.

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

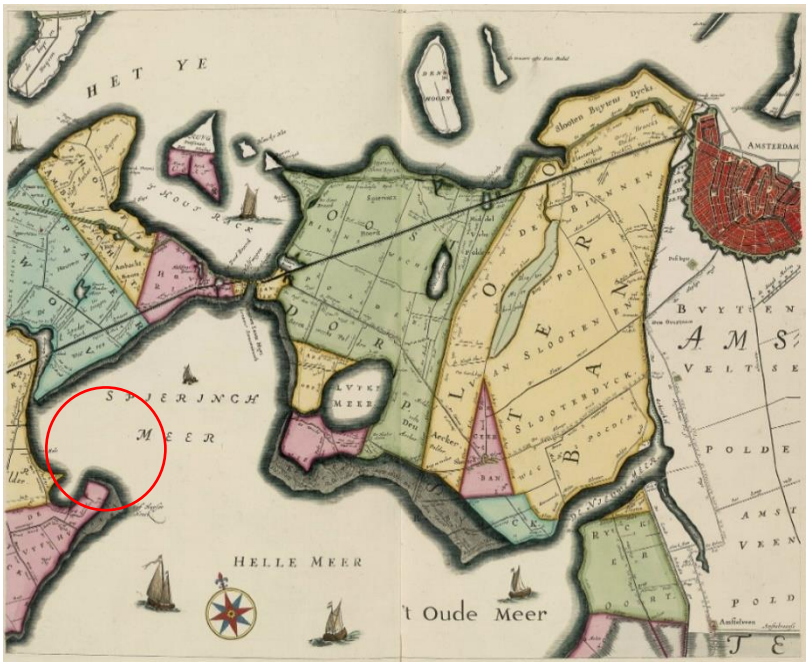
2.1 Ruimtelijke structuur

2.1.1 Geschiedenis

Het plangebied bevindt zich in de Haarlemmermeerpolder. Deze polder is een grote droogmakerij die vier tot zes meter onder NAP ligt en heeft een rechtlijnige verkavelingsstructuur. De Ringvaart vormt de begrenzing van deze droogmakerij. Belangrijk zijn de kwaliteiten van de leefomgeving en de relatie tussen de landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle structuren en de nieuwe ontwikkelingen in de polder. De inrichting van de polder was doelmatig en geheel gericht op agrarische productie.

De Haarlemmermeerpolder grenst aan het strandwallen- en strandvlaktenlandschap en het veenpolderlandschap. Het contrast tussen de beide kanten van de Ringdijk en Ringvaart is vaak erg groot. De Ringvaart vormt een verbinding tussen een reeks dijkdorpen en buurtschappen en ligt op de contrastrijke overgang van verschillende landschapstypen. Het is daardoor een belangrijke dragende structuur in het landschap.

De Ringvaart is aan de rand van het voormalige meer gegraven. Hierdoor zijn stukken ‘oud land’ ingedijkt, bijvoorbeeld bij Lisserbroek en bij Vijfhuizen. Deze ingesloten veenrestanten, ook wel bovenlanden genoemd, zijn in de polder te herkennen door hun onregelmatige verkaveling. Het resultaat is een droogmakerijenlandschap met restanten veenpolderlandschap.



Afbeelding: Kaart van een deel van het Hoogheemraadschap van Rijnland uit 1746. Vijfhuizen lag bij de landtong, links op de scheiding van het Spieringhmeer en het Haarlemmermeer

De Haarlemmermeerpolder is in de loop der tijd flink verstedelijkt. Delen van de polder hebben nog steeds een open tot zeer open karakter. Vanaf de Ringdijk is de openheid van de polder op diverse plekken nog goed beleefbaar.



Afbeelding: Landschappelijke en stedenbouwkundige structuur van Vijfhuizen (Beeldvisie Vijfhuizen)

2.1.2 Oude kern

Ter plaatse van wat nu het dorp Vijfhuizen is, heeft de lintbebouwing van de polderwegen Vijfhuizerweg, Spieringweg en Kromme Spieringweg zich langzamerhand verdicht tot de dorpskern met individuele, afwisselende bebouwing. De bebouwing langs deze wegen en de Zwarteweg en de Klugt is overwegend vrijstaand, kleinschalig en individueel. Het zijn merendeels enkele en dubbele woonhuizen met soms een winkelfunctie op de begane grond. De panden zijn wisselend met de top- of langsgevel gericht op de weg. De meeste hebben een voor- en achtertuin. De onderbouw bestaat uit één bouwlaag, soms twee bouwlagen en een kaplaag. De kap is meestal een zadeldak, maar ook mansardekappen komen voor. Aan- en uitbouwen komen regelmatig voor en zijn naar achteren geplaatst of maken deel uit van de straatwand.

Seriematige uitbreiding

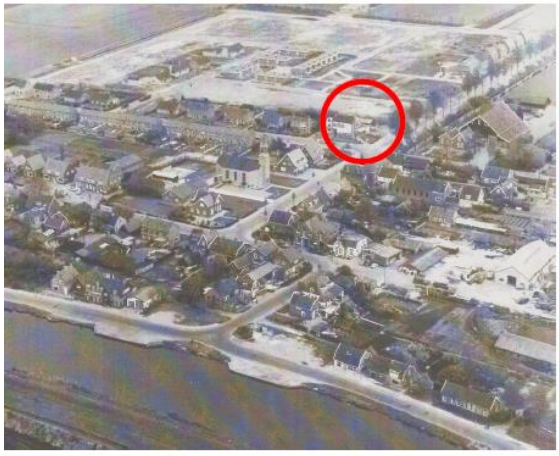
Een deel van de uitbreidingen van de dorpskern bestaat uit seriematige rijen, geschakelde woningen en twee-onder-een-kap-woningen die zijn opgebouwd uit herhaalde wooneenheden. Het gaat dan om het buurtje Buitenhof en het merendeel van de uitbreiding ten oosten van de d'Yserinckweg, die uit seriematige woningbouw bestaat. Ook langs de Spieringweg, de Zwarteweg en de noordwestkant van d'Yserinckweg staan enkele rijen die zijn opgebouwd uit herhaalde woningen. De woningen zijn veelal met de voorzijde gericht naar de belangrijke openbare ruimte.

Eengezinswoningen hebben in het algemeen zowel een voor- als een achtertuin. Het merendeel van de woningen heeft een onderbouw van twee lagen en een kap in de vorm van een zadeldak.

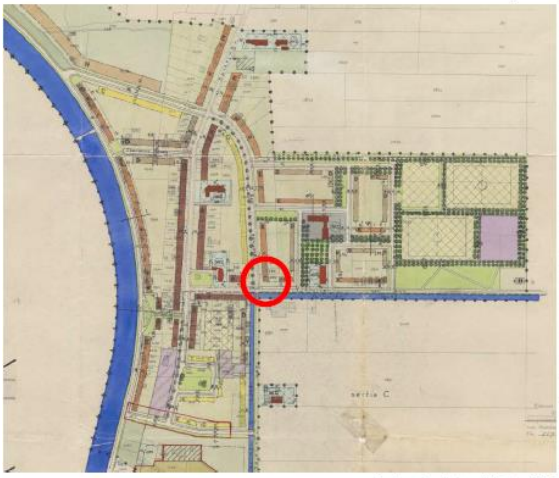
Individuele uitbreidingen
Naast deze seriematige uitbreidingen kent de dorpskern ook uitbreidingen met vrijstaande en individuele, enkele en dubbele woonhuizen. Het gaat dan om gevarieerde bebouwing, van eenvoudige (semi-)vrijstaande huizen tot villa's en bungalows. Deze individuele woonhuizen zijn te vinden in de oostelijke planuitbreiding tussen de Baarsjesweg en Herenweg, alsmede aan de oostkant van de d'Yserinckweg en het Buitenhof. De openbare ruimte is meestal beperkt tot een weg met een trottoir, waaraan de tuinen van de privé-kavels grenzen, ontsloten door inritten. De meeste woningen bestaan uit een onderbouw van één tot twee lagen met een kap. De meeste kappen hebben de vorm van een schild- of zadeldak. Sommige woningen - waaronder de bungalows - zijn plat afgedekt. De woningen hebben vaak mee-ontworpen op-, aan- of uitbouwen.

2.1.3 Plangebied bestemmingsplan d'Yserinckweg

De locatie op de hoek van D'Yserinckweg en Vijfhuizerweg is al in de vijftiger jaren bebouwd. Deze oorspronkelijke bouwmassa met woning, bovenwoning en winkel is in de kern tot op heden nog behouden. De winkel is op de plek waar eens de garage en een schuurtje heeft gestaan uitgebreid, eerst als supermarkt en tegenwoordig als drankhandel 't Biervat.


Historisch Vijfhuizen


Bebouwing woning-winkel-schuur


Bestemmingsplankaart Vijfhuizen 1967


Historisch Vijfhuizen

In de huidige situatie bevindt zich binnen het plangebied een woon-winkelpand bestaande uit een winkel (slijterij) met 1 bovenwoning. Het oorspronkelijk hoofdgebouw is gebouwd in 1957, de oorspronkelijke vergunning stamt uit oktober 1956. Het pand is gebouwd als dubbel woonhuis met één winkel. De winkel is diverse keren verbouwd en uitgebreid. Aan de woning is weinig tot niets veranderd.



Afbeelding: huidige situatie plangebied (bron: Google Streetview)

De woning heeft een omvang van circa 143 m^2 GBO en heeft een dakterras op het zuidoosten van circa 31 m^2. De eenlaagse winkelbebouwing aan de westrand heeft een omvang van 70 m^2. In totaal heeft de winkel op de begane grond een omvang van circa 213 m^2. Daarnaast bevinden zich langs de Vijfhuizerweg 10 parkeerplaatsen.

2.2 Functionele structuur

2.2.1 Wonen

Vijfhuizen wordt voornamelijk gekenmerkt door de woonfunctie, over het algemeen in lage dichtheden en in de vorm van grondgebonden woningen.

2.2.2 Detailhandel

Het detailhandelsaanbod bedroeg tot enkele jaren geleden circa 1.200 m^2 verkoopvloeroppervlak en de winkels zijn onder andere gelegen aan de Kromme Spieringweg, de Vijfhuizerdijk en de d'Yserinckweg, zoals op onderhavige locatie.

2.2.3 Groen

Door zijn bijzondere ontstaan is de groenstructuur van Vijfhuizen een uitzondering binnen de Haarlemmermeer. Langs de Spieringweg staan verscheidene oude boerderijen met erfbeplanting. Langs de weg staat forse beplanting. Tussen de Kromme Spieringweg en d'Yserinckweg ligt een omsloten achterterrein. Het is beplant met boomgroepen en heeft de functie van speelterrein. De dorpsuitbreidingen uit de jaren zestig en later zijn beplant met laanbomen. Er zijn enkele

plantsoenen aangelegd. Het betreft kleinschalige groenelementen met een recreatieve en/of speelfunctie op buurtniveau.

Aan de kruising van de Spieringweg en de Vijfhuizerweg (waar zich het onderhavige plangebied bevindt) is het nieuwe, centrale dorpspark aangelegd. Dit park vormt de verbinding tussen de oude dorpskern en de Vinex-wijk Stellinghof. Het dorpspark heeft een groene en informele dorpssfeer gekregen. De bestaande waardevolle bomen zijn zorgvuldig ingepast om tot een informele plek te komen waar nieuw en oud elkaar ontmoeten.

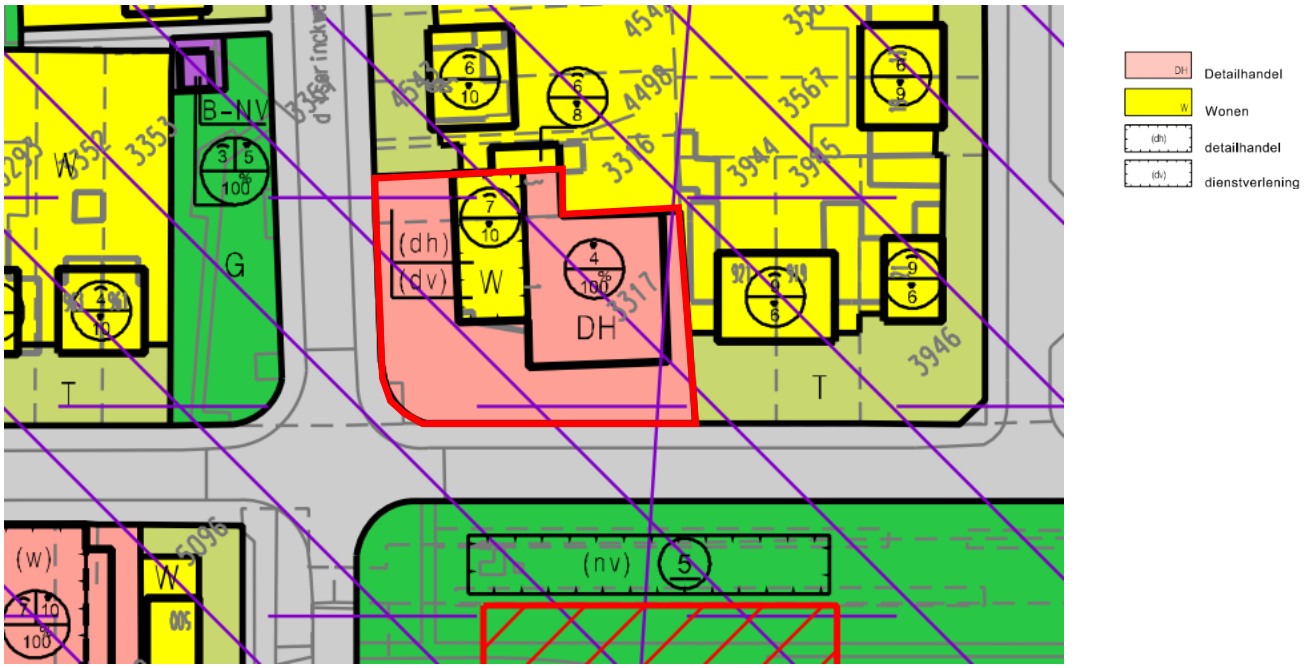
2.2.4 Verkeer

De oude dorpskern van Vijfhuizenis bereikbaar via de doorlopende wegen Spieringweg-d'Yserinckweg – Kromme Spieringweg en Stelling-Vijfhuizerweg. Deze wegen kruisen elkaar ter hoogte van het onderhavige plangebied in het midden van de dorpskern. De overige wegen in het gebied zijn wijkontsluitingswegen.

2.2.5 Huidige bestemmingsplannen

<u>Bestemmingsplan Vijfhuizen 2010</u>

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Vijfhuizen 2010' van de gemeente Haarlemmermeer dat is vastgesteld op 30 september 2010.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Vijfhuizen 2010', plangebied dit bestemmingsplan rood omrand

Het onderhavige plangebied is hierin bestemd voor ‘Detailhandel’, ‘Wonen’ (nader aangeduid voor detailhandel en dienstverlening in de plint).

Paraplubestemmingsplannen 'Parkeeregels' (en 1e herziening), 'Datacenters' en 'Wonen'

Voor het gehele grondgebied van de gemeente gelden de Paraplubestemmingsplannen 'Parkeerregels', 'Datacenters' en ‘Wonen’. Het parapluplan 'Datacenters' is voor dit project niet relevant de andere parapluplannen wel.

De gemeente Haarlemmermeer stelt bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik waarvoor een omgevingsvergunning vereist is, voorwaarden aan het aantal parkeerplaatsen en toetst hierbij aan het parkeernormenbeleid dat geldt op het moment van ontvangst van een aanvraag omgevingsvergunning. In het paraplubestemmingsplan 'Parkeerregels' is dat juridisch verankerd. In het nu voorliggende bestemmingsplan wordt de regeling uit dat plan overgenomen.

Het paraplubestemmingplan 'Wonen' harmoniseert in alle bestemmingsplannen de begripsbepalingen en/of de bestemmingen die de functie wonen, woningen, woongebouwen dan wel andere benamingen die zien op de functie wonen. Het heeft voorts als doel expliciet te regelen dat een woning door één huishouden wordt bewoond om zo de leefbaarheid te behouden, met uitzondering van niet bedrijfsmatige verhuur van maximaal twee kamers. Daarnaast regelt het bestemmingsplan dat woningen niet gebruikt kunnen als een logiesfunctie of voor het uitoefenen van een bed & breakfast (B&B). Voor het gebruik van de woning voor andere woonvormen, voor een logiesfunctie en voor het uitoefenen van een B&B moet een vergunning worden aangevraagd. Passende ontwikkelingen kunnen vervolgens gefaciliteerd worden door verlening van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

In het nu voorliggende bestemmingsplan wordt de regeling uit dat plan overgenomen.

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 op 1 januari 2024 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 geldt de omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, zie §3.1.2 van dit bestemmingsplan. 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' (zie §3.1.3).

De realisatie van woningen binnen de kern van Vijfhuizen heeft geen direct raakvlak met nationale belangen en past binnen de visie.

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.

De in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen worden niet beïnvloed of belemmerd door voornoemde regels.

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.

Het onderhavige plan voorziet in 8 woningen. Het gaat om 2 woningen in het te behouden deel van de bebouwing (met bestemming Wonen in het bestemmingsplan Vijfhuizen 2010, zie afbeelding paragraaf 2.2.5) en 6 nieuwbouwappartementen ter vervanging van de huidige winkelruimte (met de bestemming Detailhandel in het bestemmingsplan Vijfhuizen 2010, zie afbeelding paragraaf 2.2.5). De omvang van het project is zeer beperkt en is hierdoor geen nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Woningbehoefte
De regio kent een nijpend tekort aan woningen. Uit de provinciale en gemeentelijke beleidsstukken (zie paragraaf 3.2 en 3.3) blijkt dat er een grote behoefte is aan nieuwe woningen. Deze woningen moeten vooral binnenstedelijk worden gerealiseerd, door verdichting.

Voorliggend project voorziet in de gedeeltelijke transformatie van detailhandel naar woningen. Deels zijn woningen ook al volgens het huidige bestemmingsplan toegestaan. Dit blijft met dit bestemmingsplan onveranderd. Het gaat hier dan ook niet om een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hierdoor wordt voldaan aan de ladder.

3.1.4 Luchtvaartnota

De luchtvaartnota 2020-2050 'Verantwoord vliegen naar 2050' zet in op een duurzame luchtvaartsector die Nederland blijft verbinden met de rest van de wereld. Daarnaast moet luchtvaart stiller en duurzamer worden. 'Slim en Duurzaam' is het uitgangspunt voor de nota, met

veiligheid op één. Daarnaast brengt de nota balans aan in de verschillende publieke belangen. Vier staan er centraal:

1. Nederland veilig in de lucht en op de grond;
2. Nederland goed verbinden met de rest van de wereld;
3. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving;
4. Luchtvaart duurzaam.

3.1.5 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.

In § 5.11 van dit bestemmingsplan wordt verder ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van Schiphol en de beperkingen van het LIB voor dit bestemmingsplan.

3.1.6 Nationaal Water Programma 2022-2027

In dit programma worden de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en het beheer van de rijkswateren en rijksvaarwegen beschreven aan de hand van drie hoofdambities voor het waterbeleid:

1. Een veilige en klimaatbestendige delta
2. Een concurrerende, duurzame en circulaire delta
3. Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur

De wateropgaven staan niet op zichzelf; een integrale aanpak met andere opgaven in de fysieke leefomgeving zoals de energietransitie, woningbouw en de landbouw is noodzakelijk. Daarbij is het van groot belang dat ‘aansluiten op de karakteristieken van het watersysteem’ en ‘meebewegen met water’ leidende principes blijven voor de integrale aanpak van ruimtelijke ontwikkelingen in ons land.

In paragraaf 5.18 wordt verder ingegaan op het aspect water en de gevolgen voor dit bestemmingsplan.

3.1.7 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

Het project past binnen dit beleid en levert een bijdrage aan het accommoderen van nieuwe woningen en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en de leefbaarheid.

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.

Gelet op het voornemen van dit bestemmingsplan is in voorliggend geval uitsluitend de opgave ‘klimaatverandering’ van toepassing. In het plan worden maatregelen toegepast, zoals gasloze woningen en het toepassen van zonnepanelen. Daarnaast neemt ook de verharding in het plan af.

Ten aanzien van de metropoolregio Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt

steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen, werken en voorzieningen worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient men oog te hebben voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten.

3.2.2 Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening NH2020, vastgesteld d.d. 16-11-2020, 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 NH2020.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Regionale afstemming stedelijke ontwikkelingen

In artikel 6.3 van de Omgevingsverordening staat dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.

In de regio is op 15 maart 2023 afgesproken dat bouwplannen onder de 50 woningen regionaal altijd akkoord zijn. Plannen van 50 woningen of meer moet worden besproken en opgenomen in de Bouwplanmonitor (*Monitor woningbouw provincie Noord-Holland en de Plancapaciteit Metropoolregio*), die regionaal besproken wordt.

Dit plan voorziet in minder dan 50 woningen en is daarmee door de regio akkoord bevonden. Dit bestemmingsplan past binnen de omgevingsverordening van de provincie.

3.2.3 Woonagenda 2020-2025

De Woonagenda 2020-2025 is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland en past binnen de randvoorwaarden van het ruimtelijk beleid zoals beschreven in de Omgevingsvisie NH2050. De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De woonagenda heeft 4 ruimtelijke uitgangspunten:

1. Wonen als onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave
2. Voldoende ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik
3. Versterken van het netwerk van steden en kernen qua voorzieningenniveau, economische ontwikkeling en woningbouwontwikkeling
4. Invulling geven aan de ambities door ruimte te bieden voor maatwerk en te sturen op regionale samenwerking.

De speerpunten zijn:

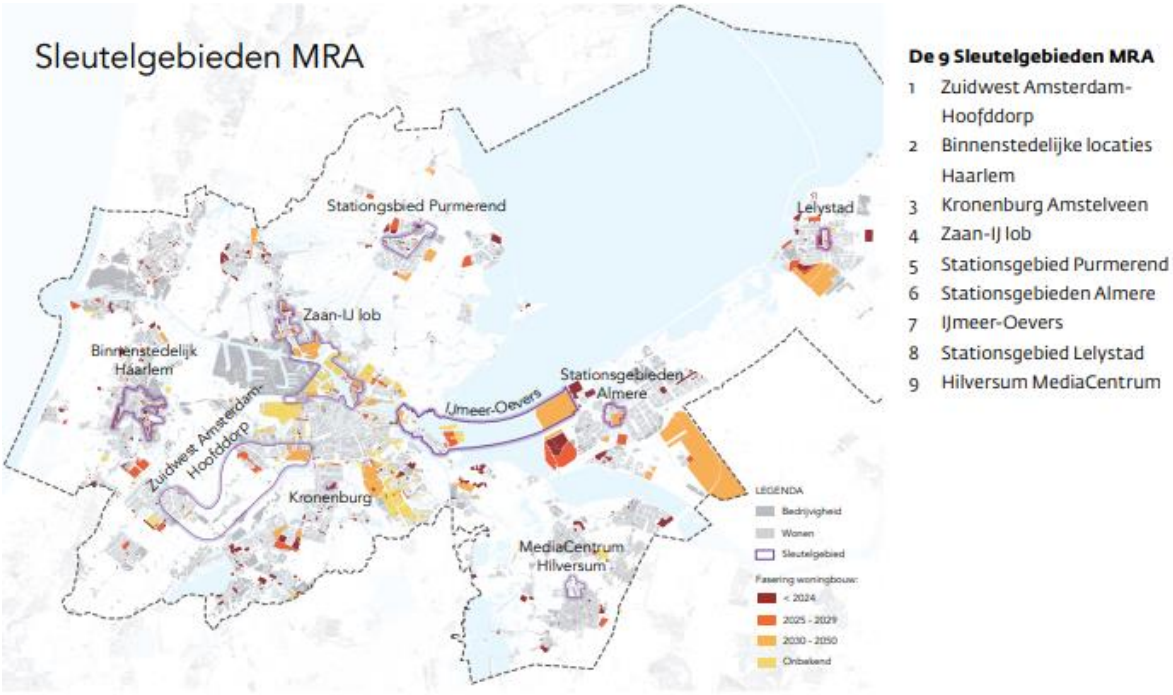
A. Een woning voor iedereen
B. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
C. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie
D. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

1. De vraag is leidend. Het woningbouwprogramma wordt bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
2. Het woningbouwprogramma is regionaal, flexibel en adaptief.
3. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie, met aandacht voor de benodigde kwaliteit.
4. De provincie helpt gemeenten om de woningproductie te versnellen, door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
5. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OV-knooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
6. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, landschap.
7. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden maken we afspraken om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen.

8. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningenzoekenden nodig.
9. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een (inter-)nationaal gewilde plek om te wonen en werken. De vraag naar woningen is en blijft groot. In de prognose uit 2019 werd voorzien dat de MRA tot 2040 circa 250.000 extra woningen nodig heeft om de groeiende bevolking onderdak te bieden. Naast de grote woningbouwopgave kent de MRA andere belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van de economie en de energietransitie. Woningbouw draagt hier sterk aan bij, zolang dit zorgvuldig en in onderlinge afstemming gebeurt. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen de gemeenten, deelregio's en provincies Noord-Holland en Flevoland. Deze (boven) regionale opgaven komen samen in een aantal gebiedsontwikkelingen die zo grootschalig en complex zijn, dat samenwerking tussen Rijk, MRA, provincies, deelregio's en gemeenten een noodzaak is om te zorgen voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking. Dit zijn de MRA sleutelgebieden.



Het onderhavige project draagt bij aan de immense woningbouwopgave in de regio en is hierdoor in lijn met de Woonagenda.

3.2.4 Woonakkoord Amstelland -Meerlanden

Op basis van de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 vraagt de provincie aan de regio's Woonakkoorden op te stellen. Een aantal onderwerpen wil de provincie daar in elk geval in terug zien. Dit zijn afspraken over woningbouw met inachtneming van de provinciale woningbehoefteramingen, afspraken over nieuwbouw die zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair is, en afstemming over woningbouwlocaties in

landelijk gebied. De provincie wil ook partij zijn in het Woonakkoord en is daardoor nauw betrokken geweest bij het opstellen ervan.

Voor de uitvoering van dit Woonakkoord en dat van de andere regio's in de provincie stelt de provincie Noord-Holland een totaalbedrag van 2,5 miljoen euro beschikbaar voor 5 jaar. Amstelland-Meerlanden is, op steenworp afstand van Amsterdam en een internationale luchthaven, een aantrekkelijke regio om te wonen en kent een forse woningbouwopgave. Tot 2030 moeten er in de regio ruim 38.000 ruim woningen bij. Voor veel van de woningbouwplannen zijn nu nog geen procedures opgestart. De opgave van de komende jaren is vooral die procedures te laten starten en de uiteindelijk realisatie van de plannen.

Het onderhavige project voorziet in de realisatie van woningen en levert hiermee een bijdrage aan de immense woningbouwopgave in de regio.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040

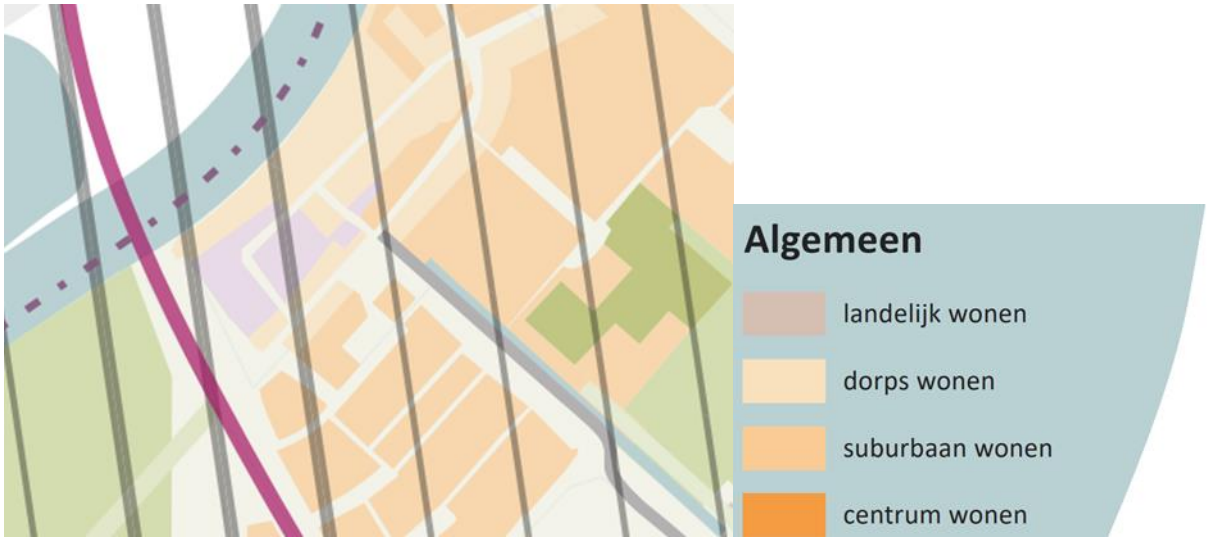
Op 3 maart 2022 is de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 vastgesteld. De ambitie is dat Haarlemmermeer groeit naar 200.000 inwoners in 2040. Daarbij moet het een aantrekkelijke plek zijn om te wonen en werken, voor nu en in de toekomst. De omgevingsvisie helpt om zuinig en zorgvuldig met de ruimte in Haarlemmermeer om te gaan. Ze beschrijft ambities en doelen voor verschillende thema's en zet de koers voor 2040, dit betekent:

- blijven inzetten op het fysiek en sociaal verbonden zijn met elkaar en de omgeving;
- gebruik blijven maken van onze grote variatie en diversiteit in landschappen en kernen;
- ons blijven positioneren als attractieve ontmoetingsplaats.

Dit lezen we terug in vier verhaallijnen:

1. Wonen waar stad en dorp samen komen
2. Economisch krachtig en divers
3. Ontspannen in ons buitengebied
4. Slim en stevig verbonden met onze netwerken

Haarlemmermeer is in te delen in vijf gebieden Noord, Hoofddorp, West, Zuid en Oost en Nieuw-Vennep. Per gebied is gekeken naar diverse wensen en behoeften. Dit heeft geresulteerd in gebied specifieke opgaven. Daarnaast worden ambities en uitgangspunten van verschillende onderwerpen beschreven, zoals economie, luchtvaart, wonen, landschap en schone energie, die gelden voor heel Haarlemmermeer.



Afbeelding: uitsnede Overzichtskaart 'Haarlemmermeer in 2040' (plangebied indicatief rood omrand)

In de overzichtskaart is de onderhavige locatie aangewezen voor dorps wonen. De nu voorziene woningbouw past binnen het beleid.

3.3.2 Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025

In 2020 heeft de gemeenteraad het 'Woonbeleidsprogramma 2019-2025: Het verschil maken' vastgesteld. In vergelijking met eerdere beleidsvisies op het wonen legt het 'Woonbeleidsprogramma 2019-2025 nieuwe en andere accenten. De nieuwbouw wordt fors opgevoerd. De aanstaande schaalsprong zal het karakter van de gemeente blijvend beïnvloeden. De gemeente wil daarom samen met de ontwikkelaars, zorgpartijen en woningcorporaties ervoor zorgen dat de groei van de gemeente aansluit bij de veranderende woningbehoefte. Men wil de gemeente verder diversificeren. Dat betekent: meer woningen in landelijke, centrum-dorpse en centrum-stedelijke woonmilieus, meer appartementen voor starters en ouderen en uitbreiding van het aantal woonzorginitiatieven. Met een groter aanbod van betaalbare huur- en koopwoningen wil men de zoektijden verkorten. Bij de verdeling van sociale huurwoningen zal meer gestuurd worden op slaagkansen dan voorheen. Door tijdelijke huurcontracten aan te bieden wil de gemeente jongerenwoningen vaker vrij laten komen. Er wordt maximaal gebruik gemaakt van 'lokaal maatwerk' (25% van de toewijzing wordt binnen het regionale stelsel momenteel toegestaan) bij de toewijzing van vrijkomende sociale huurwoningen.

Er zijn een viertal beleidslijnen waarop de gemeente gaat sturen. Dit zijn:

1. Divers aanbod door middel van nieuwbouw
2. Vitale en kwalitatief goede woningvoorraad in wijken en kernen
3. Beschikbaarheid van betaalbare woningen
4. Goede huisvesting van aandachtsgroepen

De richtlijn voor het gemeentelijk nieuwbouwprogramma is:

- Sociaal segment en middeninkomens 50%.
- Marktsegment 50%

Bij woningbouwprojecten met minder dan 30 woningen geldt de eis ten behoeve van het aandeel woningen in het sociaal en middensegment niet.

3.3.3 Nota betaalbaar wonen

Er gelden aanvullende eisen en voorwaarden voor woningbouwprojecten, groter dan 30 woningen. Vijftig procent van de nieuw te bouwen woningen worden betaalbaar voor mensen met een inkomen tot anderhalve keer modaal. Dit geldt zowel voor huur- als koopwoningen.

Tot 2040 worden er 20.000 woningen gebouwd en met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn kunnen daar nog eens 10.000 woningen bijkomen.

Verder komt er voor koopwoningen een verplichting voor de koper om er zelf in te gaan wonen voor minimaal vijf jaar.

Het onderhavige project voorziet in minder dan 30 woningen, zodat dit beleid niet relevant is voor dit project.

3.3.4 Beleid voor commerciële voorzieningen Haarlemmermeer; regels en ruimte

De markt voor commerciële voorzieningen (detailhandel, horeca, ambulante handel, motorbrandstoffenverkooppunten en commerciële dienstverlening) is zeer dynamisch. Om goed in te kunnen blijven spelen op ruimtelijk-economische ontwikkelingen en trends wordt met dit beleid ingezet op meer mogelijkheden voor functiemenging, voorzetting van het succesvolle concentratiebeleid en geactualiseerde visies op centra. Centrale doel van het beleid is de realisatie van een toekomstbestendige voorzieningenstructuur waarbinnen ruimte bestaat voor ondernemerschap, dynamiek en innovatie. Voor inwoners, ondernemers, bezoekers en de werknemers is het (versterken van het) commerciële voorzieningenaanbod en zijn vitale centrumgebieden noodzakelijk. Er wordt vastgehouden aan clustering en waar nodig wordt in overleg gegaan in de centrag over het compacter maken van gebieden. De pijlers en beleidsregels geven meer duidelijkheid voor mogelijkheden in centra en daarbuiten. Er zijn drie belangrijke pijlers:

1. Concentratie in toekomstbestendige centra
2. Stimuleren van kwaliteit en diversiteit in centra
3. Basis op orde in alle centra

Het blijft belangrijk om harde plancapaciteit voor commerciële voorzieningen buiten de gewenste, toekomstbestendige winkelstructuur te voorkomen en af te bouwen. Dit is essentieel om het uitgangspunt van concentratie van commerciële voorzieningen in toekomstbestendige centra te kunnen realiseren. Men wil echter voorkomen dat het reguliere (recreatieve) aanbod buiten de centra groter wordt. Bij bedrijfsbeëindiging of verplaatsing van een solitair gelegen commerciële voorziening wordt in gesprek gegaan over de achterblijvende locatie. Het risico bestaat immers dat een voorziening vanuit het centrum verhuist naar een perifere locatie met als gevolg leegstand in de centra. Dit bestemmingsplan voorziet met het wegnemen van de detailhandels bestemming

in het uitgangspunt om concentratie van commerciële voorzieningen in toekomstbestendige centra te bevorderen en om verhuizingen uit centra naar andere locaties te voorkomen.

3.3.5 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:

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

Het voorliggende project heeft alleen betrekking op of invloed op het thema ‘Parkeren’.

<u>8. Strategisch parkeerbeleid</u>

De nota Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer (2017) maakt integraal onderdeel uit van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Met het Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer wil de gemeente bereiken dat voorzien wordt in de parkeerbehoefte en dat overlast door onbedoeld gebruik van parkeergelegenheden wordt voorkomen. Uitgangspunten hierbij zijn:

- bedrijven moeten voor hun medewerkers en bezoekers voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Pas nadat de onmogelijkheid daarvan aangetoond is, wordt parkeren in de openbare ruimte een optie;
- parkeren mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Daar waar mogelijk moet de parkeervraag opgevangen worden in (ondergrondse) parkeergarages.

In paragraaf 5.17 is het onderwerp parkeren verder uitgewerkt.

3.3.6 Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (actualisatie 2018)

In 2018 is het handboek parkeernormen geactualiseerd. Hierin zijn per gebied en functie parkeernormen vastgesteld. Deze zijn als basis gebruikt voor de berekening van de parkeerbehoefte van het onderhavige project (zie paragraaf 5.17). Het voorliggende bestemmingsplan voorziet onder andere in een dynamische verwijzing naar het parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer.

3.3.7 De Visie polderlinten Haarlemmermeer (2022)

De Visie polderlinten Haarlemmermeer (2022) geeft in zijn algemeenheid ontwerpprincipes mee voor de polderlinten waartoe ook de Vijfhuizerweg behoort. De visie geeft aan dat er ruimte is voor doorontwikkeling en kleinschalige verdichting van de polderlinten. Binnen de visie valt het bouwplan onder het erf-type ‘Woonbuurt langs het lint -bestaande situatie’.

Gelet op de bestaande bebouwde situatie is hier sprake van een kleinschalige verdichting binnen het polderlint die zich vooral vertaalt in een hogere bouwhoogte (1 a 2 meter hoger dan de omringende bebouwing). De kapvorm van het dak sluit aan op de bestaande architectuur en het erf biedt voldoende ruimte voor een groene inrichting. Voorliggend bouwplan past dan ook in binnen de uitgangspunten van de visie.

4 Nieuwe situatie

4.1 Toekomstige ontwikkelingen in het plangebied

4.1.1 Bestaand woongebouw

Het bestaande woongebouw van twee bouwlagen en een bewoonde kap is als een geheel ontworpen samen met het naburig woonhuis. Bij de invulling van de locatie is de oorspronkelijke situatie uit 1956 uitgangspunt voor de transformatie van dit pand. De winkel die oorspronkelijk op de begane grond was ontworpen wordt ingedeeld als woning en aan de voorzijde uitgebreid met een tuinkamer refererend aan het oorspronkelijk ontwerp.



Afbeelding: bestaand gebouw na verbouwing

Op de begane grond zijn de vereiste buitenbergingen van zowel de bovenwoning als de woning op de begane grond opgenomen. De indeling van de bovenwoning wordt niet gewijzigd. De buitenruimte van de bovenwoning wordt op de tuinkamer gesitueerd. Met het oorspronkelijk ontwerp als leidraad worden de gevels, met name op de begane grond aangepast. De met een haag omsloten zij– en voortuin zijn mede beeldbepalend voor de kleinschalige dorpse invulling van deze locatie.

4.1.2 Nieuw woongebouw

Voor inpassing van de nieuwbouw met zes appartementen is uitgegaan van de bestaande rooilijn van de huidige winkelbebouwing. De toegang tot het woongebouw van twee volledige woonlaag en een woonlaag in de kap vindt plaats vanaf de Vijfhuizerweg. De buitenbergingen zijn aan de achterzijde van het woongebouw gelegen. Door het gebruik van kloek metselwerk, terug liggende ramen met diepe neggen, topgevels zonder overstek, verholen goten en stalen deels uitkragende balkons refereert het ontwerp aan stoere poldergebouwen zonder historiserend te zijn.



Afbeelding: impressie nieuwe situatie

Samen met gebouwen zoals het graanpakhuis, de super en de kerk vormt het woongebouw, voorzien van twee dwarskappen en een verlaagde goot op de tweede verdieping, een passende schakel in het karakter van de dorpslinten.

Stedenbouwkundig geeft het nieuwe woongebouw samen met de bestaande bebouwing aan de Liniewal en de nieuwe bebouwing van Pracht het dorpspark een meer gesloten en intiemer karakter.

4.1.3 Parkeren

Er wordt voorzien in 8 parkeerplaatsen op eigen terrein.

4.1.4 Duurzaamheid

Uitgangspunt van de nieuwbouw is gasloos bouwen. Daarnaast wordt ook voorzien in zonnepanelen en warmtepompen.

4.2 Ruimtelijke structuur

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningen passen goed binnen de structuur van de omgeving, zowel qua volume, uitstraling en functie.

4.3 Functionele structuur

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningen passen goed binnen de structuur van de omgeving. Het hiervoor geldende bestemmingsplan maakte ter plaatse al deels wonen mogelijk. Daarnaast wordt de directe omgeving van de planlocatie vooral gekenmerkt door woningen. Het is daarom ook wenselijk om de hier bestemde detailhandelslocatie te vervangen met wonen en om dit ook planologisch vast te leggen.

5 Onderzoek en beperkingen

5.1 Bedrijven en Milieuzonering

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 of via vergunningvrij bouwen 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.

5.1.1 Onderzoek

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich vooral woningen. Op meer dan 40 meter afstand bevindt zich een supermarkt. De afstand is zodanig dat dit geen belemmering vormt voor woningen. Er bevinden zich immers op veel kortere afstand tot de supermarkt reeds woningen. Verder bevinden zich geen bedrijven of andere functies in de omgeving die een belemmering kunnen vormen voor woningbouw binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

5.1.2 Conclusie

Milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.2 Bodem

5.2.1 Wet- en regelgeving

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

Wet bodembescherming (Wbb)

In de Wbb zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische 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 (2022) 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) functieklasse van een gebied weer. In de Nota Bodembeheer Gemeente Haarlemmermeer zijn voor sommige gebieden Lokale Maximale Waarden vastgesteld.

5.2.2 Onderzoek

In april 2024 is door onderzoeksbureau Grondslag een historisch bodemonderzoek voor het plangebied uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem afdoende bekend is en dat op basis van de informatie uit het historisch onderzoek geconcludeerd kan worden dat ter plaatse van de onderzoekslocatie een bodemkwaliteit verwacht wordt die vergelijkbaar is met de kwaliteitsklasse Industrie op basis van de bodemkwaliteitskaart.

De uit voorgaand onderzoek gebleken verontreinigingen in de nabijheid van het onderhavige plangebied zijn direct herleidbaar naar het historisch gebruik van die locaties. De aangetoonde immobiele restverontreiniging aan PAK ter plaatse van Vijfhuizerweg 691 is duurzaam afgedekt en geïsoleerd. De overige in het verleden aangetoonde verontreinigingen zijn in voldoende mate gesaneerd. De invloed van deze verontreinigingen op de bodemkwaliteit ter plaatse van de planlocatie wordt derhalve verwaarloosbaar geacht.

Naar aanleiding van de beschikbare historische informatie, wordt het niet noodzakelijk geacht een bodemonderzoek uit te voeren op het perceel D'Yserinckweg 1 te Vijfhuizen, voorafgaand aan de voorgenomen bouwactiviteiten.

De onderzoeksresultaten vormen geen belemmeringen voor de met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouw.

Indien tijdens de werkzaamheden bijzonderheden worden aangetroffen die kunnen duiden op een bodemverontreiniging (bijv. asbest, puin, vreemde geuren, olie etc.) dient men de werkzaamheden te staken en contact op te nemen met Grondslag of een veiligheidskundige.

5.2.3 Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

5.3 Cultuurhistorie en archeologie

5.3.1 Wet- en regelgeving

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

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. In de nota 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. 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 Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (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 te geven aan de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrens. Deze beleidsnota geeft hier invulling aan.

5.3.2 Onderzoek

Op basis van gemeentelijke beleidskaart dient ter plaatse een dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie 6’ opgenomen te worden. Hierdoor geldt ter plaatse een archeologische onderzoeksplicht bij graafwerkzaamheden met een oppervlak van meer dan 10.000m^2 en dieper dan 0,4 m. De omvang van het plangebied is al kleiner dan genoemde 10.000 m^2, zodat onderzoek hier niet aan de orde is en het aspect archeologie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouw. De dubbelbestemming wordt in regels en verbeelding van dit bestemmingsplan opgenomen.

Er bevinden zich geen cultuurhistorische waarden in het plangebied. Aanvullend onderzoek is niet nodig.

5.3.3 Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.4 Explosieven

In de Nederlandse bodem zitten nog veel conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Bij het opsporen en ruimen van ontplofbare oorlogsresten (OO'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 OO is dus de bevoegdheid van de burgemeester. In een OO-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

Conform het gemeentebreed Historisch Onderzoek CE van de Gemeente Haarlemmermeer (m.u.v. Schiphol) met kenmerk GPR 5887 versie 10.0 definitief d.d. 13.12.2022 ligt het onderhavige plangebied niet in verdacht gebied (zie bijlage).

5.4.2 Conclusie

Het gebied is onverdacht.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 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 Wro 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 (Bevi) 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 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, opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen en ammoniakkoelinstallaties.

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

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

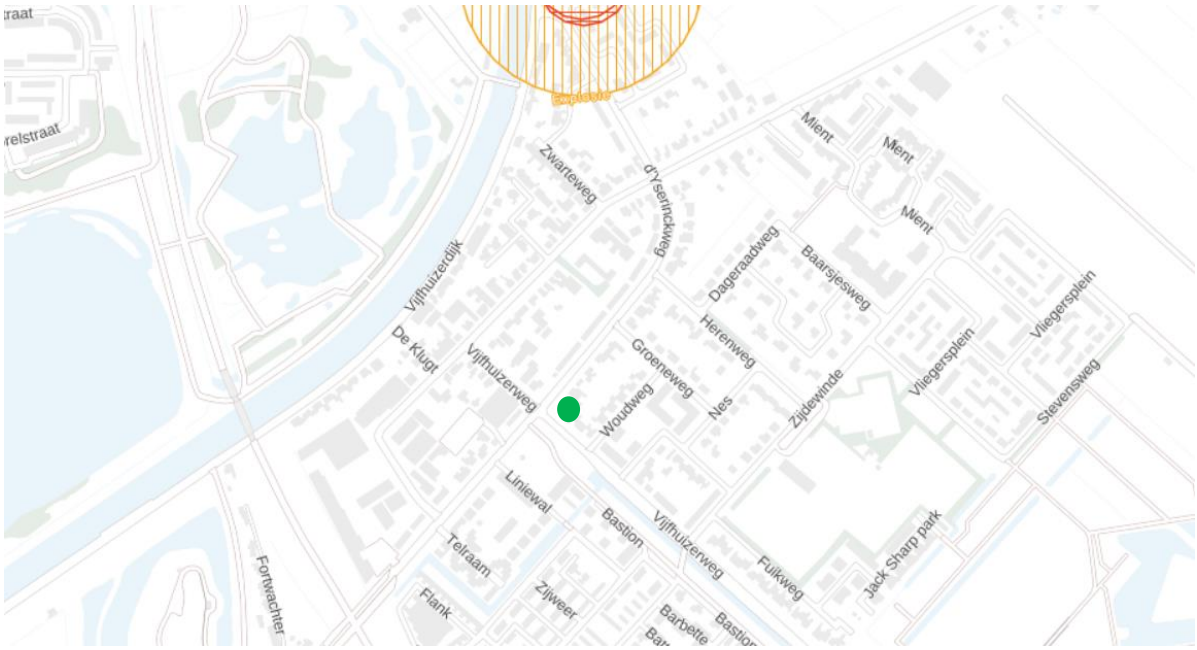
In aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving kent de gemeente Haarlemmermeer ook eigen externe veiligheidsbeleid. Specifiek gaat het om regels over de aanvaardbaarheid en

verantwoording van het groepsrisico. Een belangrijk richtsnoer is onder andere dat objecten met niet- of met beperkt zelfredzame personen buiten het invloedsgebied van een risicobron worden geprojecteerd.

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

5.5.2 Onderzoek

Het plangebied bevindt zich niet binnen de invloedsfeer van risicovolle inrichtingen, transportroutes van gevaarlijke stoffen (weg/spoor) of hoogedruk aardgasleidingen (buisleidingen).



Afbeelding: uitsnede risicokaart externe veiligheid (plangebied groene cirkel)

Onderzoek naar externe veiligheid is niet aan de orde.

5.5.3 Conclusie

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.6 Flora en fauna

5.6.1 Wet- en regelgeving

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Daarmee zijn gebiedsbescherming en soortbescherming bij elkaar gebracht in één Nederlandse wet. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren en hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen. Deze wet neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Dat is niet alleen van

belang vanwege het feit dat Nederland is gehouden tot nakoming van zijn internationale verplichtingen, maar ook, omdat de Europese regelgeving een hoog beschermingsniveau van de natuur verzekert, hoger dan de bescherming die vóór de totstandbrenging van de Europese kaders werd geboden door de nationale wetgeving. De taken en verantwoordelijkheden worden in het wetsvoorstel zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd, overeenkomstig het uitgangspunt 'decentraal tenzij'. Eén van de verantwoordelijkheden van de provincie is het 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.

5.6.2 Onderzoek

In maart 2022 is door onderzoeksbureau Ecoresult een ecologische quickscan uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat negatieve effecten op volgende beschermde soorten en functies niet op voorhand zijn uit te sluiten:

Beschermde soorten

- Huismus: vaste rust- en verblijfsplaatsen en essentieel functioneel leefgebied;
- Gierzwaluw: vaste rust- en verblijfsplaatsen;
- Vleermuizen (gebouwgebonden) gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis: vaste rust- en verblijfsplaatsen.

Genoemde soorten komen mogelijk voor in de bestaande woning. Deze wordt niet gesloopt, waardoor deze soorten, als ze er zijn, niet worden aangetast. Aanvullend onderzoek is daarom niet noodzakelijk voor dit bestemmingsplan. Bij eventuele renovatie van gevels en daken is aanvullend onderzoek en mogelijk een ontheffing wel noodzakelijk alvorens de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.

Beschermde gebieden

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling heeft geen negatief effect op beschermde gebieden, zoals Natura 2000 gebieden, Natuurnetwerk Nederland. Uit een Aerius-berekening van Soundforceone B.V. (zie bijlage) is gebleken dat de ontwikkeling ook geen negatief effect heeft op stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden.

5.6.3 Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.7 Geluid

5.7.1 Wet- en regelgeving

Wegverkeer

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

Spoorweglawaai

In artikel 105 van de Wgh staat dat landelijke spoorwegen een zone hebben. In artikel 106 en verder van de Wgh staan grenswaarden voor het geluid dat geluidgevoelige bebouwing mag ondervinden van railverkeerslawaai. Voor woningen in nieuwe situaties is de voorkeursgrenswaarde Lden = 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 Wgh kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoneerd industrieterrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde "zware lawaaimakers" als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wgh en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan. De op 1 januari 2007 geldende ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

---

[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 Wgh vallen. Enkel bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" wordt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel toegepast.

Luchtverkeerslawaai

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidsbelasting (hele dag (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.

5.7.2 Onderzoek

In februari 2022 is door onderzoeksbureau Het Geluid Buro een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de d’Yserinckweg ligt voor de gemodificeerde woning boven de voorkeursgrenswaarde. De hoogst bepaalde geluidbelasting is 51 dB inclusief aftrek op de westgevel van de woning;
- De geluidbelasting vanwege de d'Yserinckweg op de gevels van het nieuwe appartementengebouw ligt onder de voorkeursgrenswaarde. De hoogst bepaalde geluidbelasting is 45 dB inclusief aftrek op de westgevel van het appartementengebouw;
- De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Spieringweg ligt overal onder de voorkeursgrenswaarde. De hoogst bepaalde geluidbelasting is 40 dB inclusief aftrek op de uitbouw van het appartement op de begane grond in de gewijzigde woning;
- De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Vijfhuizerweg ligt voor de gemodificeerde woning boven de voorkeursgrenswaarde. De hoogst bepaalde geluidbelasting is 50 dB inclusief aftrek op de zuidgevel van de aanbouw van de woning;
- De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Vijfhuizerweg ligt voor het appartementengebouw boven de voorkeursgrenswaarde. De hoogst bepaalde geluidbelasting is 52 dB inclusief aftrek op de zuidgevel van het gebouw;
- Het blijkt dat de twee appartementen in de gewijzigde woning beiden geluidbelast zijn, maar beide appartementen hebben elk wel een geluidluwe gevel;
- De 6 appartementen in het appartementengebouw zijn alle zes geluidbelast, maar elk appartement heeft wel een geluidluwe gevel.

De geluidwering van de gevels van alle 8 appartementen dient te worden bepaald met als uitgangspunt de gecumuleerde geluidbelasting op de gevel. Deze waarden zijn opgenomen in bijlage C van het onderzoeksrapport.

Bij de wegen gaat het om wegen met een 30 km/u regime. Het vaststellen van een hogere waarde is hier niet aan de orde. Er sprake van een aanvaardbare geluidssituatie.

5.7.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.8 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 Wm.

5.8.1 Onderzoek

Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe functies die voor geuroverlast in de omgeving kunnen zorgen. Ook bevinden zich geen functies in de omgeving die vanwege het geur een belemmering vormen voor woningbouw.

5.8.2 Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.9 Gezondheid

Voor bepaalde onderwerpen moet gezondheid als onderwerp meegewogen worden, zo blijkt uit jurisprudentie. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- Spuitzones (bollen- en fruitteelt)
- Zoonosen (veehouderijen)
- Luchtkwaliteit (zie paragraaf 5.12)

Het onderhavige project voorziet hoofdzakelijk in de realisatie van nieuwe woningen. Dit heeft geen nadelige gevolgen voor de gezondheid in en rond de locatie.

5.10 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 dergelijke. 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.

5.10.1 Onderzoek

In het gebied bevinden zich geen kabels en leidingen in het plangebied, die planologisch relevant zijn. Nader onderzoek is niet nodig.

5.10.2 Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.11 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 van de 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.

5.11.1 Onderzoek

Dit bestemmingsplan voorziet niet in ontwikkeling, die voor lichthinder in de omgeving kunnen zorgen. Nader onderzoek is niet nodig.

5.11.2 Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.12 Lucht

Bij de beoordeling van een ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot luchtkwaliteit gaat het:

1. Aan de ene kant om het effect van de functie op de aanwezige luchtkwaliteit. Draagt het initiatief wel of niet in betekende mate (NIMB) bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit?
2. Aan de andere kant om het effect van de luchtkwaliteit op de aanwezige functie. Is er sprake van een gevoelige functie en hebben aanwezige bronvervuilers een negatief effect op de gezondheid van mensen?

5.12.1 Wet- en regelgeving

De overheid heeft een zorgplicht voor een goede en gezonde fysieke leefomgeving. Dit blijkt onder andere uit Europese richtlijnen, de Grondwet (Gw), de nieuwe Omgevingswet (Ow) de Wet Milieubeheer (Wm) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Deze laatste twee wetten gaan op in de Omgevingswet.

Wet milieubeheer (Wm)

Het doel van titel 5.2 van de Wet Milieubeheer (Wm) is het beschermen van mensen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op de gezondheid. Hier staan de belangrijkste regels

over luchtkwaliteit en zijn de luchtkwaliteitsnormen opgenomen, die verder zijn uitgewerkt in een aantal AMvB's en Ministeriële Regelingen.
Artikel 5.16 lid 1 van de Wm geeft aan wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Grote projecten worden getoetst aan een programma. De effecten van projecten die nauwelijks (niet in betekenende mate) van invloed zijn op de luchtkwaliteit worden op macroniveau verdisconteerd in het programma. Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit.
Het “Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteit)” bepaalt dat luchtkwaliteitsonderzoek moet worden uitgevoerd als bepaalde type gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven en verzorgingstehuizen, gepland zijn binnen 50 meter van de rand van een provinciale weg en binnen 300 meter van de rand van een rijksweg. Hierbij mag het totaal aantal mensen in een gevoelige bestemming niet toenemen als de normen voor fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) overschreden (dreigen te) worden.

Wet ruimtelijke ordening
De Wet ruimtelijke ordening (Wro) spreekt over het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het gaat om een belangenafweging en motiveringsplicht op alle relevante ‘ruimtelijke’ aspecten, zoals de luchtkwaliteit (in relatie tot gezondheid). Het uiteindelijk doel is om tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te komen.
Het Besluit gevoelige bestemmingen benadrukt het belang van een ‘goede ruimtelijke ordening', maar is geen volledige invulling daarvan voor het aspect luchtkwaliteit. Het Besluit dekt niet alle gevoelige situaties. Zo gaat het Besluit niet over bijvoorbeeld woningen en drukke binnenstedelijke wegen. Ook zegt het Besluit niets over gezondheidseffecten beneden de grenswaarden. Daarom moet nog steeds de blootstelling aan luchtverontreiniging een plek krijgen in de onderbouwing van een goede ruimtelijke ordening en een afweging worden gemaakt in relatie tot gezondheid. De jurisprudentie sluit hier op aan: het beginsel van een goede ruimtelijke ordening blijft onverkort van kracht, ook als het Besluit gevoelige bestemmingen niet van toepassing is.

5.12.2 Beleid
Gevoelige functies
Een gevoelige functie is een locatie waar mensen verblijven en die een significante verblijftijd kent. Gevoelige functies zijn:

- woningen, andere voor wonen bestemde gebouwen, woonboten
- tuinen bij woningen en bij andere voor wonen bestemde gebouwen
- kinderopvang (Kinderdagverblijf, Buitenschoolse opvang, Peuterspeelzaal)
- basisscholen en scholen voor middelbaar en hoger onderwijs
- verpleeg-, verzorgings- en bejaardentehuizen
- revalidatie-instellingen
- gebouwen waar personen langdurig verblijven (met uitzondering van werkplekken of kantoorgebouwen). Denk bijvoorbeeld aan recreatiewoningen en asielzoekerscentra

Omgevingsvisie Haarlemmermeer
In de gemeentelijke door de Raad vastgestelde Omgevingsvisie is opgenomen dat het GGD-advies, om nieuwe gevoelige functies te realiseren op voldoende een afstand van een ‘drukke’ weg, uitgangspunt is.

De GGD hanteert hierbij de richtlijn om minimaal 50 meter afstand te houden tot een weg vanaf 10.000 motorvoertuigen per etmaal (werkdaggemiddelde wegintensiteit). Vanuit het gezondheidsperspectief verdient dit ook de voorkeur, maar vanuit de integrale beleidsinvalshoek verdient dit nuancering. Deze nuancering is vertaald in de onderstaande tabel.

Beleidskaders: minimale afstand van de weg i.r.t. aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal

Mvt/etmaal	aantal meters
0-6.000	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
Rijksweg	300

5.12.3 Afweging

Vanuit gezondheidsbescherming prefereert afstand houden tot de weg boven toetsing aan concentraties (voor fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2)). Naarmate de afstand tussen een (vervuilende) bron en de blootgestelde(n) kleiner is, is de impact op de gezondheid groter. Zo nemen in de nabijheid van een drukke weg de gezondheidsrisico's toe, ook op plekken waar ruimschoots aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan. Daarnaast heeft ultrafijnstof ook een aanvullend negatief effect op de gezondheid. In luchtkwaliteitsonderzoeken waarin wordt onderzocht of heersende concentraties aan de wettelijke grenswaarden voldoen, wordt ultrafijnstof niet meegenomen. Daarom wordt voor gevoelige bestemmingen (waaronder ook woningen) altijd aan de bovenvermelde afstandscriteria getoetst.
In uitzonderlijke gevallen, om dringende redenen en in het belang van het vervullen van een maatschappelijke behoefte, kan worden afgeweken van de aangegeven afstanden. De noodzaak moet worden onderbouwd. Bij de afweging wordt altijd rekening gehouden met de WHO-advieswaarden 2021 en wordt onderzocht in hoeverre de luchtkwaliteit concentraties op de locatie van de advieswaarden afwijken. Bij de afweging wordt ook getoetst aan de op 26 oktober 2022 nieuwe voorgestelde grenswaarden voor luchtkwaliteit[2]. Er worden ook andere factoren in acht genomen, zoals windrichting, beschikbare ruimte en mogelijkheid tot "schuiven" binnen de ruimte. De aanvaardbaarheid van nieuwe ontwikkeling is altijd een integrale afweging op wenselijkheid van de bestemming. Intensief verkeer zorgt niet alleen voor luchtverontreiningen maar ook voor wegverkeerslawaai. Naast de beoordeling op luchtkwaliteit moet er dus ook op andere aspecten, zoals geluid en verkeersveiligheid worden getoetst. Een perceel kan dus door meerdere omgevingsaspecten worden beïnvloed. De integrale afweging is niet alleen alle aspecten afvinken. Het gaat ook om de samenhang tussen deze aspecten. Er wordt altijd integraal afgewogen in hoeverre op de betreffende locatie nog sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

[2] [1] Op 26 oktober 2022 heeft de Europese Commissie een voorstel voor een herziening van de EU-richtlijn betreffende luchtkwaliteit gepresenteerd. Het betekent de aanscherping van de grenswaarden voor de meest luchtvervuilende stoffen. Zo moeten uiterlijk in 2030 de jaargemiddelde concentraties PM2,5 en PM10 gedaald zijn naar respectievelijk 10 en 20 µg/m3. Dit is nu 25 en 40 µg/m3. Voor NO2 wordt de nieuwe waarde 20 µg/m3. Dit is nu 40 µg/m3. Met de aanscherping van de grenswaarden worden de Europese luchtkwaliteitseisen meer in lijn gebracht met de advieswaarden van de WHO.

5.12.4 Onderzoek

Het bestemmingsplan voorziet niet in gevoelige bestemmingen, wat luchtkwaliteit aangaat. Door het wegbestemmen van de huidige detailhandelsfunctie zal het verkeer meer dan halveren. Hierdoor zal het bestemmingsplan een positief effect hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Een berekening of nader onderzoek is hier niet nodig.

5.12.5 Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.13 Luchtvaartverkeer

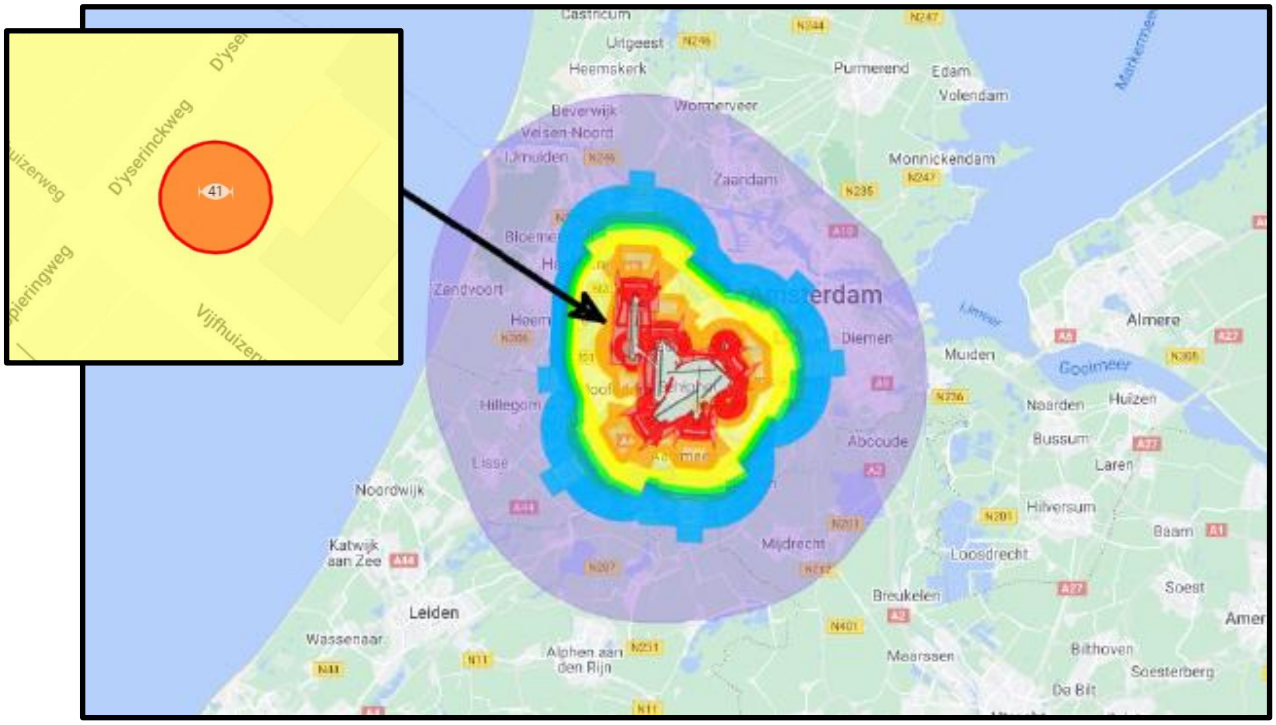
5.13.1 Wet- en regelgeving

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. Samen vormen deze besluiten een uitwerking van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

5.13.2 Onderzoek

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.

Het plangebied bevindt zich in het beperkingengebied van het LIB. Relevant is hier alleen de beperking van de bouwhoogte. Ter plaatse geldt een bouwhoogtebeperking van 41 meter NAP (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: hoogtebeperkingen LIB

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte bouwhoogten zijn duidelijk geringer.

5.13.3 Conclusie

Het LIB vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.14 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage is geregeld in hoofdstuk 7 van de 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 bezien 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.

5.14.1 Onderzoek

De realisatie van 8 woningen ter vervanging van winkelruimte is zodanig beperkt van omvang, dat de ontwikkeling niet kwalificeert als een stedelijke ontwikkeling, zoals bedoeld in bijlage D van het Besluit m.e.r. Er worden geen nadelige gevolgen voor het milieu verwacht, zodat een het uitvoeren van een MER hier niet aan de orde is. Ook het opstellen van een aanmeldnotitie is niet nodig.

5.14.2 Conclusie

Het uitvoeren van een MER is niet aan de orde. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.15 Schaduwwerking

5.15.1 Onderzoek

In november 2023 is door BuroBEB een bezonningsstudie uitgevoerd (zie bijlage). De bezonningsdiagrammen geven inzicht in de bezonning op gevels, tuinen en terrassen van de omgeving rond het bouwplan. Het diagram is een abstractie van de werkelijke situatie en beperkt tot de bebouwing. Bomen en schuttingen zijn buiten beschouwing gelaten.

Methode

Met behulp van een 3-dimensionaal model is de bestaande situatie vergeleken met de geplande toekomstige situatie. Hiervoor zijn de volgende relevante dagen van de 4 seizoenen maatgevend: 21 maart (begin van de lente), 21 juni (de zon staat het hoogst), 21 september (begin herfst), 21 december (de zon staat het laagst). De volgende tijdstippen worden in de bezonningsdiagrammen gehanteerd 9:00uur, 13:00 uur, 15:00 en 17:00. Op 21 december is 17:00 uur niet relevant omdat de zon al onder is.

TNO-Norm

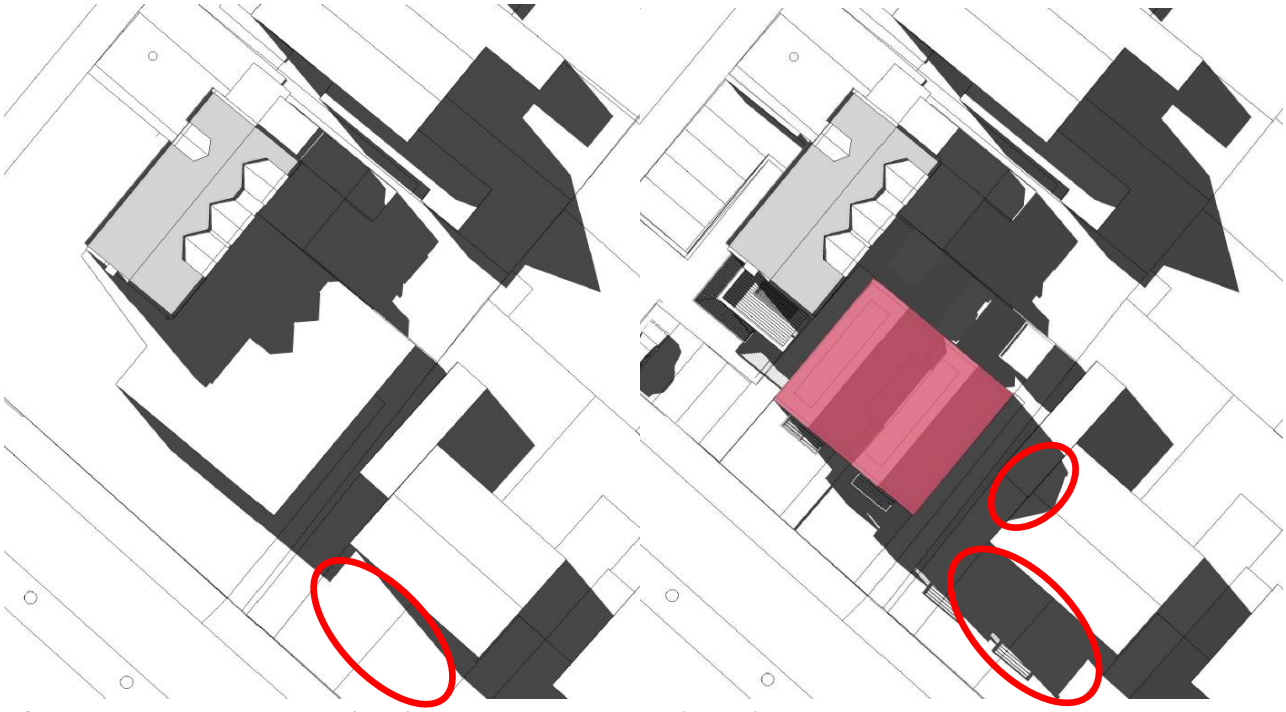
Er wordt onderscheid gemaakt tussen bezonning en daglichttoetreding. Bezonning is het rechtstreeks opvallende zonlicht. Daglicht is het geheel van zonlicht, zowel rechtstreeks, diffuus als gereflecteerd. In relatie tot bezonning geldt geen wettelijke normstelling. Door de vijf grootste gemeenten (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven) wordt echter regelmatig overlegd over dit onderwerp. Er is een criterium opgesteld, welke als volgt luidt: ‘Ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag op een specifiek meetpunt, zoals op het midden van het kozijn van een woonkamer, in de periode van 19 februari tot 21 oktober’. Deze norm wordt ook wel de ‘lichte TNO-norm ‘genoemd. Voor dakramen is dit niet relevant.

Waarnemingen

De zonnediagrammen laten logischerwijs zien dat als het gaat om schaduw de impact van de nieuwbouw op de omgeving het hoogst is in de periode tussen 21 september en 21 maart als de zon laag staat. In de periode tussen 21 maart en 21 september is de extra schaduwwerking ten gevolge van de nieuwbouw beperkt.

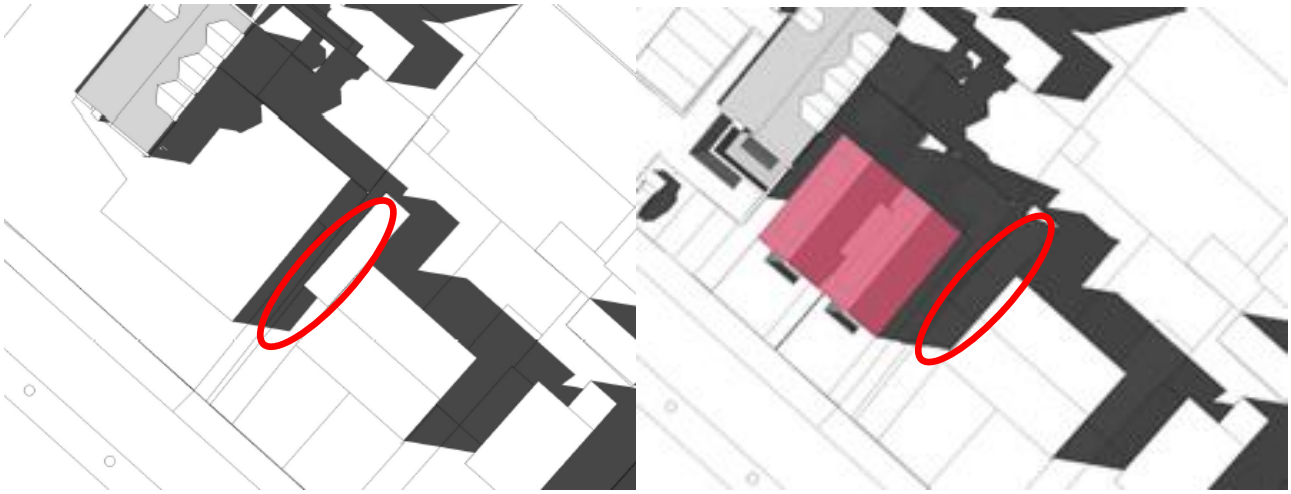
Uit de schaduwstudie is gebleken, dat de nieuwbouw op een aantal momenten voor wat extra schaduw zal zorgen, vooral op de zijkant van het pand op het adres Vijfhuizerweg 921. Het betreft hier echter de zijgevel van de woning en een bij de woning horend bijgebouw, waarin zich geen ramen bevinden.

Op 21 juni valt rond 17 uur wat meer schaduw op het voorerf van de woning Vijfhuizerweg 921 (zie volgende afbeeldingen).



Afbeeldingen: schaduw huidige (links) en toekomstige situatie (rechts)

Op 21 september rond 15 uur en op 21 december rond 13 uur is sprake van een kleine toename van schaduw in de achtertuin van de woning Vijfhuizerweg 921.



Afbeeldingen: schaduw huidige (links) en toekomstige situatie (rechts)

Op 21 december rond 13 uur is er sprake van een kleine toename van schaduw in de achtertuin van het adres d'Yserinckweg 5b (zie volgende afbeeldingen).



Afbeeldingen: schaduw huidige (links) en toekomstige situatie (rechts)

Het effect van de schaduwwerking op objecten in de omgeving is zeer beperkt en aanvaardbaar.

5.15.2 Conclusie

Schaduwwerking vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouw.

5.16 Trillingen

In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is. De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Hierin is de zorg voor een goede ruimtelijke ordening voorgeschreven. Om aan te kunnen tonen of er voor een beoogd plan sprake is van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk om mogelijke trillingshinder inzichtelijk te maken. Er is een aantal richtlijnen en beleidsregels die hiervoor worden gebruikt, namelijk:

- SBR-richtlijn;
- Beleidsregel trillingshinder spoor;
- Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen;
- Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening.

De gebruikelijke gehanteerde afstand waarbinnen trillingshinder door spoor wordt getoetst is een zone tot 100 meter van het spoor. Uit verschillende trillinghinderonderzoeken blijkt dat buiten deze afstand tot het spoor meestal geen trillingsniveaus optreden boven de streefwaarde van Vmax van 0,1. Binnen een afstand van 100 meter tot het spoor moet bij nieuwbouw rekening worden gehouden met spoortrillingen en het voorkomen van hinder hierdoor. Dat binnen een zone van 100 meter tot het spoor rekening gehouden moet worden met trillingen betekent niet dat er binnen deze zone altijd maatregelen nodig zijn.

5.16.1 Onderzoek

Er bevindt zich geen spoortraject in de omgeving van het plangebied, zodat trillingen hier niet relevant zijn.

5.16.2 Conclusie

Het aspect trillingen vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan.

5.17 Verkeer en parkeren

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is verder gebruik gemaakt van CROW-publicatie 381. Voor berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan van de op het CROW 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' gebaseerde 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018' en bijbehorende parkeernormentabel. Concreet is uitgegaan van de parameters 'weinig stedelijk' en stedelijke zone 'rest bebouwde kom’. De afstand (hemelsbreed) tot een HOV-halte bedraagt circa 600 meter, waardoor de gemiddelde kencijfers/normen van toepassing zijn.

5.17.1 Onderzoek verkeer

Het bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van maximaal 8 woningen mogelijk. In de huidige situatie is er reeds één woning aanwezig in het te behouden deel van de bebouwing (met

bestemming Wonen in het bestemmingsplan Vijfhuizen 2010, zie afbeelding paragraaf 2.2.5). Deze zal worden gesplitst zodat ter plaatse 2 woningen ontstaan. De 6 nieuwbouwappartementen vervangen de huidige aangebouwde winkelruimte op de begane grond van het pand (met de bestemming Detailhandel in het bestemmingsplan Vijfhuizen 2010, zie afbeelding paragraaf 2.2.5).

In de huidige situatie bevinden zich op de locatie één woonhuis en een winkelruimte. Een woonhuis genereert 8,2 motorvoertuigbewegingen (mvt) per etmaal en een winkelruimte 63 mvt per 100 m^2 bvo per etmaal. Dat resulteert in de huidige situatie met een grondgebonden woning en een winkelruimte met een omvang van 213 m^2 in 142,39 mvt per etmaal.

In de toekomstige situatie met 8 woningen (2 woningen bestaand woongebouw en 6 nieuwbouwappartementen) is dat 50 mvt's per etmaal (8,2 per woonhuis en 6 per koop etagewoning/midden).

Door de functiewijziging zal het verkeer op basis van de kencijfers duidelijk afnemen. Aanvullend verkeersonderzoek is niet nodig.

5.17.2 Conclusie

Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

5.17.3 Onderzoek parkeren

Voor de 8 woningen geldt een parkeernorm van 1,9 parkeerplaats per woning (inclusief bezoekersparkeren). In totaal zijn er, rekening houden met dubbelgebruik, 14 parkeerplaatsen voor deze ontwikkeling nodig. Dat is een toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie met 3 parkeerplaatsen (2,3 voor het woonhuis en 8 voor de winkelruimte). Er is gekozen om 8 parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen om zoveel mogelijk het beeld van groene voortuinen omsloten door een haag te kunnen creëren. De overige 6 parkeerplaatsen dienen in de openbare ruimte gevonden te worden (binnen een afstand van 200 meter van de locatie).

Tabel: Parkeerbalans toekomstige situatie, inclusief dubbelgebruik bezoekersparkeren (zie ook in bijlage)

MAATGEVENDE PARKEERVRAAG

	maximaal doelgroep		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Totaal NIEUW:			6,40	6,40	11,52	10,24	12,80	7,68	10,24	8,96
Totaal VERDWIJNT:			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Per saldo (afgerond):	**13**	**p-plaatsen**	**7**	**7**	**12**	**11**	**13**	**8**	**11**	**9**
TOTAAL (doelgroep en bezoekers, afgerond):	**14**	**p-plaatsen**	**7**	**7**	**14**	**12**	**13**	**10**	**13**	**11**

In maart 2024 is door bureau Trajan een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken, dat er voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte beschikbaar zijn. Met een maximale parkeerdruk van 78,8 procent over 244 plekken en een restcapaciteit van 15 plekken tijdens het piekmoment wordt voldaan aan de eis m.b.t. restcapaciteit in de openbare ruimte. In het geval van een volledige bezetting van deze 6 parkeerplekken zou de theoretische toekomstige parkeerdruk neerkomen op 81,2 procent. Dat blijft onder de door de gemeente gestelde grens van 85 procent.

5.17.4 Conclusie

Verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.18 Water en klimaat

5.18.1 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 (Ww)

De Ww regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Ook is via de Invoeringswet Ww de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast de Ww blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Met de Ww 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.

Waterbeheerprogramma 6 'water wijst de weg'

In het Waterbeheerprogramma 6 opgesteld door het Hoogheemraadschap van Rijnland (hierna: Rijnland) is water het leidende principe. Er komen grote (maatschappelijke) uitdagingen zoals klimaatverandering, hoge stikstofuitstoot, afnemende biodiversiteit en de omslag naar een circulaire economie op ons af. Goed waterbeheer speelt bij al deze uitdagingen een belangrijke rol. Water krijgt een meer sturende rol in de ruimtelijke inrichting. Hiermee streeft Rijnland naar een klimaatbestendige leefomgeving, waarin we ook over twintig, vijftig of honderd jaar nog veilig en gezond kunnen wonen, werken en genieten. Hiervoor heeft Rijnland vijf belangrijke kerntaken geformuleerd:

1. Waterveiligheid
2. Voldoende water
3. Schoon water
4. Efficiente en duurzame waterketen
5. Duurzaam en circulair werken

De opgaven worden opgepakt in samenwerking met onder andere overheden, inwoners, bedrijven en natuurorganisaties.

Riolering en afkoppelen

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

Keur Rijnland 2020

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

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

Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland 2020-2035 (SSA)

In de SSA komen de gezamenlijke doelen en ambities van de gemeente en Rijnland naar voren. Zo willen we een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem realiseren. Deze ambitie is uitgewerkt in twee doelen:

1. Het vergroten van klimaatadaptiviteit
2. Het verbeteren van de waterkwaliteit

Door middel van deze twee doelen en acht samenwerkthema's (uiteenlopend van beperken hittestress tot verhogen ecologische waarde) kunnen we gezamenlijk ons watersysteem voorbereiden op weersextremen door klimaatverandering en inzetten op een duurzaam en schoon watersysteem ten behoeve van verschillende functies.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2023

De gemeente is op grond van de Wm 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.

Klimaatadaptatiebeleid Haarlemmermeer 2050

Om goed voorbereid te zijn op de gevolgen van klimaatverandering hebben we het klimaatadaptatiebeleid opgesteld. Vanuit het Rijk hebben we de verplichting om de leefomgeving in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust in te richten, want door klimaatverandering krijgen we te maken met warmere zomers, hevigere buien en langere periodes van droogte. Deze gevolgen hebben we in kaart gebracht en we lopen risico op hittestress in stedelijke kernen, op verzilting door droogte in het landelijk gebied en wateroverlast door hevige regen. Dit laatste zien we vooral in de oudere dorpskernen.

We geven in het beleid minimale normen mee voor nieuwe ontwikkelingen en stellen ook kaders aan ons eigen onderhoud. Deze normen noemen we basisveiligheidsniveaus. Het zijn de minimale eisen om klimaatbestendig te zijn (zie afbeelding). De basisveiligheidsniveaus moeten onderbouwd opgenomen worden in aanvragen en gemeentelijke plannen (zie hiervoor de beslisboom in het beleid).

Nieuwe gebieden richten we zo gelijk klimaatbestendig in en de gebouwde omgeving pakken we stap voor stap aan via onze onderhoudsplanning. We werken samen aan klimaatadaptatie met andere betrokkenen, zoals het Hoogheemraadschap van Rijnland en de Provincie Noord-Holland.

Ambitie	Basisveiligheidsniveau	Alleen van toepassing op nieuwe ontwikkelingen
 Een koele woon- en werkomgeving	Binnen 300 meter (loopafstand) is een koelteplek[a] van minimaal 200 m² aanwezig.	
	Er is tenminste 40% schaduw voor belangrijke langzaam verkeersroutes[b] en verblijfsplekken[c] in het plangebied, tijdens de hoogste zonnestand[d] in de zomer.	
	50% van het totaal aan verticale en horizontale oppervlakken van verblijfsgebouwen[e] worden warmtewerend[f] ingericht.	
	De volgende vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen hitte: • Beweegbare bruggen bij hoofdinfrastructuur monitoren tussen 22 – 24 graden, bij 25+ graden kan koelen met water nodig zijn om klemzittende bruggen te voorkomen. • Asfalt van hoofdinfrastructuur mag niet heter dan 50 graden worden, om smelten te voorkomen. • Drinkwater- en afvalwaterleidingen mogen niet warmer worden dan 25 graden, om virus- en bacteriegroei tegen te gaan.	
 Droogtegevoeligheid verminderen	Een nulmeting van het grondwater met bemalingsadvies[g] voor toekomstige inrichting.	
	Een waterneutrale ontwikkeling[h] die niet leidt tot extra aan- en afvoer van water.	
 Een waterrobuuste leefomgeving	100% afkoppelen hemelwater van gemengde riolering.	
	Binnen kernen en ontwikkelgebieden 15% van maatgevende bui[i] in het riool afvoeren, 85% vasthouden waar het valt.	
	In het gebied buiten de kernen 100% van de maatgevende bui vasthouden waar het valt.	
	Er is zoveel mogelijk natuurlijke en oppervlakkige afwatering aanwezig.	
	De volgende vitale en kwetsbare functies moeten waterrobuust zijn: • Op hoofdinfrastructuur mag maximaal 20 cm water komen te staan, zodat kernen toegankelijk blijven voor hulpdiensten en calamiteitenverkeer. • Een bui van 60 mm per uur mag geen schade veroorzaken aan gebouwen en infrastructuur.	

5.18.2 Onderzoek

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte realisering van 6 woningen ter vervanging van de nu aanwezige winkelruimte heeft geen nadelig effect op de waterhuishouding. Er wordt niet voorzien in ondergrondse bouwlagen en de verharding van de locatie neemt af.

5.18.3 Conclusie

Op 26 september heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland positief geadviseerd over dit voornemen. De waterhuishoudkundige belangen zijn niet in het geding. Voor de werkzaamheden is geen watervergunning nodig.

5.19 Windhinder

Er is geen formele, landelijke vastgestelde eis voor windhinder en windgevaar. Wel wordt voor de beoordeling veelal gebruik gemaakt van de NEN 8100. De NEN 8100 (norm voor windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving) geeft aan wanneer er aanleiding is om onderzoek te doen naar windhinder. Onderzoek naar windhinder is noodzakelijk bij een bouwhoogte van meer dan 30 meter.

5.19.1 Onderzoek

Aangezien met de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van de realisatie van bebouwing met een grotere hoogte dan 30 meter is het aspect windhinder hier niet relevant.

5.19.2 Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

De Wro 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 (AMvB) 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.

In dit geval is er een anterieure overeenkomst afgesloten waarin kosten en planschade geregeld zijn. Er is daarom geen exploitatieplan nodig.

6.1.1 Aangewezen bouwplannen in plangebied

Dit bestemmingsplan voorziet in een op grond van artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening aangewezen bouwplan, zodat in beginsel een exploitatieplan opgesteld moet worden. Met de ontwikkelaar is een anterieure overeenkomst gesloten, zodat het gemeentelijk kostenverhaal anderszins verzekerd is. Daarom hoeft voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

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. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode worden voorzien van een beantwoording en afgewogen in het bestemmingsplan.

6.2.1 Participatie

Op 19 december 2023 heeft een informatieavond in het buurthuis van Vijfhuizen plaatsgevonden. Tijdens deze inloopavond is het bestemmingsplan en de hiermee beoogde ontwikkeling gepresenteerd aan belanghebbenden. Er was de mogelijkheid om vragen te stellen en om ook 1 op 1 gesprekken te voeren. Tijdens deze avond is aangegeven dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag en dat de mogelijkheid bestond om een zienswijze in te dienen. De meeste bezoekers waren positief te spreken over het plan. Een aantal bezoekers waren tegen het plan en hebben laten weten zeker een zienswijze in te gaan dienen.

6.2.2 Resultaten watertoets

In het kader van het wettelijk vooroverleg (zie onder 6.2.3) heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland aangegeven dat de waterhuishoudkundige belangen niet in het geding zijn. Voor de werkzaamheden is geen watervergunning nodig.

6.2.3 Resultaten wettelijk vooroverleg

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

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

1. Provincie Noord Holland
2. Brandweer Kennemerland, Sector Risicobeheersing
3. Hoogheemraadschap van Rijnland

Alle instanties hebbe gereageerd en aangegeven geen bezwaar te hebben tegen dit bestemmingsplan en de hierin mogelijk gemaakte ontwikkeling.

6.2.4 Ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan is op 29 november 2023 bekendgemaakt. De bekendmaking vond plaats in het Gemeenteblad (www.officielebekendmakingen.nl) en op de gemeentelijke website (www.haarlemmermeergemeente.nl).

Het ontwerpbesluit en het ontwerpbestemmingsplan hebben vanaf 30 november 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegen. In deze periode konden zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend. Er zijn 3 zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan ingediend. Deze zijn in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen samengevoegd en behandeld (zie bijlage). De zienswijzen hebben tot een aantal wijzigingen en aanvullingen in teksten van het bestemmingsplan geleid. Deze zijn ondergeschikt van aard en hebben geen gevolgen voor de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling.

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 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

Wonen

In de bestemming wonen zijn zowel gestapelde als grondgebonden woningen toegestaan. Hoofdgebouwen dienen binnen de bouwvlakken gebouwd te worden met een maximum goot- en bouwhoogte van 7 en 10 meter respectievelijk 8 en 11 meter.

Het gebruik van een woning en/of bijbehorende bouwwerken ten dienste van aan huis verbonden beroeps- en bedrijfsuitoefening is toegestaan tot niet meer dan 40% van het gezamenlijke vloeroppervlak van de woning en bijbehorende bouwwerken, tot een maximum van 50 m². Het gebruik van de woning voor de uitoefening van een bed & breakfast, logiesfunctie of voor vakantieverhuur valt onder strijdig gebruik.

7.3.2 Dubbelbestemmingen

Waarde – Archeologie-6

Deze dubbelbestemming omvat het gehele plangebied. Hier geldt een onderzoeksplicht bij grafwerkzaamheden met een oppervlak groter dan 10.000m^2 en dieper dan 0,4 meter. Het onderhavige plangebied is al kleiner dan het genoemde oppervlak zo dat dit hier niet aan de orde zal zijn.

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 en/of het gebruik van gronden of bouwwerken verandert, 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 omgevingsvergunning, 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 opstallen 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 juridische 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.

8 Bijlagen

Bijlage 1 Historisch bodemonderzoek, Grondslag (2 april 2024)
Bijlage 2 Advies bodembelasting explosieven, CQ UXO & BAT consultancy (17 januari 2024)
Bijlage 3 Quickscan ecologie, Ecoresult (4 maart 2022)
Bijlage 4 Onderzoek stikstofdepositie, Soundforceone B.V. (26 februari 2024)
Bijlage 5 Akoestisch onderzoek, het Geluid Buro (3 februari 2022)
Bijlage 6 Bezonningstudie, BuroBEB (12 oktober 2023)
Bijlage 7 Parkeerbalans (28 februari 2024)
Bijlage 8 Parkeerdrukonderzoek, Trajan (15 maart 2024)
Bijlage 9 Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen (versie 25 maart 2024)