Bestemmingsplan

Hoofddorp Stadscentrum 2

Understanding today.
Improving tomorrow.

Bestemmingsplan

Hoofddorp Stadscentrum 2

Projectnummer 458699.100
Revisie 1
Datum 25 mei 2023

Auteur(s)

C. van Tilburg
J.D. van den Broek

Opdrachtgever

Treehouse CV
Reggesingel 4
7461 BA Rijssen

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
25 mei 2023	vastgesteld	C. van Tilburg	A. Hatzman

anteagroup

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3	Geldend bestemmingsplan en regeling	7
1.4	Doel en planvorm	7
1.5	Planproces	7
1.6	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	**Beschrijvingvan het plangebied**	**9**
2.1	Ruimtelijke structuur	9
2.2	Functionele structuur	11
Hoofdstuk 3	**Beleid**	**13**
3.1	Europa en Rijk	13
3.2	Provincie en regio	18
3.3	Gemeente	26
Hoofdstuk 4	**Nieuwe situatie**	**37**
4.1	Visie op het plangebied	37
4.2	Nieuwe situatie	38
4.3	Duurzaamheid	46
Hoofdstuk 5	**Sectorale aspecten**	**47**
5.1	Archeologie en cultuurhistorie	47
5.2	Bodem	51
5.3	Bedrijven en milieuzonering	51
5.4	Externe veiligheid	53
5.5	Natuur	55
5.6	Water	56
5.7	Verkeer en parkeren	58
5.8	Luchtkwaliteit	60
5.9	Geluid	62
5.10	Luchtvaartverkeer	65
5.11	Bezonning	66
5.12	Windhinder	67
5.13	Kabels en leidingen	68
5.14	M.e.r.-beoordeling	68
Hoofdstuk 6	**Uitvoerbaarheid**	**71**
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	71
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	71
6.3	Handhaafbaarheid	72
Hoofdstuk 7	**Juridische toelichting**	**73**
7.1	Opzet regels en verbeelding	73
7.2	Inleidende regels	73
7.3	Bestemmingsregels	74
7.4	Algemene regels	74
7.5	Overgangs- en slotregels	74

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Treehouse CV, een samenwerking tussen Kondor Wessels Projecten BV, Delta Development Group BV en NIBC, is voornemens het parkeerterrein (Apriscoterrein) gelegen tussen de Kruisweg, Nieuweweg en de Prins Hendriklaan in Hoofddorp te transformeren tot een duurzaam stadsblok met appartementen, bijbehorende parkeervoorzieningen en commerciële ruimte. In deze ontwikkeling zijn de voornemens om:

- 280 appartementen te realiseren waarvan 30% beschikbaar als sociale huurwoning en 20% beschikbaar als middeldure woning (huur dan wel koop);
- maximaal 450 vierkante meter commerciële voorzieningen (detailhandel) in de plint te realiseren;
- maximaal 1.550 vierkante meter horeca voorzieningen in de plint te realiseren met daarbijbehorende terras.

Het planvoornemen past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Hoofddorp Centrum' welke is vastgesteld op 28 januari 2016 door de gemeente Haarlemmermeer. Om de strijdigheid op te heffen is onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Hoofddorp is gelegen in de provincie Noord-Holland ten westen van luchthaven Schiphol aan de Rijksweg A4. Het plangebied is gelegen aan de noordoostzijde van het winkelcentrum van Hoofddorp ten noorden van het Raadhuisplein. De planlocatie (Apriscoterrein / Treehouse) wordt globaal begrensd door de Nieuweweg, de Kruisweg en de Prins Hendriklaan. Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 5.600 m^2.



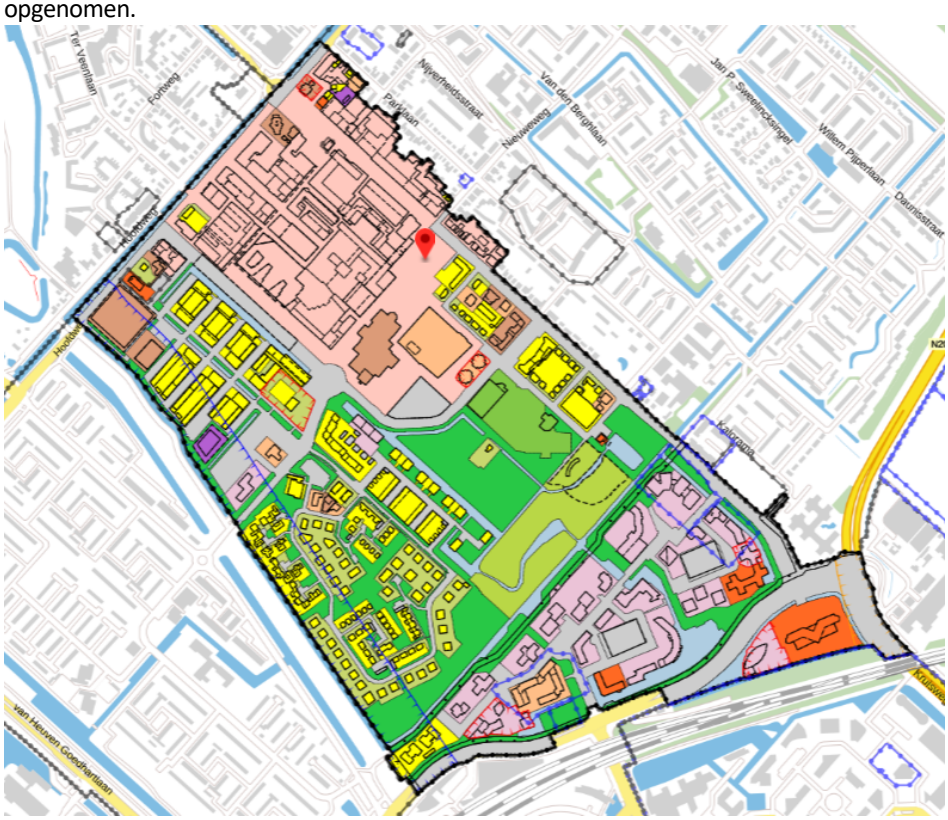
Afbeelding 1.1: Ligging plangebied bij de rode marker (topo ruimtelijkeplannen.nl)



Afbeelding 1.2: ligging plangebied in rood kader (luchtfoto ruimtelijkeplannen.nl)

1.3 Geldend bestemmingsplan en regeling

Het plangebied is gelegen in het bet bestemmingsplan 'Hoofddorp-Centrum', welke is vastgesteld op 28 januari 2016. Binnen het bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming 'Centrum'. De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de gebruiks- en bouwmogelijkheden van de bestemming 'Centrum' omdat er ter plaatse geen bouwvlak is opgenomen.



Afbeelding 1.3: Verbeelding huidige bestemmingsplan 'Hoofddorp-Centrum'

1.4 Doel en planvorm

De doelstelling van het bestemmingsplan 'Hoofddorp Stadscentrum 2' is de nieuwe ontwikkeling planologisch-juridisch te borgen. Hiervoor is onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

1.5 Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening. Het ontwerpbestemmingsplan volgt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure die is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het ontwerpbestemmingsplan, met de daarop betrekking hebbende stukken wordt dan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Een ieder wordt daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op de stukken naar voren te brengen bij de gemeenteraad. Eventueel ingediende zienswijzen worden voorzien van een passend antwoord.

Door de initiatiefnemer worden omwonenden middels een inloopavond in de gelegenheid gesteld op de ontwikkeling / het bestemmingsplan te reageren. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen vinden waar nodig aanpassingen aan de stukken plaats. De

ingediende zienswijzen worden afgewogen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Het vastgestelde bestemmingsplan wordt nogmaals ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Dit kan uitsluitend door belanghebbenden die ook een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan hebben ingediend, of door andere belanghebbenden voor zover het onderdelen betreft die door de gemeenteraad gewijzigd zijn vastgesteld.

Coördinatieregeling

Om tot een snelle uitvoering van het project over te kunnen gaan, heeft de initiatiefnemer aan het college van B&W van Haarlemmermeer gevraagd om toepassing te geven aan de coördinatieregeling voor wat betreft het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning (anterieure overeenkomst: 3 juni 2019, nr. 2019.0030766).

De bovengenoemde besluiten worden gecoördineerd behandeld en voorbereid, samen met het besluit hogere geluidgrenswaarde. De gemeenteraad is het bevoegde gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Het college van burgemeester en wethouders is het bevoegde gezag voor de omgevingsvergunning en het besluit hogere grenswaarde.

1.6 Leeswijzer

De toelichting van het bestemmingsplan is als volgens opgesteld:

- 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;
- in het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische aspecten.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van het plangebied

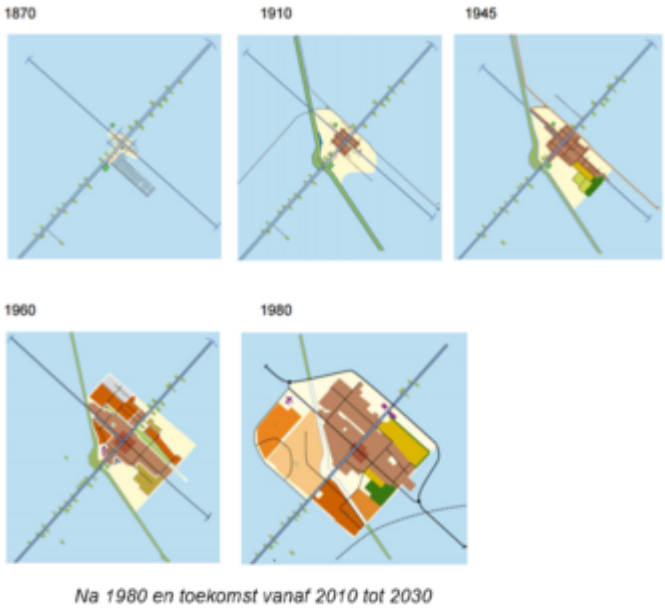
2.1 Ruimtelijke structuur

2.1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen Hoofddorp

Hoofddorp heeft zich vanaf ongeveer 1855 midden in de polder ontwikkeld als kruisdorp langs de Hoofdweg/Hoofdvaart en Kruisweg/Kruisvaart. Rond de eeuwwisseling wordt de Geniedijk aangelegd, onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Begin 20e eeuw wordt de spoorlijn tussen Aalsmeer en Haarlem aangelegd, met bij Hoofddorp een afbuiging naar Leiden. Er wordt aanvankelijk binnen die begrenzing voornamelijk in zuidoostelijke richting uitgebreid. Het rechthoekige stratenpatroon volgt de typerende richting van de polderverkaveling.

Na 1945 maakt de kern een concentrische groei door. Bij de interne structuur van de wijken wordt soms het polderraster losgelaten.

Hoofddorp verandert rond 1980 naar een stedelijk gebied met meerdere centra. De sprong over de Geniedijk is daarbij gemaakt. De nieuwe ontsluitingswegen de Weg om de Noord en de Van Heuven Goedhartlaan vormen de nieuwe stadsranden. Met de status als groeikern worden deze randen al snel naar het westen en het zuiden overgestoken voor de bouw van nieuwe woonwijken. Ook wordt het (winkel)centrum Hoofddorp verder uitgebreid en intensiever bebouwd. Aan de zuidoostzijde worden grootschalige kantoorlocaties en bedrijventerreinen gerealiseerd.



Afbeelding 2.1: Ruimtelijke ontwikkeling tussen 1870 en 1980

2.1.2 Stedenbouwkundige structuur

Kenmerkend voor de ruimtelijke structuur van de Haarlemmermeerpolder zijn de lange lijnen en de mathematische verkaveling. De lijnen van de polder zijn ook goed zichtbaar in het centrum: de Kruisweg en Hoofdweg als ruimtelijke dragers van de Haarlemmermeer als geheel en de Prins Hendriklaan en Burgemeester van Stamplein/Burgemeester Van der Willigenlaan op stedelijk niveau. Binnen het rechthoekig stramien van de nabij het plangebied gelegen Kruisweg en Hoofdweg, ligt parallel aan de Hoofdweg aan de oostzijde van die weg de Nieuweweg (zie ook Bijlage 1).



Afbeelding 2.2: Ruimtelijke structuur Haarlemmermeer

De ontwikkellocatie ligt aan de noordoostelijke rand van centrum van Hoofddorp, naast het winkelcentrum en raadhuisplein. Het ligt tussen de kenmerkende ruimtelijke dragers Kruisweg en Prins Hendriklaan en aan de Nieuweweg.
Aan de zuidzijde van deze locatie ligt het Raadhuisplein dat tevens in ontwikkeling is. Aan de noordzijde ligt het gemengd gebied wonen/werken/voorzieningen achter de Kruisweg.
Het ligt nabij de landschappelijke elementen de Fruittuinen en het Wandelbos.

2.1.3 Bebouwingsstructuur

Plangebied
De planlocatie, het huidige 'Apriscoterrein', is in zijn huidige structuur een verhard terrein zonder bebouwing.

Omgeving
Aan de oostzijde van het parkeerterrein staat een woongebouw met een bouwhoogte van 12 meter. Aan de noord- en westzijde staan aan de overkant van de weg tevens verschillende woonblokken variërend van 6 tot 12 meter hoog. Aan de zuidzijde is het Raadhuisplein gelegen met daarachter het raadhuis.

2.2 Functionele structuur

Plangebied
Het plangebied is op dit moment in gebruik als parkeerterrein. Bij de afwegingen en onderzoeken die ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn gemaakt, is als uitgangspunt genomen dat op het parkeerterrein in totaal 272 maaiveldparkeerplekken aanwezig zijn. Bij recente tellingen is vastgesteld dat het aantal daadwerkelijk aanwezige parkeerplaatsen op dit moment 250 bedraagt. Bij de afwegingen en onderzoeken is derhalve uitgegaan van een overschatting van het aantal parkeerplaatsen, en daarmee van een worst case benadering.

Direct aan het plangebied liggen de Nieuweweg en de Kruisweg met aan de overzijde van deze wegen winkels in de plint en bovenwoningen. Ten oosten wordt het plangebied begrensd door een woongebouw. Ten zuiden van het plangebied ligt de Prins Hendriklaan met daarachter het Raadhuisplein en raadhuis.

Omgeving

Verkeer
De locatie wordt voor autoverkeer en langzaam verkeer ontsloten via de Prins Hendriklaan en de Nieuweweg en in noordelijke richting en vervolgens de Kruisweg. Aan de zuidzijde wordt deze locatie voor autoverkeer en fietsverkeer ontsloten via de Prins Hendriklaan naar de Burgemeester van der Willigenlaan. De Burgemeester van der Willigenlaan zelf gaat over in de Burgemeester Pabstlaan die langs het winkelcentrum ligt. Vanaf het plangebied richting het raadhuis is de Nieuweweg als doorgaande verbinding alleen toegankelijk voor langzaam verkeer. De Van Heuven Goedhartlaan maakt onderdeel uit van de ring Hoofddorp vanwaar de N201 en A4 bereikbaar zijn en vanwaar via de Spoorlaan een hoofdontsluiting naar Nieuw-Vennep ligt.

De ontwikkeling maakt deel uit van het centrumgebied. Op ongeveer 300 meter afstand van de locatie zijn bushaltes (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) ter hoogte van het winkelcentrum.

Wonen
Aan de westzijde van het plangebied ligt het centrum van Hoofddorp. Rondom het centrum liggen verschillende woonwijken. Maar ook in het centrum zelf is de woonfunctie te vinden, hier zijn commerciële functies vermengd met de woonfunctie. Wat veel terugkomt zijn winkels, horeca en/of kantoren in de plint met (gestapelde) woningbouw.
De woonwijken rondom het plangebied en het centrum betreffen woonwijken met een mix van grondgebonden en gestapelde woningen.

Voorzieningen

Aan de westzijde van het plangebied ligt het winkelcentrum met een gevarieerd aanbod van winkels, horeca, cultuur en ontspanning. Onder het winkelcentrum is parkeerruimte in ondergrondse parkeergarages. Daarnaast zijn op maaiveld ook parkeervoorzieningen.

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Europa en Rijk

3.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040

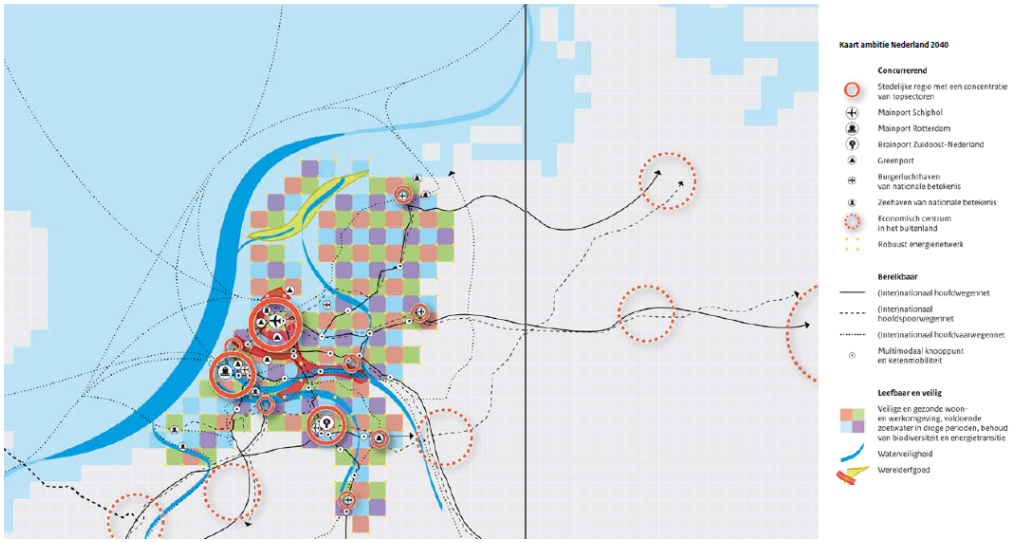
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren.

Planspecifiek
Het beschreven rijksbeleid geeft geen directe uitgangspunten voor de gewenste herontwikkeling. Het beleid staat de uitvoering van het voorgenomen plan niet in de weg.



Afbeelding 3.1: Ambitiekaart Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

3.1.2 Nationale omgevingsvisie

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

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

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

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

Tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt (naar verwachting op 1 januari 2023) geldt de omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, zie §3.1.2). In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Rijksbelang opgenomen dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt moet er getoetst worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

Planspecifiek

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

3.1.3 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 herijkte EHS te beschermen;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament krijgen ruimtelijke bescherming;
- Nationale landschappen zoals het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, worden ruimtelijk beschermd;
- Kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking en voor de bufferzones.

Planspecifiek

Het voorgenomen project past binnen de geformuleerde doelstellingen. Het beleid staat de uitvoering van het voorgenomen plan niet in de weg.

3.1.4 Bro: Ladder voor duurzame verstedelijking

Wettelijk kader

Op 1 oktober 2012 is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' (verder: 'de Ladder') als motiveringseis opgenomen. Doel van de Ladder is het bereiken van een goede ruimtelijke ordening via optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de Ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De Ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten, waaronder een herziening van het bestemmingsplan.

Sinds 1 juli 2017 is de 'nieuwe' Ladder voor duurzame verstedelijking in werking getreden. De traditionele opeenvolgende treden van 'de Ladder' zijn hierbij komen te vervallen. De belangrijkste wijzigingen van de voorgaande regeling betreffen:

- De begrippen 'actuele' en 'regionale' zijn geschrapt.
- De nieuwe Ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt.
- Voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht.
- Er is een nieuw artikellid toegevoegd voor de Laddertoets bij uitwerkings- en wijzigingsplannen. De Laddertoets kan dan worden doorgeschoven naar het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan.
- De huidige definities worden niet gewijzigd. De uitgezette lijn in de jurisprudentie blijft hiermee in stand.

Deze wijziging heeft als doel de regeling te vereenvoudigen, waarbij de effectiviteit van het instrument behouden moet blijven. Een onderzoek naar de behoefte heeft slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Artikel 3.1.6. lid 2 van het Bro luidt als volgt:

“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.”

Dat betekent: eerst bepalen of een nieuwe ontwikkeling een nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft en vervolgens kijken of er in kwantitatief en/of kwalitatief opzicht voldoende behoefte bestaat aan die nieuwe ontwikkeling. Uitsluitend indien de ontwikkeling is voorzien buiten bestaand stedelijk gebied dient ook te worden onderbouwd waarom niet binnen bestaans stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

Relevantie plangebied

De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke

voorzieningen.'

In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het gaat hierbij zowel om fysiek ruimtebeslag als de wijziging of toevoeging van functies. In geval van globale bestemmingen, zoals de bestemming 'Centrum', moet de laddertoets formeel gaan over de maximale planologische mogelijkheden.

Toetsing

Conform de systematiek en de relevante jurisprudentie van de Ladder is het noodzakelijk om de behoefte te onderbouwen van de woningbouwontwikkeling en de verschillende commerciële voorzieningen. De behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet kwantitatief en/of kwalitatief opzicht worden aangetoond. De kwantitatieve behoefte betreft het aantal voorzieningen en de omvang hiervan. Het onderzoek is bijgevoegd in bijlage 2 en bijlage 3. Onderstaand zijn de resultaten beschreven.

Behoefte

Woningbouwontwikkeling

Haarlemmermeer is een groeigemeente. Binnen de Metropoolregio Amsterdam heeft Haarlemmermeer een woningbouwopgave van 20.000 woningen tot 2040 toebedeeld gekregen. Naar verwachting neemt in de periode 2019-2040 het aantal inwoners in de gemeente toe van 148.000 tot 174.700. Dit is een groei van maar liefst 18%. De vraag concentreert zich voor een aanzienlijk deel het in het centrum van Hoofddorp. In het centrum van Hoofddorp wonen in 2035 naar verwachting 20.700 mensen, zo blijkt uit de bevolkingsprognose van de gemeente Haarlemmermeer.

Woonagenda 2020-2025

De Woonagenda is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland voor de komende vijf jaar. De Woonagenda volgt uit en past binnen de randvoorwaarden van het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en het coalitieakkoord ‘Duurzaam doorpakken’. De provincie Noord-Holland wil dat er de komende jaren veel betaalbare en duurzame woningen beschikbaar komen. Zij gaat gemeenten met raad en daad helpen om de flinke ambitie op het gebied van wonen waar te maken.

Tevens publiceert de provincie elke 2 jaar een bevolkingsprognose. Uit de prognoses blijkt dat ook in de toekomst de woningbehoefte in alle segmenten nog verder zal toenemen. Voor de gemeente Haarlemmermeer wordt de woningbehoefte in de periode 2019-2030 geraamd op ca. 10.600 woningen.

De aangegeven bestaande grote woningbehoefte geeft de urgentie aan van het realiseren van woningen. Er is onvoldoende harde planvoorraad (woningbouwtitels in bestemmingsplannen) om in de grote behoefte aan woningen te kunnen voorzien. Dit geldt zowel voor de gemeente als de regio. De huidige harde planvoorraad in Hoofddorp bedraagt circa 3.100 woningen, terwijl de behoefte circa 5.000 woningen bedraagt. De ontwikkeling Aprisco (SEM/Treehouse) is in de harde plancapaciteit opgenomen met 231 woningen. Tussen de beraamde behoefte en harde plancapaciteit is voldoende ruimte om op de locatie maximaal 280 woningen te realiseren.

De woningvraag in Hoofddorp concentreert zicht grotendeels binnen het stadscentrum. Daarnaast heeft inbreiding in beginsel de voorkeur boven uitbreiding. Appartementen zijn in Haarlemmermeer daarbij een welkome toevoeging aan de bestaande woningvoorraad die grotendeels bestaat uit grondgebonden eengezinswoningen. Het plan draagt dan ook bij aan een gevarieerder woningaanbod in het stedelijk woonmilieu dat in de gemeente nog beperkt aanwezig is. De plannen in centrum van Hoofddorp (Aprisco-terrein) zijn dus nodig om te voorzien in de actuele regionale kwantitatieve én kwalitatieve behoefte en zijn in

overeenstemming met de Woonagenda.

Commerciële voorzieningen

In het ontwikkelingsplan is een zorgvuldige afweging gemaakt in het programma van commerciële voorzieningen. Doel van dit programma is in onderlinge samenhang een levendig gebied te realiseren. Dit vraagt om een fijnmazige mix van functies op een passend voorzieningenniveau.

De ontwikkeling(en) betekenen een versterking van de structuur van Stadscentrum Hoofddorp. Naar verwachting zal de coronacrisis op korte termijn zijn impact hebben op het functioneren van de detailhandelsmarkt en detailhandelsstructuur maar naar verwachting zal dit effect op langere termijn afvlakken. Zeker op een termijn van 10 jaar, zullen deze effecten beperkt zijn. Bovendien betekenen de beoogde plannen in Hoofddorp een onttrekking van vierkante meters detailhandel en hebben een afname van de leegstand tot gevolg. Uit het behoefte onderzoek van gemeente Haarlemmermeer (zie bijlage 2) is gebleken dat in 2030 een behoefte aan niet-dagelijkse detailhandel van een kleine 3.500 m² bvo zal zijn.

In de Laddertoets is daarbij uitgegaan van de opgave van 750 m2 detailhandel en 1.250 m2 horeca voor deze locatie. Het huidige plan voorziet in 450 m2 detailhandel en 1.550 m2 horeca. De 300 m2 meer horeca blijft binnen de marktruimte voor het stadscentrum. Uit de Laddertoets blijkt namelijk dat een toevoeging van circa 3.000-3.500 m² bvo horeca voor het hele centrum mogelijk is, terwijl uit de plannen in Stadcentrum Hoofddorp in totaal een netto planologische toevoeging van circa 3.200 m² bvo horeca beoogd is. Daarbij kan worden opgemerkt dat de locatie Post voor langere tijd van de baan is, en die bijdrage dus ook nog niet-ingevuld blijft. De ambitie in het commerciële beleid is om van het Raadhuisplein een levendig horecaplein te maken, waarmee de locatie Aprisco zeer geschikt is voor iets meer horeca en iets minder detailhandel dan eerder was gepland.

Bestaand stedelijkgebied

Conform lid twee van artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening dient te worden gemotiveerd of de beoogde ontwikkeling plaatsvindt binnen het bestaand stedelijk gebied. In het kader van duurzaam ruimtegebruik wordt de behoefte waarin de ruimtelijke ontwikkeling voorziet bij voorkeur opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte 'in te vullen', een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden.

De definitie van het 'bestaand stedelijk gebied' is vastgelegd in artikel 1.1.1, lid 1 van het Bro en luidt als volgt: "bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur".

De beoordeling of een locatie is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied hangt af de omstandigheden van het geval: enerzijds wordt gekeken naar de specifieke ligging, de feitelijke situatie en de aard van de omgeving. Anderzijds is ook het vigerend planologisch-regime van belang.

Het project betreft een binnenstedelijke herontwikkeling in het centrum van Hoofddorp. De gronden zijn in de huidige situatie reeds bebouwd of betreft stedelijke infrastructuur. Van braakliggende gronden of (binnenstedelijk) groen is geen sprake. Er is dus sprake van bestaand stedelijk gebied.

Conclusie

In het ontwikkelingsplan is een zorgvuldige afweging gemaakt in het programma van commerciële voorzieningen. Doel van dit programma is in onderlinge samenhang een levendig gebied te realiseren. Dit vraagt om een fijnmazige mix van functies op een passend

voorzieningenniveau. Uit het behoefte onderzoek van gemeente Haarlemmermeer blijkt dat de ontwikkeling passend is binnen de behoefte. De ontwikkeling voldoet daarmee aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

3.1.5 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

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

In paragraaf 5.10 wordt verder ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van Schiphol en de beperkingen van het LIB voor dit bestemmingsplan.

3.1.6 Nationaal Waterplan 2022 – 2027

Het Nationaal Waterplan (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het ruimtelijk beleid. Nederland voldoet hiermee aan de Europese eisen om actuele plannen en programma's op te stellen ten aanzien van duurzaam watergebruik en waterveiligheid.

Planspecifiek
In het plan worden normen gesteld voor de hoogte van dijken en de ruimte voor reservering van waterberging. Het onderhavig plangebied valt niet binnen het waterbergingsgebied, waardoor het Waterplan geen gevolgen heeft voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.2 Provincie en regio

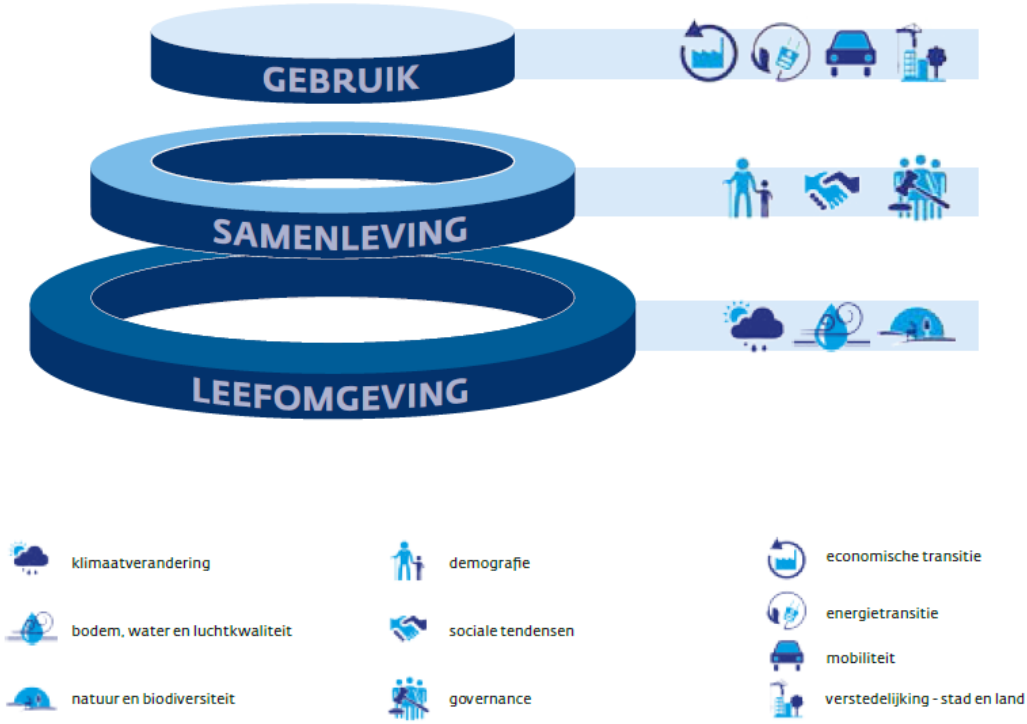
3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

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

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

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

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



Afbeelding 3.2: Benaderingswijze duurzame ontwikkeling: fysieke leefomgeving, samenleving, gebruik leefomgeving: Deze drie elementen werken op elkaar in en bepalen uiteindelijk samen de kwaliteit van onze leefomgeving.

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

Voorliggend bestemmingsplan maakt de transformatie tot woninglocatie met commerciële voorzieningen in de plint mogelijk. Het plan past qua aard, omvang en ontwikkeling van het centrum beter bij de omgeving. De voorgenomen ontwikkeling zorgt tevens voor efficiënter ruimtegebruik en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, zonder dat hiervoor gecompenseerd hoeft te worden in het landelijk gebied.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De Omgevingsverordening NH2020 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.

Een ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke

afspraken. Omdat het Besluit ruimtelijke ordening via de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) al regels stelt over 1) aantonen nut en noodzaak en 2) onderzoeken van binnenstedelijke mogelijkheden, zijn deze regels niet in de omgevingsverordening opgenomen. Daarmee staat de regionale afstemming in de omgevingsverordening centraal als het gaat om nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Regionale afstemming is niet in het Besluit ruimtelijke ordening via de Ladder geregeld en is daarom opgenomen in de omgevingsverordening.

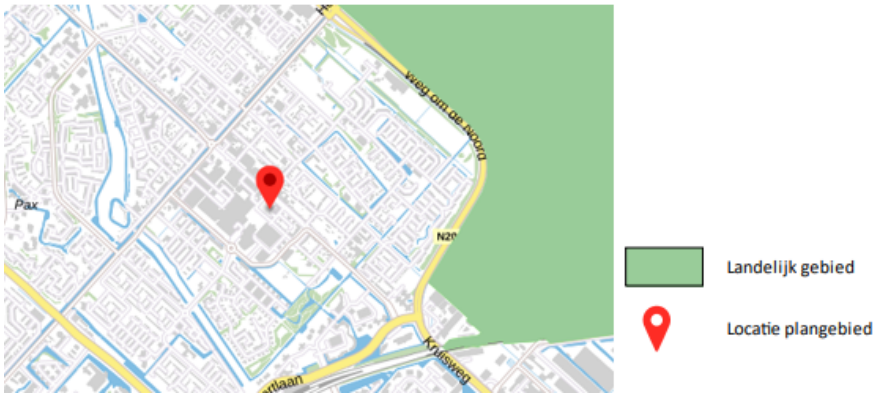
Evenals de Ladder gaat de omgevingsverordening uit van een 'ja, mits' voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Planspecifiek:

De Omgevingsverordening schrijft voor waaraan ruimtelijke plannen zoals een bestemmingsplan moeten voldoen. Voor dit plan is voornamelijk artikel 5a en 6.34 van belang.

Artikel 5 Woningbouw

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt, binnen bestaand stedelijk gebied, in de nabijheid van Schiphol. Op figuur 3.3 is te zien dat het plangebied buiten het landelijk gebied valt, waardoor alleen moet worden aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken. Dit wordt nader beschouwd in paragraaf 3.1.4.



Afbeelding 3.3: Uitsnede omgevingsverordening kaart 14

Artikel 6.34 Woningen binnen de LIB 5 zone Schiphol

In artikel 6.34 "Woningen binnen de LIB 5 zone Schiphol" wordt bepaald dat voor zover een ruimtelijk plan nieuwe woningen toestaat op gronden die liggen ter plaatse van het werkingsgebied LIB 5 zone wordt in de toelichting op dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt. Kijkend naar figuur 3.4 is gebleken dat het gebied echter buiten de LIB-5 zone valt van Schiphol, waardoor de Provinciale omgevingsverordening geen belemmeringen oplevert voor onderliggend planinitiatief.



Afbeelding 3.4: Uitsnede omgevingsverordening kaart 15

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling in overeenstemming met de Omgevingsverordening. Derhalve past het bestemmingsplan binnen de kaders van het provinciaal beleid.

3.2.3 Provinciaal Detailhandelsbeleid 2015-2020

De missie van de provincie is 'het versterken van de detailhandelsstructuur in Noord-Holland'. Daarbij behoren de volgende drie hoofddoelstellingen:

- een detailhandelsstructuur die uitgaat van duurzaam ruimtegebruik;
- een detailhandelsstructuur die bijdraagt aan een vitale regionale economie;
- een detailhandelsstructuur die bijdraagt aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

Met de drie hoofddoelstellingen geeft de provincie Noord-Holland invulling aan de 3 p's: people, planet, profit. Het geeft ook de uiteenlopende belangen aan die gepaard gaan met detailhandel en de veelzijdigheid van detailhandel. De hoofddoelstellingen zijn uitgewerkt in zes beleidsdoelen:

1. Prioriteit geven aan hoofdwinkelgebieden.
2. Voorkomen van extra leegstand.
3. Internet-afhaalpunten bij voorkeur situeren in bestaande winkelcentra.
4. Een vitale, dynamische en concurrerende detailhandelsstructuur, ruimte geven aan kwaliteit.
5. Primaire detailhandel bereikbaar op een aanvaardbare afstand.
6. Detailhandel die bijdraagt aan aantrekkelijke binnensteden.

Nieuwe detailhandelsontwikkelingen en uitbreidingsplannen vanaf 1.500 m² wvo dienen aan de Regionale Advies Commissie worden voorgelegd. De toenemende leegstand vraagt om weloverwogen keuzes. Middelgrote uitbreidingen (tussen 1.500 en 5.000 m² wvo) in gebieden met weinig marktruimte hebben bijvoorbeeld potentieel negatieve effecten op de detailhandelsstructuur en vragen daarom om een regionaal advies. Alle plannen groter dan 1.500 m² moeten daarom conform het geactualiseerde beleid worden afgestemd.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is lijn met de zes provinciale beleidsdoelen en betreft een nieuwe detailhandelsontwikkeling kleiner dan 1.500 m² wvo. Afstemming met de Regionale Adviescommissie is derhalve niet aan de orde.

3.2.4 Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025

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

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

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

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

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

Bij het Woonakkoord zijn twee kaarten en de lijst met nieuwbouwlocaties gevoegd, zoals door de gemeenten in Noord-Holland en de MRA aangegeven in de monitor plancapaciteit 2020. Jaarlijks actualiseren alle gemeenten hun plancapaciteit. Ook twee onderzoeken van RIGO Research en Advies die een beschrijving geven van de woningmarkt en de woningbehoefte in de AM-gemeenten, zijn onderdeel van het Woonakkoord.

De behoefte aan extra woningen doet zich voor in alle prijsklassen, zowel huur als koop. Maar betaalbare woningen zijn een belangrijk aandachtspunt.

Voor Haarlemmermeer is afgesproken de woningbouw te versnellen. Het is daarbij essentieel dat de provincie mee investeert in de bereikbaarheid van Hoofddorp. Ook vraagt

de gemeente aan de provincie om ondersteuning bij het project Lincolnpark in Hoofddorp bij onderzoek naar kansen om tot verdichting en een duurzame stadswijk te komen.

Woningbehoefte

De geraamde extra woningbehoefte in de periode 2020 tot 2030 is voor de regio Amstelland-Meerlanden 18.580 woningen. Het huidige tekort is hierin niet meegerekend.

De plannen zoals bekend in 2020 van de gemeenten in deze regio voorzien op dit moment in ongeveer 38.000 woningen tussen 2020 en 2030. Dit zijn zowel plannen waarvan de planologische procedure is afgerond (harde plancapaciteit), als plannen die nog in voorbereiding zijn of genomen moeten worden (zachte plancapaciteit). Het aandeel van Haarlemmermeer is hierin ongeveer 14.500 woningen. Ook als een deel van de plannen afvalt of wordt uitgesteld, lijken er voldoende plannen te zijn om in de extra woningbehoefte te voorzien en wellicht nog wat extra te bouwen om de druk te verlichten. De opgave ligt dan ook vooral op het 'hard' maken van de zachte plannen en uiteindelijk het daadwerkelijk realiseren van de voorgenomen plannen.

Doel is het versnellen van de woningbouwrealisatie met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor verschillende doelgroepen. Onder 'betaalbare woningen' verstaan we sociale huurwoningen en middeldure woningen.

In de plannen zoals in 2020 bekend voor de regio als geheel (zowel harde als zachte plannen) wordt voor de periode tussen 2020 en 2030 voorzien in een aandeel van 31% sociale huurwoningen. Daarmee kan worden voorzien in de extra behoefte aan sociale huurwoningen bij een scenario met gunstige economische omstandigheden en bij een scenario met gemiddelde economische omstandigheden. Daarin is het aandeel sociale huurwoningen 15% (3.100 woningen) respectievelijk 21% (4.500 woningen). In ongunstige economische omstandigheden kan die behoefte oplopen tot bijna 8.000 sociale huurwoningen, waarmee het benodigde aandeel oploopt tot 37%.

In alle scenario's betreft de extra behoefte aan middeldure koopwoningen (waarbij RIGO een bovengrens van € 279.000,- hanteert) in de periode tussen 2020 en 2030 ongeveer 6.000. De behoefte aan het middeldure huurwoningen is in de drie economische scenario's beperkt, met 400 tot 1.200 woningen. Deze twee segmenten zijn tot op zekere hoogte uitwisselbaar, althans uit oogpunt van woonlasten / betaalbaarheid.

Het accent in de extra woningbehoefte ligt in vergelijking met de bestaande woningvoorraad meer op de kleinere woningen, met name in de huursector. Vooral in het ongunstig economisch scenario is dit het geval. Bij het gunstiger economisch scenario neemt de behoefte aan zowel grote als kleine (tot 60 m2) koopwoningen toe. Er blijft behoefte aan extra eengezinswoningen. Steeds meer bestaande eengezins-koopwoningen zullen worden bewoond door ouder wordende niet-gezinnen doordat kinderen uit huis gaan, terwijl er ook nog tal van jonge (aanstaande) gezinnen worden gevormd die (net als jonge gezinnen in het verleden) ook zo 'n woning willen. Om hieraan te kunnen (blijven) voldoen zou meer bouwruimte beschikbaar moeten zijn. Het is daarom van belang om te proberen senioren te verleiden hun eengezinswoning te verruilen voor een geschikt appartement, zodat er meer doorstroming komt. Hoe meer eengezinswoningen er uit de woningvoorraad vrij komen, des te minder hoeven er te worden gebouwd.

Planspecifiek

In paragraaf 3.1.4 is ingegaan op de woningbehoefte in relatie tot de afspraken in het Woonakkoord. Geconcludeerd wordt dat voor het plan behoefte is en dus in overeenstemming zijn met de Woonagenda en het Woonakkoord.

3.2.5 Verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040

Met deze visie legt de gemeente vast hoe en waar Haarlemmermeer binnen de bestaande kernen kan groeien. De verdichtingsvisie beschrijft hoe Haarlemmermeer op sommige plaatsen meer stads wordt en er op andere plekken ruimte is voor groen, recreatie en het open polderlandschap. De verdichtingsvisie betreft een lange-termijnontwikkeling met een horizon van 2040.

De verdichtingsvisie heeft twee doelen: inspireren en randvoorwaarden meegeven hoe verdichting van meerwaarde kan zijn voor Haarlemmermeer. Door compacter bouwen is het vaak mogelijk om herkenbare locaties te ontwikkelen. Een hogere dichtheid biedt daarnaast meer ruimte voor functiemenging van wonen, werken, voorzieningen en recreatie met kansen voor niet-gemotoriseerd verkeer en prettige leefomstandigheden. Verder wordt verdichting gezien als een manier om te voorkomen dat er steeds meer groene ruimte verdwijnt. Tot slot leidt de hogere dichtheid tot efficiënter ruimtegebruik en creëer je door het toenemend aantal inwoners meer draagvlak voor bestaande voorzieningen.

Planspecifiek

De ontwikkeling is in lijn met de verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040.

3.2.6 Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Plabeka

Door de Metropoolregio Amsterdam (een samenwerking tussen de gemeenten en provincies in de noordvleugel van de Randstad) is onderkend dat voor het werken naar de toekomstige metropolitane strategie (strategie om de (noordelijke) Randstad op termijn concurrerend te maken met grootstedelijke gebieden als Parijs en Londen) Schiphol en de regio elkaar nodig hebben. Om deze binding te bevestigen wordt een convenant opgesteld dat de onderlinge relaties regelt en waarin reeds lopende trajecten worden meegenomen.

Binnen Plabeka verband (Platform Bedrijven en Kantoren) van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) zijn afspraken gemaakt over de beperking van het planaanbod van nieuwe kantoren en bedrijven tot 2040.

Planspecifiek
De ontwikkelingen in dit bestemmingsplan zijn niet in strijd met dit beleid.

3.2.7 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2010)

Algemeen
De Provincie Noord-Holland wil ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd verantwoord omgaan met het verleden. De provincie wil de Noord- Hollandse landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerkende kwaliteiten te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het basisuitgangspunt van het beleid is dan ook 'behoud door ontwikkeling'. Nieuwe ruimtelijke plannen houden rekening met de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de wijdere omgeving. Meetpunt hiervoor is de voorliggende leidraad Landschap en Cultuurhistorie, waarin de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit heeft vastgelegd.

Deze vernieuwde leidraad is een uitwerking van het in 2006 vastgestelde Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie, dat werd gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen. Daarnaast bood het handreikingen en inspiratie aan gemeenten om landschap en cultuurhistorie als uitgangspunt te gebruiken bij planvorming. In het kader van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) is het beleidskader aangepast. Het oude beleidskader is aangevuld met een aantal onderwerpen die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland, te weten aardkundige waarden, openheid, stilte en donkerte en dorps-DNA.

Daarnaast is gekozen voor een nieuwe indeling van de leidraad. Waar het beleidskader voorheen vanuit regio's was opgebouwd, is nu per landschapstype duidelijk aangegeven welke kernkwaliteiten de provincie belangrijk vindt en hoe zij hierop wenst te sturen.

De algemene ambitie is om ruimtelijke ontwikkelingen:

- Bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek
- Bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en
- Helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

Onderstaande ambities en de bijbehorende ontwikkelprincipes zijn vertrekpunt bij het streven naar ruimtelijke kwaliteit.

Planspecifiek
De beoogde ontwikkeling bevindt zich op 550 meter van de Geniedijk. De Geniedijk vormt als liniedijk een belangrijk onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Voor de Stelling van Amsterdam hanteert de provincie de algemene beleidslijnen (generiek beleid), zoals voor de Nationale Landschappen en UNESCO-werelderfgoederen is vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (artikel 20 t/m 22). Het generieke beleid voor de Nationale Landschappen en UNESCO-werelderfgoederen is doorvertaald in specifiek beleid voor de Stelling van Amsterdam.

Om de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam te beschermen, behouden en te kunnen versterken/ontwikkelen zijn verschillende zoneringen benoemd, te onderscheiden in 1) Stellingzone, 2) Kernzone en 3) Monumentenzone. Het plangebied ligt niet binnen deze zones en ook niet in een zichtlijn langs deze zone.

In hoofdstuk 5.1 wordt nader ingegaan op het aspect cultuurhistorie.

3.2.8 Provinciaal Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam (2008)

In juli 2005 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland het Gebiedsprogramma Stelling van Amsterdam 2005-2008 vastgesteld. Hierin worden de doelstellingen op korte en lange termijn voor het Stellinggebied weergegeven. Een deel van de Stelling ligt op Utrechts grondgebied. Hiervoor nemen Provinciale Staten van Utrecht een eigen verantwoordelijkheid. Uitvoering vindt plaats door het Programmabureau Stelling van Amsterdam, waarbij op een aantal punten met de provincie Utrecht wordt afgestemd. Een belangrijke overkoepelende doelstelling is de ruimtelijke samenhang en de landschappelijke kwaliteit van de Stelling van Amsterdam en haar gebruikswaarde te behouden en verbeteren.

Het doel van het pBKP Stelling van Amsterdam is het veiligstellen van de bestaande waarden en kwaliteiten van de Stellingzone en het mogelijk maken van ontwikkelingen die kunnen bijdragen aan de herkenbaarheid en de beleefbaarheid van de Stellingzone. Het pBKP is een nieuw instrument. De nWRO en de daaruit voortvloeiende nieuwe instrumenten maken het voor de provincie noodzakelijk om een overkoepelend beleid te ontwikkelen voor de Stelling van Amsterdam op de schaal van het Nationale Landschap.

Planspecifiek
De beoogde ontwikkeling ligt op 550 meter afstand van het UNESCO-werelderfgoed. De regels van UNESCO-werelderfgoed zijn dus niet van toepassing.

3.3 Gemeente

3.3.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040

De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft de 'Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040' op 3 maart 2022 vastgesteld. De Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 en de Structuurvisie 2035 van Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Door middel van deze visie wil de gemeente "de samenhang laten zien van plannen en gewenste toekomstige ontwikkelingen". Het is een belangrijk ruimtelijk instrument waarin de inrichting van de ruimte beschreven wordt en dat de basis vormt voor alle bestemmingsplannen / omgevingsplannen. Er staat bijvoorbeeld in hoofdlijnen in waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd mag worden.

De ambities voor Haarlemmermeer in 2040 zijn als volgt benoemd:

- wonen waar dorp en stad samenkomen;
- economisch krachtig en divers;
- ontspannen in het buitengebied;
- slim en stevig verbonden met onze netwerken..

De omgevingsvisie beschrijft de grondslagen die als uitgangspunt worden gehanteerd bij de verdere ontwikkeling van Haarlemmermeer. Voor Hoofdorp zijn deze samengevat in de volgende opgaven voor de toekomst:

- Ontwikkel Hoofddorp door met nieuwe stedelijke woonmilieus, onder meer in het Stadscentrum Hoofddorp, in de stationsomgeving (waaronder Hyde Park) aan de noordkant van Hoofddorp (inclusief verlegging van de Weg om de Noord) en rond knooppunten bij HOV-haltes. Zorg dat samenhang tussen deze gebieden ontstaat. Neem de bestaande inwoners van Hoofddorp mee in deze ontwikkelingen.
- Ontwikkel Stadscentrum Hoofddorp tot een aantrekkelijke, duurzame en levendige stad met een hoogstedelijke allure voor iedereen die wil wonen, werken, ontspannen, ontmoeten en winkelen. Breng meer in brede zin meer kwaliteit aan en zorg voor verbeterde verbindingen en goede bereikbaarheid.
- Verbeter de bereikbaarheid van Hoofddorp bij het toevoegen van meer woningen.
- Voorkom dat bestaande noodzakelijke bedrijven geen plek meer hebben door ‘verdringing’ door nieuwbouw van woningen op (voormalige) bedrijvenlocaties. Stimuleer het vergroten van de levensduur van werklocaties, bijvoorbeeld door circulair en flexibel bouwen.
- Zorg dat de sociale cohesie, bereikbaarheid en veiligheid op orde blijft en versterkt wordt. Vooral in wijken die ouder worden en vergrijzen en waar nieuwe groepen bewoners komen wonen.

Planspecifiek
In de omgevingsvisie blijft de gemeente inzetten op het doorontwikkelen van mix van wonen, werken en voorzieningen. Middels het planvoornemen wordt wonen, werken en recreëren (d.m.v. horeca) samengebracht, wat een bijdrage levert aan deze ambitie. Hiermee past het voorgenomen project binnen de geformuleerde doelstellingen in de omgevingsvisie.

3.3.2 Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp

Het ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp (OSH) is in mei 2017 door het college vastgesteld en geeft aan hoe het centrum van Hoofddorp een levendig hart kan worden. Het OSH beschrijft de ruimtelijke ontwikkelingen voor het gebied rondom het Raadhuisplein in Hoofddorp met daarin de nieuwe plannen voor het Raadhuis, de link tussen het woon- en parkgebied van Hoofddorp-Centraal (nu programma Stadscentrum Hoofddorp) en het bestaande centrum. Een gebied waar nieuwe ontwikkelingen zijn te verwachten. Het moet het bestuurlijk, cultureel en uitgaanshart van Hoofddorp gaan worden. Naast het cultuurgebouw, horeca en de bioscoop zal het vernieuwde Raadhuis en het Gemeentekantoor vorm geven aan de gemeentelijke ambitie voor dit gebied rond het Raadhuisplein.

Planspecifiek

In hoofdstuk 4.1 wordt ingegaan op de ambities van het ontwikkelplan in relatie tot voorgenomen ontwikkeling. Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met de ambities van het ontwikkelplan.

3.3.3 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018)

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.

Uitganspunt voor de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer 2018 is dat de reiziger zelf het beste bepalen met welke vervoersmiddel hij zijn reis kan maken. De visie zal worden gevolgd door een nieuwe meerjarige investeringsagenda waarbij overgebleven Deltaplanprojecten (uit het voorgaande verkeersbeleid) en middelen worden meegenomen en heroverwogen. Ook worden investeringen beter afgestemd met beheer- en onderhoudsplannen en zullen bereikbaarheidseffecten gemonitord blijven worden. In de Mobiliteitsvisie zijn de volgende ambities opgenomen:

a. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen;
b. Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen';
c. 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';
d. Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen;
e. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving; overlast zoveel mogelijk beperken.
f. Veilig bewegen;
g. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies;
h. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven;
i. Faciliteren van schone en stille mobiliteit;
j. Monitoring en indicatoren.

De mobiliteitsvisie benoemt vervolgens een aantal thema's waarvoor doelstellingen zijn benoemd. De relevante thema's zijn: auto, fiets, verkeersveiligeheid en parkeren.

Planspecifiek

Het plan wordt uitgevoerd conform de doelstellingen van de mobiliteitsvisie. In hoofdstuk 5.7 worden de onderwerpen verkeer en parkeren verder uiteengezet.

3.3.4 Handboek parkeernormen (2018)

Op 6 februari 2018 is in het college van Burgemeester en wethouders de nota 'Actualisatie beleidsregel Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer' vastgesteld. De beleidsregel is een uitwerking van de eerder door de raad vastgestelde kaders 'Strategisch parkeerbeleid' (d.d. 16 maart 2017, nummer 2017.0005871). Met het handboek en bijbehorende parkeernormentabel kan voor benoemde situaties de parkeernorm op eenduidige wijze worden vastgesteld. De norm is afhankelijk van de betreffende functie, stedelijkheid, centrumligging, afstand tot HOV-halte of NS-station.

De tabel bestaat uit een samenvoeging van de parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie 317, de CROW-publicatie 182 voor zover deze niet in publicatie 317 zijn geactualiseerd en andere normen op basis van ervaringen bij het toepassen van parkeerbeleid. Dat laatste betreft normen voor functies die niet in een van de genoemde CROW-publicaties voorkomen. Zeer kleine woningen (tot 40 m2 woonoppervlak) en goedkopere sociale huurwoningen zijn een aparte categorieën in de parkeernormentabel.

De gevonden parkeernorm vormt input bij het opstellen van een parkeerbalans. Een parkeerbalans vergelijkt de verwachte parkeervraag van een ontwikkeling met het parkeeraanbod. Aan de hand van een parkeerbalans is het mogelijk om een uitspraak te doen of bij een ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd.

Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt rekening gehouden met:

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

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

In sommige gevallen kan een overeenkomst gesloten worden om de parkeerplekken op openbaar gebied buiten de plangrenzen te realiseren. De grondprijzennota bepaalt dat dit alleen kan tegen vergoeding van de daarmee gemoeide kosten.

De gemeentelijke parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen, nieuwe uitbreidingen of herinrichtingen. In bestaande situaties is uitgegaan van de normen die golden ten tijde van de realisering. Sindsdien is het autobezit en -gebruik echter toegenomen. In een aantal gevallen leidt dat tot knelpunten. De oplossing voor dit soort knelpunten wordt gezocht In maatwerk. Het is niet realistisch om die gevallen te vergelijken met huidige parkeernormen. In plaats daarvan moeten er oplossingen komen, die gebaseerd zijn op onderzoek van de bestaande situatie.

Gemiddeld elke drie tot vier jaar wordt de set parkeerkencijfers door het CROW geüpdatet. Wanneer de volgende update plaatsvindt, wordt dit handboek waar nodig herzien en de toepasbaarheid van de landelijke kencijfers in Haarlemmermeer getoetst.
Er zullen in nieuwe (bestemmings)plannen geen parkeernormen meer separaat vastgelegd worden. In plaats daarvan wordt verwezen naar dit handboek.

Planspecifiek
In paragraaf 5.7 wordt nader op parkeren ingegaan. Ontwikkeling is niet in strijd met dit beleid.

3.3.5 Beleid commerciële voorzieningen Haarlemmermeer (2019)

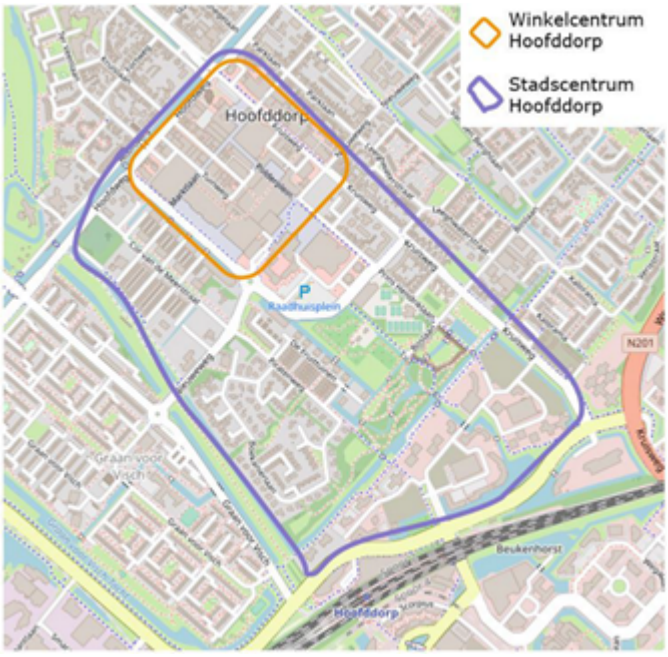
Met het besluit 'Beleid voor commerciële voorzieningen Haarlemmermeer; regels en ruimte' (2019) is het beleid voor commerciële voorzieningen uit 2016 geactualiseerd. Dit beleid betreft detailhandel, horeca, ambulante handel, motorbrandstoffenverkooppunten en commerciële dienstverlening. Buiten deze afbakening vallen verblijfsaccommodaties zoals hotels, bed & breakfast en recreatiewoningen, en leisure. Deze thema's vallen onder het beleid Toerisme, evenementen en promotie en het accommodatiebeleid. Hoofddoel van het beleid voor commerciële voorzieningen is om de voorzieningenstructuur en -centra in Haarlemmermeer vitaal en toekomstbestendig houden. Een structuur waarbinnen meer dan in het voorgaande beleid ruimte bestaat voor ondernemerschap, dynamiek en innovatie.

Om dit te bereiken wordt vastgehouden aan concentratie van voorzieningen in winkelcentra. Waar nodig wordt met betrokkenen overlegd over het compacter maken van centra. Verder wordt ruimte gegeven om in te spelen op trends en ontwikkelingen door onder andere meer functiemenging mogelijk te maken. Binnen de kaders van onder andere de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), Verordening Fysiek Domein en regels voor vergunningen wordt ruimte gezocht voor gezamenlijke evenementen, straatverkoop en pop-up winkels of horeca. Ook wordt ingezet op lokaal ondernemerschap en diversiteit. Dit beleid geeft daarmee binnen kaders ruimte in centra en daarbuiten. De rol van de gemeente is hierbij vooral faciliterend en stimulerend. Het commerciële voorzieningenbeleid bestaat uit drie pijlers

a. Concentratie in toekomstbestendige centra;
b. Stimuleren van kwaliteit en diversiteit in de voorzieningencentra;
c. Basis op orde in alle centra.

Op grond van deze pijlers zijn per centrum een koers en beleidsregels uitgewerkt.

Stadscentrum Hoofddorp is het gebied tussen Hoofdvaart, Kruisweg, Station-NS en Geniedijk dat in het gemeentelijk beleid als een geheel wordt beschouwd. Daarbinnen ligt het winkelcentrum (zie figuur 3.6).



Afbeelding 3.6 Winkelcentrum Hoofddorp

Het beleid voor commerciële voorzieningen zet in op het compact blijven van het winkelcentrum. Daarbinnen wordt ruimte geboden voor detailhandel en een aanvullend

programma op het gebied van cultuur, horeca en vermaak. Daar waar mogelijk wordt ingezet op lokaal ondernemerschap en diversiteit. Door woningbouw in het stadscentrum en de omgeving neemt het draagvlak voor commerciële voorzieningen toe. Door te investeren in de beeldkwaliteit van het vastgoed (door de eigenaren) en de openbare ruimte (door gemeente) wordt kwaliteit toegevoegd. Hiermee gaat de gebiedskwaliteit van het Stadscentrum omhoog. De belangrijkste onderdelen van de koers voor Stadscentrum Hoofddorp zijn:

- dóórontwikkeling van regionaal koopcentrum naar een stadscentrum met meer ruimte voor ontmoeting en beleving;
- denken in deelgebieden en gericht samenwerken;
- routing naar en in centrum verbeteren (loop, fiets, openbaar vervoer en auto);
- verlengen en verbeteren van verblijf, ontmoeten stimuleren;
- verhaal Stadscentrum Hoofddorp gezamenlijk verder ontwikkelen met onder andere vastgoedeigenaren en ondernemers.

Nieuwe horeca zal primair in (en aan de randen van) het winkelcentrum geclusterd worden, met daarbij als concentratieplekken het Raadhuisplein, Kruisweg (omgeving Dik Tromplein) en het buitenplein van het winkelgebied Polderplein.

Horeca kan zich in beginsel vrij ontwikkelen waar dit in een geldend bestemmingsplan is opgenomen. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet voldoen aan de Ladder voor duurzame verstedelijking, conform de Bro. Dit is ook van toepassing voor commerciële voorzieningen.

Planspecifiek
Met de toevoeging van commerciële voorzieningen aan/nabij het Raadhuisplein en Kruisweg in combinatie met de al aanwezige commerciële en culturele voorzieningen en publieksfuncties, kan dit plein uitgroeien tot een belangrijke ontmoetingsplaats. Door de bouw van woningen wordt bijgedragen aan het draagvlak voor voorzieningen. De onderbouwing van de behoefte aan commerciële en horecavoorziening is opgenomen in paragraaf 3.1.4.

3.3.6 Woonbeleidsprogramma 2019-2025

Om diversiteit in het woningaanbod in Haarlemmermeer, en ook Hoofddorp, te vergroten is het wenselijk hier nieuwbouw te realiseren in een centrum-stedelijk woonmilieu. Daarin gaat wonen in een grote woningdichtheid samen met werken, recreëren en winkelen. Hierin zullen veelal jonge starters en ouderen (empty-nesters) zich thuis voelen door de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer. In het stadscentrum van Hoofddorp wordt ook ingezet op centrum-stedelijk-plus: dit kent een nog grotere woningdichtheid.

Het Woonbeleidsprogramma 2019-2025 van de gemeente volgt de conclusies van de woningmilieu en woningbehoefte onderzoeken van Companen (2012) en Rigo/WiMRA (2017) en de laatst gemeten woningbehoeftenrapportages van het Rigo uit 2019.

Door demografische ontwikkelingen, het eenzijdige huidige woningaanbod in Haarlemmermeer (ruim 70% eengezinswoningen) en rijksbeleid is er een grote woningbehoefte onder starters en onder huishoudens die aangewezen zijn op ambulante zorg. Dit vraagt om een substantieel aanbod aan sociale huurwoningen. In het centrum-stedelijke woonmilieu zijn dit met name kleine appartementen voor 1- en 2 persoonshuishoudens. Voor levensloopbestendige woningen die genoeg ruimte bieden voor het gebruik van een rolstoel is voor een appartement met 2 slaapkamers minimaal 70 m2 vloeroppervlakte nodig. In het najaar van 2019 wordt onderzocht hoeveel zorggeschikte woningen er in de nieuwbouw en bestaande voorraad nodig zijn.
Er is daarnaast een grote groep met een middeninkomen. Deze groep heeft geen toegang tot de sociale huur en wordt bij hun zoektocht naar een woning vaak voorbijgestreefd door kapitaalkrachtiger huishoudens of particuliere beleggers. Daarom is het belangrijk dat er

veel betaalbare koop- en huurwoningen worden gebouwd. In het voorjaar van 2020 volgt een nader uitgewerkt programma middensegment.
Zowel in het segment 'laag' als het segment 'midden' moet voldoende aanbod in nieuwbouwplannen komen. Daarom wordt voor alle ontwikkelingen met meer dan 30 woningen een aandeel 50% betaalbaar gerealiseerd, samengesteld uit bijvoorbeeld 30% sociale huur en 20% middensegment huur- en/ of koopwoningen.
In het niet gereguleerde dure prijssegment (50% markt) bepalen de ontwikkelaars welk type woning zij bouwen. In het stadscentrum van Hoofddorp zal dit liggen in dure appartementen voor stellen zonder kinderen, expats of meer vermogende empty nesters enzovoort.

Planspecifiek:
Voor het planvoornemen is op basis van het woonbeleid een anterieure overeenkomst afgesloten tussen de initiatiefnemer en de gemeente. Hierin is de volgende verdeling voor het woonprogramma overeengekomen: 30% sociale huur en 20% middensegment huur- en/ of koopwoningen en 50% dure prijssegment. Deze afspraken zijn leidend en geldend binnen het woonbeleid.

3.3.7 Nota betaalbaar wonen (2021)

De Nota betaalbaar wonen stelt voorwaarden aan woningbouwprojecten van meer dan 30 woningen. Doel is om mensen van alle inkomensgroepen in de gemeente te kunnen laten wonen en een wooncarrière op te kunnen laten bouwen. Van de nieuw te bouwen woningen moet 50% betaalbaar zijn voor mensen met een inkomen tot anderhalve keer modaal. Dit geldt zowel voor huur- als koopwoningen. Seniorenwoningen en zorgwoningen zijn nodig om de doorstroming van ouderen van een grote woning naar een passende woning mogelijk te maken.

De gemeente wil zorgen dat sociale huurwoningen kunnen worden toegewezen aan inwoners van Haarlemmermeer. Dit mag vanuit de huisvestingswet tot maximaal 30% van de sociale huurwoningen. Voor koopwoningen is er de verplichting voor de koper om er zelf in te gaan wonen voor minimaal vijf jaar. Als er meer dan 60 woningen worden ontwikkeld, wordt de projectontwikkelaar met klem geadviseerd om de verhuur van woningen bij een woningbouwcorporatie onder te brengen.

Planspecifiek:
Voor het planvoornemen is op basis van het woonbeleid een anterieure overeenkomst afgesloten tussen de initiatiefnemer en de gemeente. Hierin is de volgende verdeling voor het woonprogramma overeengekomen: 30% sociale huur en 20% middensegment huur- en/ of koopwoningen en 50% dure prijssegment. Deze afspraken zijn leidend en geldend binnen het woonbeleid.

3.3.8 Toerisme, evenementen en promotie Haarlemmermeer 2020-2025

In dit beleid geeft de gemeente een duidelijke focus aan in wat we onder toerisme verstaan, hoe het evenementenbeleid daarop aansluit en op welke manier promotie ingezet wordt. Het doel van dit beleid is het toeristische, recreatieve aanbod in Haarlemmermeer te verbreden en te ontwikkelen zodat inwoners en bezoekers meer mogelijkheden hebben voor vrijetijdsactiviteiten. Inwoners profiteren omdat de recreatieve keuzemogelijkheden toenemen. Bezoekers worden via promotie verleid tot meer overnachtingen en om meer vrijetijdsactiviteiten te ondernemen in de gemeente. Het bestaande aanbod gaan wordt meer in de etalage gezet. Bestaande vrijetijdsvoorzieningen, de detailhandel en horeca profiteren van de toename van de bezoeken. Verruiming, verbreding en toevoeging kan alleen onder voorwaarde dat er aandacht is voor de leefbaarheid en ook voldoende capaciteit beschikbaar is van hulpdiensten. Belangrijke pijlers zijn:

1. Dagrecreatie, cultuur en historie
2. Recreatief winkelen

3. PARK21
4. Zakelijk toerisme
5. Verblijfsaccommodatie
6. Versterking beleving van het landschap
7. Waterrecreatie
8. Promotie
9. Evenementen

Het beleid 'Toerisme, evenementen en promotie Haarlemmermeer 2020-2025' richt zich op zowel inkomend als binnenlands toerisme en zowel op eendaagse als meerdaagse bezoekers. Tot 'bezoekers' worden dus niet alleen buitenlandse bezoekers aan een stad, dorp, strand of erfgoedlocatie gerekend, maar ook inwoners en Nederlandse dagjesmensen die naar een recreatiegebied of museum gaan, wandelend of fietsend de natuur verkennen, winkelen of een avondje uitgaan.

Planspecifiek:

Met de toevoeging van commerciële voorzieningen aan/nabij het Raadhuisplein en Kruisweg in combinatie met de al aanwezige commerciële en culturele voorzieningen en publieksfuncties, kan de locatie en daaraan gelegen plein uitgroeien tot een belangrijke ontmoetingsplaats. Door de bouw van woningen wordt bijgedragen aan het draagvlak voor voorzieningen en biedt de ontwikkeling mogelijkheden voor dagrecreatie en bezoekers. .

3.3.9 Nota "Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030"

Op 11 maart 2004 heeft de gemeenteraad de nota "Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030" vastgesteld. De centrale doelstelling van het gemeentelijk milieubeleid is als volgt geformuleerd: "In 2030 hebben we de voorwaarden bereikt voor een duurzame en leefbare groei en ontwikkeling". In deze gemeentelijke visie concentreren de milieu-inspanningen zich op drie hoofdonderwerpen:

- Ontwikkeling: maatregelen bij ruimtelijke ontwikkelingen die vooral de milieudruk beogen te verminderen (bijvoorbeeld grondstoffen besparing, beperken wateroverlast, gezond bouwen);
- beheer: milieu-inspanningen die de leefomgeving beogen te verbeteren (bijvoorbeeld vermindering afval, garanderen veiligheid en luchtkwaliteit);
- klimaat: alle activiteiten die ervoor zorgen dat er minder CO2 de lucht in gaat teneinde het broeikaseffect te verminderen (realiseren van windmolens, energiebesparing, enzovoorts).

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

Planspecifiek
De ontwikkeling wordt conform deze ambities uitgevoerd. In paragraaf 4.3 wordt beschreven hoe wordt omgegaan met duurzaamheidsaspecten en klimaatbeleid.

3.3.10 Klimaatadaptatiebeleid Haarlemmermeer

Het Klimaatadaptatiebeleid Haarlemmermeer (2022) geeft aan dat bij nieuwe ontwikkelingen moet daartoe worden ingezet op:

1. Koele woon- en werkomgeving: zorgen voor voldoende koelte en schaduw bij verblijfsplekken, met extra aandacht voor kwetsbare groepen zoals senioren, bewoners van verzorg- en verpleeghuizen, basisschoolleerlingen en patiënten van ziekenhuizen.
2. Droogtegevoeligheid verminderen: vergroten van de beschikbaarheid van zoet grond- en oppervlaktewater door terugdringen van zoute kwel en het vasthouden van zoete kwel; inzetten op het opslaan van water; waar mogelijk regenwater in de bodem laten infiltreren.
3. Waterrobuuste leefomgeving: terugdringen van het water waar het moet, ruimte geven

aan het water waar het kan. Om wateroverlast door regenval te beperken is een belangrijk principe regenwater opvangen waar het valt: vasthouden, bergen en afvoeren. Water vasthouden is voor de korte termijn, zoals in een wadi of op straat. Daarna kan het water infiltreren in de bodem of afgevoerd worden. Het bergen van water is voor de langere termijn, zoals in een waterberging en oppervlaktewater. Water afvoeren kan via een hemelwaterriool of oppervlaktewater.
Om tot deze ambities te komen zijn er basisveiligheidsniveaus geformuleerd. Dit zijn de minimale normen waaraan ontwikkelingen moeten voldoen om klimaatbestendig te worden.

Voor een ontwikkelgebied > 5000 m^2 is een onderzoeksplicht, waarbij alle in het beleid benoemde basisveiligheidsniveaus van toepassing zijn. Er kan alleen worden afgeweken van deze normen wanneer in het onderzoek is aangetoond dat een norm niet van toepassing is. In het ontwerp kunnen de basisveiligheidsniveaus worden gezien als een uitwerking van bijvoorbeeld de groen- of wateropgave. Dus aan te leggen groen of water, groene of waterrijke koelteplekken die voldoen aan de water-, groen- en basisveiligheidsnormen, geven al invulling aan klimaatadaptatie. In een klimaatplan worden de resultaten van het onderzoek en de voorwaarden voor de (her)inrichting van het plangebied opgenomen.
Voor plannen waar al afspraken zijn gemaakt over het ontwerp voordat dit beleid werd vastgesteld, wordt uitgegaan van die afspraken.

Planspecifiek:

In paragraaf 4.3 wordt beschreven hoe wordt omgegaan met duurzaamheidsaspecten en klimaatbeleid.

3.3.11 Archeologiebeleid Haarlemmermeer 2020-2030

Met het 'Archeologiebeleid Haarlemmermeer 2020-2030' is beleid opgesteld voor het ondergrondse erfgoed. In dit beleid is een verwachtingskaart en een beleidskaart opgenomen. Op de verwachtingskaart is te zien wat de verwachting is op archeologische vondsten naar aanleiding van onderzoek van historische kaarten en eerdere vondsten. Als er nieuwe vondsten zijn gedaan wordt de kaart daarop bijgewerkt. De beleidskaart geeft aan wanneer er verder onderzoek gedaan moet worden als de bodem verstoord wordt. Naar aanleiding van de verwachtingen zijn zes regimes ingevoerd. De grootte van het plangebied en de diepte van de grondverstoring bepalen of er onderzoek gepleegd moet worden.

Planspecifiek

In paragraaf 5.1 is het onderwerp archeologie verder uiteengezet.

3.3.12 Erfgoedvisie gemeente Haarlemmermeer 2020-2030

Het doel van het beleid over archeologie en cultuurhistorie is het erfgoed van Haarlemmermeer goed te beheren en te bewaren voor toekomstige generaties en de kracht van het erfgoed te benutten voor de economische, ruimtelijke en culturele ontwikkeling van Haarlemmermeer. Het gaat hierbij om archeologische vondsten, infrastructurele elementen, cultuurlandschappen, gebouwde of groene monumenten als en immaterieel erfgoed zoals verhalen en tradities. Voor archeologie is het beleid verder uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma en een nieuwe beleidskaart (2020).

Planspecifiek

In paragraaf 5.1 wordt beschreven hoe de ontwikkeling in de omgeving wordt ingepast.

3.3.13 Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer (2020)

Om de gemeentelijke voorschriften van de welstandsnota's Haarlemmermeer en Haarlemmerliede en Spaarnwoude te harmoniseren is de 'Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer' vastgesteld. De Welstandsnota 2013 Haarlemmermeer en nota Welstand Haarlemmerliede en Spaarnwoude 2015, zijn bij deze nota opgenomen. De welstandsnota's werken aanvullend op het bestemmingsplan, waarmee de gemeente op een hoger detailniveau redelijke eisen van welstand kan stellen aan het uiterlijk van bouwwerken. Het gaat hierbij om eisen op het gebied van materiaalgebruik, kleurgebruik, vormgeving en ontwerpdetails. Binnen de gemeente zijn verschillende welstandsregimes bepaald. Toetsing van het bouwplan aan de uitgangspunten zoals opgenomen in de Welstandsnota's vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteiten bouw. Toetsing aan de beeldkwaliteitsprincipes van het stedenbouwkundig kader zijn opgenomen in paragraaf 3.3.3

3.3.14 Natuurvisie

In de Natuurvisie staan de doelen en ambities van de gemeente over natuur en biodiversiteit. Het grootste doel is de biodiversiteit binnen onze gemeente te vergroten. Hiertoe zijn streefbeelden opgesteld voor de landschappelijke categorieën stedelijk, agrarisch en natuur- en recreatiegebied. Er is ook streefbeeld opgesteld voor het realiseren van een groen-blauwe structuur van ecologische verbindingen. Door uit te gaan van een aantal uitvoeringsprincipes wordt de komende decennia toegewerkt. Deze beelden en principes geven ook handvatten voor samenwerking, educatie en participatie met gebiedspartners, -partijen en inwoners, ondernemers en instellingen. Met deze Natuurvisie willen we bereiken dat:

- de biodiversiteit zichtbaar en beleefbaar is voor de inwoners en bezoekers van de gemeente;
- iedereen in Haarlemmermeer zich mede-eigenaar voelt van de natuur en zich in wil zetten voor het behoud hiervan. Dit geldt voor inwoners, ondernemers, bezoekers en voor de gemeente;
- er een grote variatie aan biotopen aanwezig is met daarin vitale populaties van planten- en diersoorten en dat verbindingen tussen de leefgebieden aanwezig zijn;
- waar zich mogelijkheden voordoen, kansen worden aangegrepen om de biodiversiteit te vergroten;
- in al ons functioneren met zorg wordt omgegaan met de ecologische kwaliteiten van de stedelijke omgeving en het buitengebied;
- wij het beheer van het eigen areaal richten op versterking van de biodiversiteit.

Waar mogelijk worden uitvoeringsprincipes gezamenlijk opgepakt met of in andere ruimtelijke processen zoals (herziening van) de Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR), bestemmingsplannen, projecten en het dagelijks beheer van de openbare ruimte. De uitvoeringsprincipes van de Natuurvisie worden hierbij afgewogen samen met en overeenkomstig de (toekomstige) visies Landschap en recreatie, Polderlinten en de andere onderwerpen die vallen onder de Omgevingsvisie en het ruimtelijk afwegingskader. Natuur wordt daarmee integraal onderdeel van het afwegingskader in omgevingsvraagstukken, zoals de Omgevingswet vereist.

Planspecifiek:

In paragraaf 5.5 is het onderwerp natuur verder uiteengezet.

3.3.15 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de beleidskaders die zijn gesteld op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Vanuit rijks- en provinciaal beleid volgen er geen beperkingen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Hoofdstuk 4 Nieuwe situatie

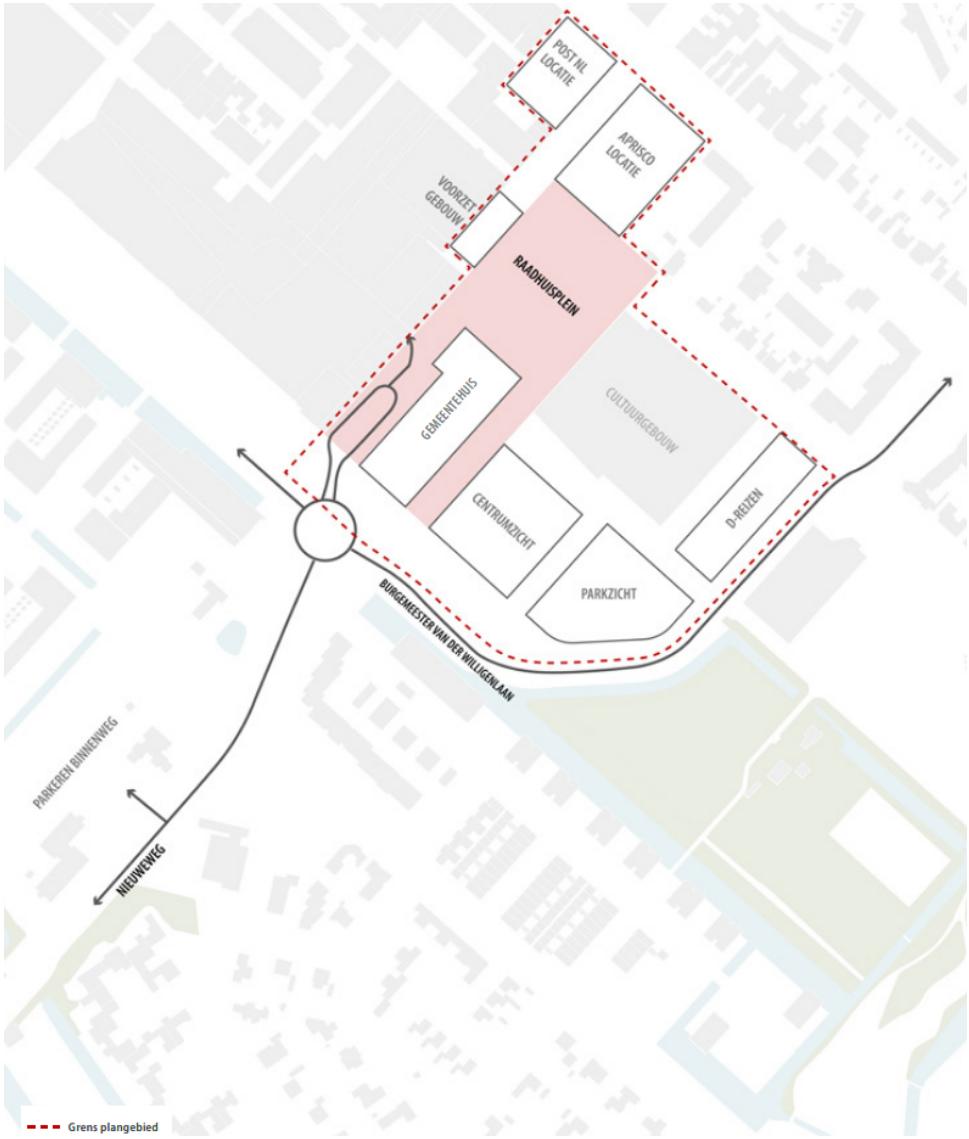
In hoofdstuk 2 is een beschrijving van de bestaande situatie weergegeven. In dit hoofdstuk wordt de visie op het plangebied beschreven, waarna wordt ingegaan op de inpassing van het plan in de omgeving.

4.1 Visie op het plangebied

In het Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp (OSH) zijn in 2017 de visie en de ambities op hoofdlijnen beleidsmatig vastgesteld. De gemeente Haarlemmermeer heeft de ambitie om de snelgroeiende grootste kern in de polder, Hoofddorp, verder te ontwikkelen tot een volwaardige stad. Hierbij hoort een volwaardig en levendig centrum met smoel en allure dat dient als hart van Haarlemmermeer. Het centrum krijgt een grotere verbondenheid met het stationsgebied.

Het streefbeeld voor het centrum is verder beschreven in het 'Stedenbouwkundig kader (actualisatie) Raadhuisplein en omgeving' (vastgesteld op 17 november 2020). Het stedenbouwkundig kader vormt een nadere uitwerking van het OSH en andere beleidskaders en geeft de volgende ambities en uitgangspunten:

- **Ambitie:** De overkoepelende ambitie is om een levendig en aangenaam stuk Hoofddorp toe te voegen aan het goed functionerende (winkel)centrum. Een samenhangend centrum waarin de openbare ruimte en de gebouwen hoogwaardig zijn en de menselijke maat centraal staat. Het blijft onverminderd een uitgangspunt dat het centrum met het openbaar vervoer, de auto, te fiets en te voet goed bereikbaar is;
- **Programmatische uitgangspunten:** De uitbreiding van het centrum heeft veel potentie voor tal van nieuwe functies en voorzieningen (zie afbeelding 4.1). De menging tussen wonen, werken en voorzieningen in een nieuwe stedelijke mix is benoemd als één van de centrale ambities van het stedenbouwkundig kader. Een mix van functies die bijdraagt aan levendigheid en een sociaal duurzame omgeving;
- **Duurzaam en circulair:** Duurzaamheid is een belangrijk thema in de gemeente Haarlemmermeer. Haarlemmermeer streeft naar circulaire gebiedsontwikkeling. Belangrijke factoren hierin zijn energie, materialisatie, water en groen, slim ontwerpen, circulariteit en gezondheid. Vanuit de zeven pilaren voor een circulaire economie zijn criteria voor circulaire gebiedsontwikkeling opgesteld voor het stadscentrum Hoofddorp;
- **Openbare ruimte als drager van het plan:** Met nieuwe bebouwing en een stedelijke invulling van de plinten wordt gestreefd naar een meer stedelijk karakter van het centrum. Het centrum van Hoofddorp ondergaat daarmee een schaalsprong: van winkelcentrum naar een volwaardig centrum met een functiemenging die daarbij hoort. Daar hoort ook een passende inrichting van de openbare ruimte bij. Goede routes en verbindingen versterken de ruimtelijke relaties met de omgeving en zorgen voor een verbeterde bereikbaarheid van het centrum voor de voetganger en de fiets. Nieuwe stedelijke verblijfsplekken met een hoogwaardige inrichting worden geïntroduceerd die het centrum verlevendigen. De vernieuwing van de openbare ruimte zorgt voor een versterkte stedenbouwkundige samenhang, waarbij de nieuwe centrumontwikkelingen en het bestaande winkelcentrum samen gaan voelen als één centrum;
- **Verkeer en bereikbaarheid:** Het centrum van Hoofddorp is een belangrijke voorziening voor de gehele Haarlemmermeer en de regio. Een belangrijke kwaliteit is de goede bereikbaarheid per auto en fiets en het parkeergemak. Uitgangspunt is dat het centrum gedurende de hele transformatie zo goed bereikbaar blijft en minimaal hetzelfde aantal publieke parkeerplaatsen gehandhaafd blijft.



Afbeelding 4.1: Toekomstige bebouwing zoals aangegeven in het stedenbouwkundig kader.

4.2 Nieuwe situatie

Het programma:

Het ''Stedenbouwkundig kader stadscentrum Hoofddorp, Raadhuisplein en omgeving (actualisatie)'' geeft voor het plangebied aan dat op deze locatie verdere ontwikkeling van het centrum kan plaatsvinden. De uitbreiding van het centrum heeft veel potentie voor tal van nieuwe functies en voorzieningen. Naast wonen en de grote publieke werkfuncties zijn kleinschalige maatschappelijke en commerciële functies kansrijk in dit deel van het centrum. Het voornemen is het parkeerterrein (Aprisco-terrein) te transformeren tot een duurzaam stadsblok met het volgende programma:

- 280 appartementen te realiseren waarvan 30% beschikbaar als sociale huurwoning en 20% beschikbaar als middeldure huurwoning*;
- maximaal 450 vierkante meter commerciële voorzieningen (detailhandel) in de plint te realiseren;
- maximaal 1.550 vierkante meter horeca voorzieningen in de plint te realiseren met daarbij behorende terras;

Een menging tussen wonen, werken en voorzieningen in een nieuwe stedelijke mix die

bijdraagt aan levendigheid en een sociaal duurzame omgeving, is één van de centrale ambities voor de ontwikkeling. Nieuwe functies dienen aanvullend te zijn op het bestaande aanbod in het (winkel)centrum om kansrijk te zijn.

Het planvoornemen is in overeenstemming met het stedenbouwkundig kader. Het planvoornemen is een zelfstandig onderdeel van de bredere gebiedsontwikkeling in het centrum van Hoofddorp. In hoofdstuk 3 is ingegaan op de behoefte aan woningbouw en op de marktruimte voor commerciële voorzieningen.

* Op basis van voortschrijdend inzicht en economische ontwikkelingen is er voor gekozen het programma te wijzigen naar 280 appartementen waarvan 30% beschikbaar als sociale huurwoning en 20% beschikbaar als middeldure huur/koopwoning. Deze wijziging is ondergeschikt en passend binnen de maximale kaders van het bestemmingsplan en daarbij behorende onderzoeken.

Het gebouw:

Voor de voorgenomen ontwikkeling is een bouwplan opgesteld. Een impressie daarvan is hieronder opgenomen in afbeelding 4.2 en 4.3. De realisatie van het plan betekent het toevoegen van een duurzaam bouwblok met twaalf verdiepingen op het huidige parkeerterrein. Een toevoeging van dergelijke omvang biedt de gelegenheid om vorm te geven aan een nieuwe identiteit, om een kwaliteitssprong te maken.



Afbeelding 4.2: Impressie planvoornemen (beeld vanaf hoek Kruisweg-Nieuweweg)



Afbeelding 4.3: Impressie planvoornemen

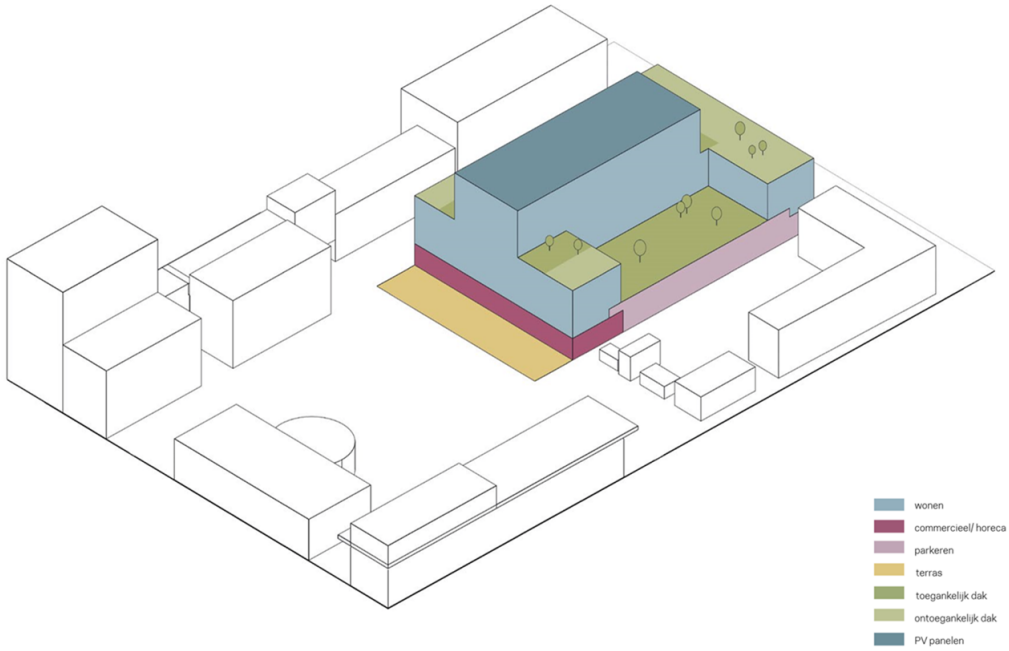
Het plan zoekt dan ook op punten aansluiting bij de bestaande omgeving, maar heeft ook duidelijk zijn eigen signatuur. Op stedenbouwkundig vlak wordt verbinding met de bestaande kern gezocht, zowel ruimtelijk als programmatisch. Er wordt horeca voorzien met bijbehorende terras aan het Raadhuisplein. Deze horeca is voorzien aan de zuidzijde van het plangebied waar zowel de inwoners van Hoofddorp al het winkelend publiek van kunnen profiteren. Ter plaatse van het Raadhuisplein wordt een arcade gemaakt in eerste 2 bouwlagen om de (be)leefbaarheid van het Raadhuisplein te vergroten.

De bouwhoogte van het gebouw zoekt aansluiting bij de directe omgeving met aan de flanken tot 25 meter, middendeel tot 13 meter en waarbij in het midden van het plangebied (terugliggend van de omliggende wegen) tot 43 meter wordt gebouwd (in paragraaf 5.11 is hiervoor de bezonningssituatie inzichtelijk gemaakt).

In het ontwerp is rekening gehouden met eventuele windhinder door terugliggende van de omliggende wegen tot maximaal 43 meter te bouwen. Langs de omliggende wegen blijft de bouwhoogte tot maximaal 25 meter (passend binnen centrumgebied van Hoofddorp). Door terugliggende bouwhoogtes ontstaat geen (wind)tunnelvoming op de omliggende wegen. Daarnaast is de lengterichting van de bebouwing parallel gelegen aan de overheersende windrichting (vanuit westen) en wordt de aanstromende lucht langs het gebouw geleid.

In het gebouw komen parkeerplaatsen (in paragraaf 5.7 wordt nader op het parkeren ingegaan) en fietsparkeerplaatsen.

In het plan zijn verschillende typen woningen opgenomen. Van de 280 appartementen wordt in circa 30% gerealiseerd als sociale huurwoning en 20% als middeldure huurwoning. Op afbeelding 4.4 zijn de functies weergegeven.

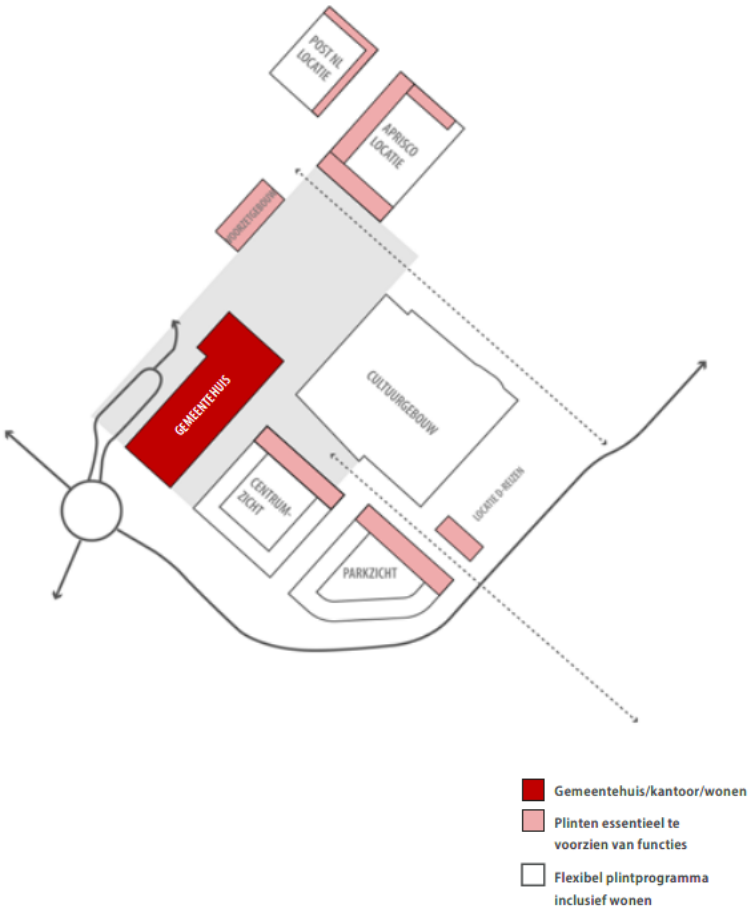


Afbeelding 4.4: functies planvoornemen.

Plintenstrategie:

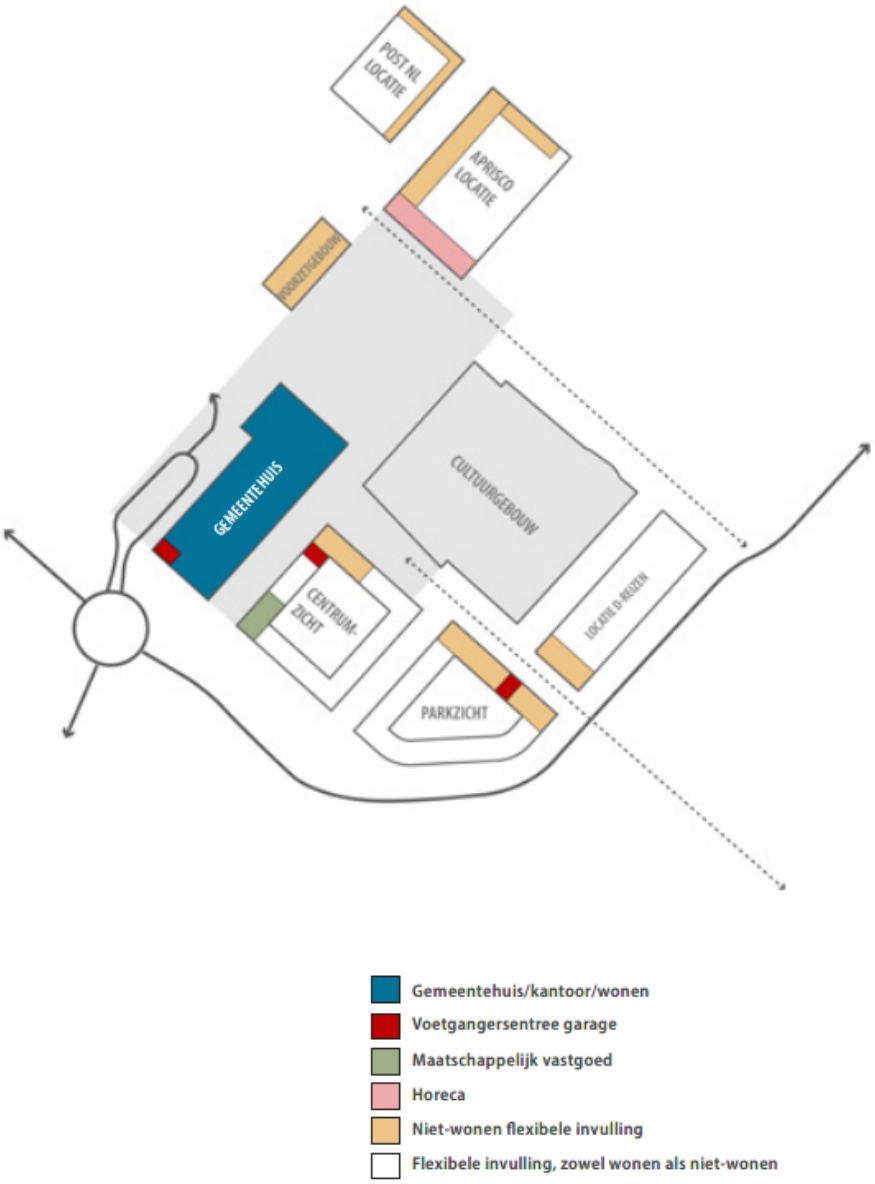
Voor de bezoekers en bewoners draagt de invulling van de plint, de begane grondlaag van gebouwen, enorm bij aan de beleving van het centrum. Het is van belang op de begane grond, de zogeheten plinten, verschillende voorzieningen te realiseren waardoor er een interactie plaatsvindt tussen de gebouwen en de openbare ruimte.

Er is een marktanalyse gedaan om de behoefte aan commerciële voorzieningen te bepalen voor het Raadhuisplein en omgeving. Hieruit blijkt dat niet alle oppervlakte in de plinten van gebouwen nodig is om ruimte te bieden aan het programma. Daarom wordt een onderscheid gemaakt tussen plinten waarvan het in de stedenbouwkundige structuur essentieel is om deze te voorzien van kleinschalige maatschappelijke en commerciële functies en plinten die in eerste instantie ook bestemd kunnen worden voor de woonfunctie (zie afbeelding 4.5). De keuze voor deze plinten hangt sterk samen met de ambitie om de stationsroute, het schakelplein en het Raadhuisplein te verlevendigen.

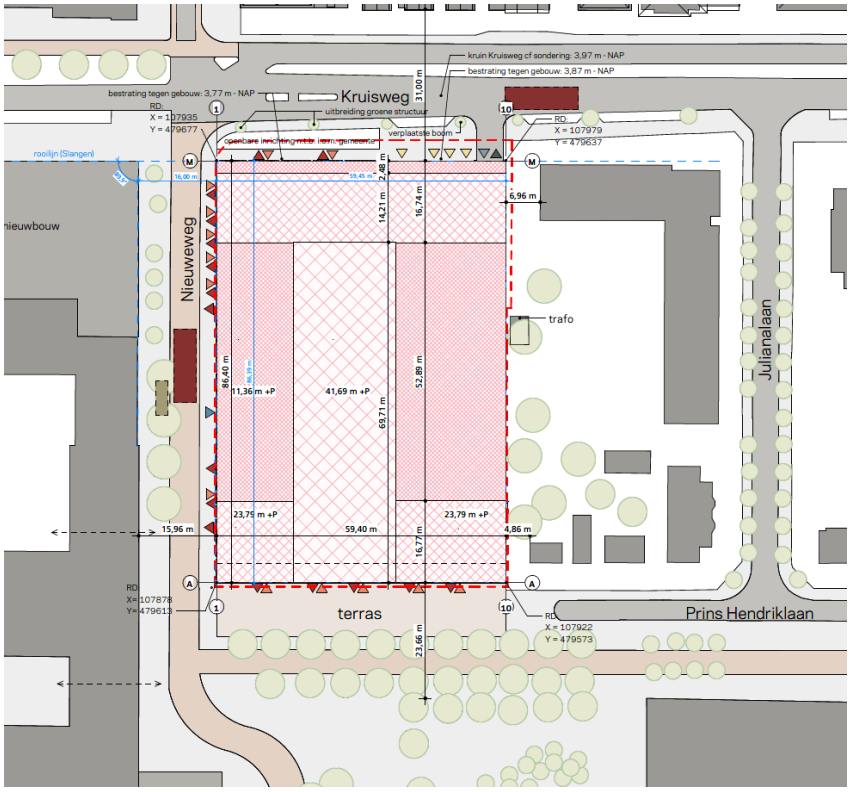


Afbeelding 4.5: Plintenstrategie uit stedenbouwkundig kader (2020)

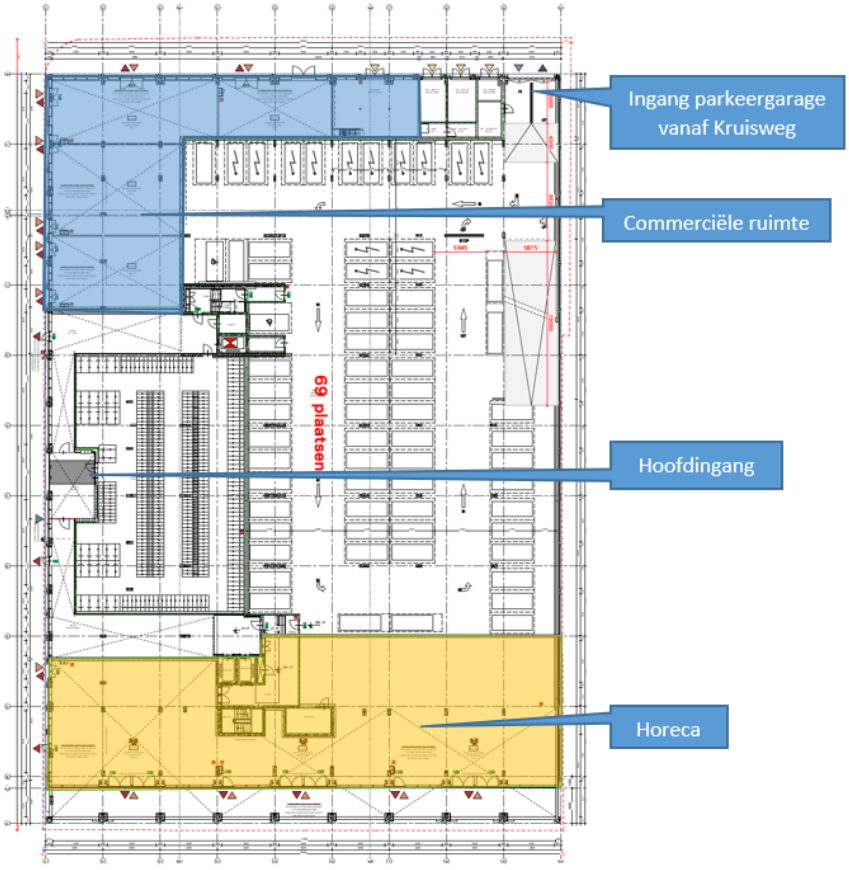
Binnen dit aanbod aan 'essentiële' plinten moet er flexibiliteit zijn voor de inrichting met functies, maar sommige plinten zijn bedacht om specifieke functies te huisvesten.
In de plint van 'Aprisco locatie' is conform de voorwaarden de noordzijde en westzijde van het gebouw ingericht voor commerciële ruimte. Aan de zuidzijde van het gebouw wordt ruimte geboden voor horeca met het daaraan gelegen terras (zie afbeelding 4.6, 4.7 en 4.8). Aan de Nieuweweg (westzijde) ligt de hoofdentree. De in- en uitrit voor auto's en de parkeervoorzieningen is gelegen aan de Kruisweg.



Afbeelding 4.6: functietoedeling plinten uit stedenbouwkundig kader (2020)



Afbeelding 4.7: invulling plangebied



Afbeelding 4.7: invulling plinten

Openbare ruimte:

De openbare ruimte wordt ingericht met materialen met natuurlijke uitstraling en aardse kleurstelling, afgestemd op de architectuur (zie afbeelding 4.9 tot 4.10). Verharding wordt zo veel mogelijk op één niveau wordt aangelegd. De groeninrichting is gericht op beleving en gebruikskwaliteit. De voornaamste groenstructuur is de centrale groenzone. Bij de groenstructuur wordt ook rekening gehouden met de nieuwe stedenbouwkundige planvoornemens voor het Raadhuisplein / Prins Hendriklaan zoals beschreven in het Stedenbouwkundig kader stadscentrum Hoofddorp (bijlage 1, blz 28). Hier is het voornemen om een bomenrij te realiseren rondom het Raadhuisplein (ook aan Prins Hendriklaan).

Binnen de begrenzing van het plangebied zijn geen bomen aanwezig die gekapt dienen te worden. Rondom de bouwlocatie zijn echter wel bomen aanwezig. Het is mogelijk dat voor de bouwfase, bijvoorbeeld in verband met het plaatsen van tijdelijke bouwvoorzieningen en transportbewegingen, bomen in de omgeving (tijdelijk) verplaatst of gekapt dienen te worden. Dit wordt nader onderzocht in het kader van vergunningaanvraag (tijdelijke afwijking bestemmingsplan) t.b.v. het bouwterrein. Hiervoor wordt ecologisch onderzoek gedaan en is het streven zo min mogelijk in de bestaande boomstructuur in te grijpen.



Afbeelding 4.9: Beeld vanaf Raadhuisplein



Afbeelding 4.10: Beeld vanaf Raadhuisplein

4.3 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een belangrijk thema in de gemeente Haarlemmermeer. Haarlemmermeer streeft naar circulaire gebiedsontwikkeling. Belangrijke factoren hierin zijn energie, materialisatie, water en groen, slim ontwerpen, circulariteit en gezondheid. Vanuit de zeven pilaren voor een circulaire economie zijn criteria voor circulaire gebiedsontwikkeling opgesteld voor het stadscentrum Hoofddorp.

Materialen
Het is belangrijk de materiaalstromen te inventariseren. Bij nieuwbouw dient een bewuste keuze gemaakt te worden voor hergebruikte of andere duurzame materialen. Een materialenpaspoort kan bijdragen om nieuw in te brengen materialen op den duur weer verder te gebruiken.

Water
De gemeente Haarlemmermeer en het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben een samenwerkingsagenda opgesteld om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te realiseren in de Haarlemmermeer. De hoofdlijnen zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040. Hemelwater kan opgevangen worden en gebruikt worden voor sanitair gebruik.

Groen, biodiversiteit en ecosystemen
Bij het ontwerp van openbare ruimte, gevels en daken kan groen een belangrijke rol spelen bij het opvangen van stormwater, stadshitte, en luchtkwaliteit. Dit zijn allen ambities voor SEM/Treehouse.

Gebouw

Het gebouw wordt voorzien van een centraal WKO systeem, waarmee op een duurzame manier voorzien wordt en de warmte en koude behoefte van gebruikers en bewoners van Treehouse.

Conclusie
De beoogde ontwikkelingen worden conform de duurzaamheidsambities van gemeente Haarlemmermeer uitgevoerd. Concreet betekent het onder andere mogelijkheid realisatie van daktuinen (waterberging) en dat de materialen die gebruikt worden duurzaam en herbruikbaar zijn.

Hoofdstuk 5 Sectorale aspecten

Ruimtelijke ordening en milieu zijn twee beleidsvelden die met elkaar te maken hebben, rekening met elkaar moeten houden en elkaar kunnen versterken. Het gemeenschappelijke doel dat aan beide beleidsvelden ten grondslag ligt, is het creëren van een goede kwaliteit van het leefmilieu (de omgevingskwaliteit). Om dit te bereiken, geldt voor bestemmingsplannen dat toetsing plaats dient te vinden aan specifieke ruimtelijke milieunormen zoals afstandsnormen en normen ten aanzien van geluid, bodem en luchtkwaliteit. In de volgende paragrafen zijn de randvoorwaarden die voortvloeien uit de milieu- en omgevingsaspecten beschreven en wordt per aspect ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan.

5.1 Archeologie en cultuurhistorie

Wettelijk kader

Nationaal beleid

Nederland tekende in 1992 het Verdrag van Malta dat de omgang met het Europees archeologisch erfgoed regelt. Aanleiding voor dit verdrag was dat het Europese archeologische erfgoed in toenemende mate bedreigd werd. Niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening. Het Verdrag van Malta, ook wel het verdrag van Valletta genoemd, is er op gericht het bodemarchief beter te beschermen. Het bodemarchief bestaat uit alle archeologische waarden die zich in de bodem bevinden. Deze archeologische waarden dienen op een integrale wijze beschermd te worden, waarbij de volgende drie principes gelden:

1. Tijdig rekening houden met eventuele aanwezigheid van archeologische waarden: Het is belangrijk dat bij de ruimtelijke inrichting van een gebied tijdig rekening gehouden wordt met mogelijk aanwezige archeologische resten. Daarom dient voorafgaand aan een nieuwe ontwikkeling onderzoek plaats te vinden naar archeologische waarden in de bodem van het plangebied. Hierdoor kunnen tijdig archeologievriendelijke alternatieven gezocht worden en wordt tevens een stukje onzekerheid tijdens de bouw van de ontwikkelingen weggenomen, doordat vooraf duidelijk is of er al dan niet archeologische resten in bodem te verwachten zijn.
2. Behoud in situ: Er wordt naar gestreefd archeologische waarden in de bodem te bewaren (behoud in situ). In de bodem blijven de resten immers goed geconserveerd.
3. Verstoorder betaalt: Degene die verantwoordelijk is voor het verstoren van de grond dient te betalen voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarden, wanneer behoud in situ niet mogelijk is. Dit verdrag is in 2007 vertaald naar de Nederlandse situatie middels de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMz). Onder deze wet, een wijzigingswet die onder andere de Monumentenwet 1998 heeft gewijzigd, zijn de gemeenten de bevoegde overheid inzake archeologie geworden. Zij dienen het aspect archeologie onder meer te borgen in nieuwe bestemmingsplannen.

Dit is niet veranderd met de inwerkingtreding van de Erfgoedwet (1-7-2016). Sindsdien is het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed geregeld door één integrale Erfgoedwet. De Erfgoedwet gaat over de bescherming van het cultureel erfgoed. Er is ook erfgoed in ruimtelijke ordening (de leefruimte om ons heen). Hoe Nederland daarmee omgaat staat in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

De omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving zal in de nieuwe Omgevingswet worden geregeld, die naar verwachting in 2023 in werking zal treden. Het uitgangspunt is

dat de beschermingsniveaus, zoals die in de eerdere wetten en regelingen golden, worden gehandhaafd.

De erfgoedvisie 'Erfgoed Omarmen en Beleven' 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.

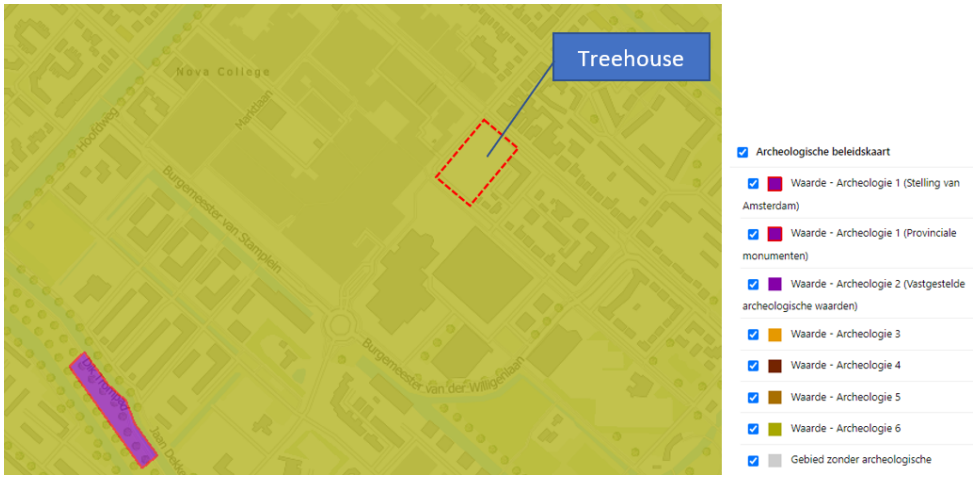
Toetsing

Archeologie

Op grond van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland valt niet te verwachten dat er in het plangebied voorwerpen van archeologische waarde aangetroffen worden. Aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden door de provincie aangewezen komen niet voor in Haarlemmermeer. In de gemeente Haarlemmermeer bevinden zich geen door het rijk, provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten.

Met het 'Archeologiebeleid Haarlemmermeer 2020-2030' is beleid opgesteld voor het ondergrondse erfgoed. In dit beleid is een beleidskaart opgenomen. De beleidskaart geeft aan wanneer er verder onderzoek gedaan moet worden als de bodem verstoord wordt. Naar aanleiding van de verwachtingen zijn zes regimes ingevoerd. De grootte van het plangebied en de diepte van de grondverstoring bepalen of er onderzoek gepleegd moet worden.

De archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer (2021) geeft aan dat het plangebied een gebied is met een Waarde Archeologische 6, dat is het laagste archeologische regime. Voor dit regime geldt een onderzoeksverplichting voor ontwikkelingen waarbij een oppervlak van 10.000 m2 of meer wordt verstoord.



Afbeelding 5.1: Uitsnede archeologische beleidskaart gemeente Haarlemmermeer

Het plangebied is ca. 5.700 m2 groot. Dit is ruim onder de drempelwaarde voor een onderzoeksverplichting.

Cultuurhistorie

In het plangebied bevinden zich geen (rijks)monumenten. Wel is het gebied gelegen op een afstand van 550 meter van de Geniedijk als onderdeel van de Stelling van Amsterdam en in de voormalige schootsvelden.

Beschermde waarden

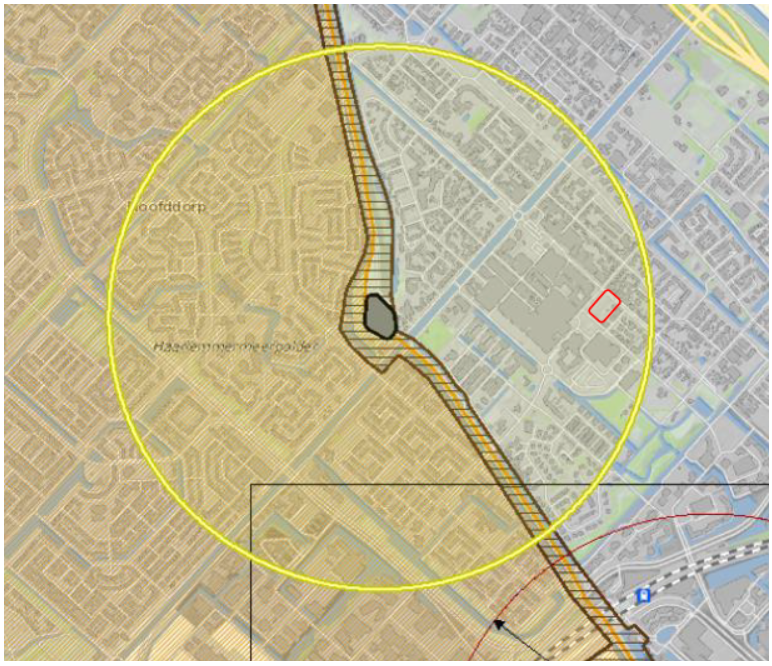
Het plangebied is niet in de nabijheid van rijksmonumenten gelegen. Wel ligt het plangebied nabij de gemeentelijke monumenten Julianalaan 42, 44, 45, 46 en 50. Door tussenliggende

bebouwing zal het planvoornmen geen negatief effect hebben op deze monumenten. De ontwikkeling zal vanuit het gemeentelijk beschermde dorpsgezicht in het oude centrum van Hoofddorp niet zichtbaar zijn, omdat er bebouwing aanwezig is tussen deze straten en de ontwikkeling (zie figuur 5.2). Er is dan ook geen (negatief) effect van de voorgenomen ontwikkeling op het beschermde dorpsgezicht.



Afbeelding 5.2: Gemeentelijk beschermd dorpsgezicht Hoofddorp (zwart omlijnd), (bron: Gemeente Haarlemmermeer, 2008)

De locatie is binnen de schootcirkel van fort Hoofddorp gelegen (zie figuur 5.3). Als uitgangspunt voor de schootcirkels wordt in de Leidraad Landschap & Cultuurhistorie benoemd dat openheid met passende functies als landbouw, natuur of waterberging beoogd dient te worden. In het geval van fort Hoofddorp, en de ontwikkeling van Treehouse in het specifiek, geldt dat de openheid van de schootcirkel reeds ernstig verstoord is. De ontwikkeling leidt niet tot een verandering in de openheid van de schootcirkel. De ontwikkeling van het Treehouse heeft geen effect op andere waarden van de Stelling van Amsterdam.



Afbeelding 5.3: Ontwikkeling ten opzichte van Fort Hoofddorp en haar schootcirkel

Niet-beschermde waarden

Ten zuidoosten van het plangebied zijn de Fruittuinen gelegen. De Fruittuinen hebben geen formele (beschermde) cultuurhistorische status. De Fruittuinen hebben echter wel een rol gespeeld in de geschiedenis van de ontwikkeling van het stadscentrum. De Fruittuinen zijn in de winter van 1937-1938 aangelegd als werkverschaffingsprojecten. Doel was om de mogelijkheden van fruiteelt in de Haarlemmermeerpolder te onderzoeken en voorlichting te geven aan telers die zich in de provincie bezighielden met fruitteelt. Vanaf de jaren zestig zijn de Fruittuinen geen fruitteeltbedrijf meer maar openbaar groen. In totaal zijn er van de oorspronkelijke twintig vakken nog zeven vakken over. Gezien de ligging van het plangebied en de tussengelegen bebouwing heeft de ontwikkeling geen effect op de fysieke structuren van de Fruittuinen.

Conclusie

Archeologie

In het plangebied zijn geen archeologische monumenten en waarden aanwezig. Indien tijdens bouw- of andere werkzaamheden toch op archeologische resten wordt gestuit, dan moet dit volgens artikel 5.10 van de Erfgoedwet uit juli 2016 zo spoedig mogelijk gemeld worden bij de Minister van OC&W. In dit geval kan het ook bij de gemeente of bij het meldpunt archeologische bodemvondsten van de provincie Noord-Holland.

Cultuurhistorie

Geen van de voorgenomen ontwikkelingen heeft een negatief effect op beschermde of niet-beschermde cultuurhistorische waarden.

5.2 Bodem

Wettelijk kader

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Toetsing

Voor de het plangebied zijn de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd door TAUW:

- Verkennend bodemonderzoek, d.d. 18 september 2020, zie Bijlage 4;
- Nader bodemonderzoek, d.d. 18 september 2020, zie Bijlage 5;

Hieronder worden de bevindingen beknopt toegelicht.

Toetsing Wet bodembescherming

Uit de resultaten van het Verkennend bodemonderzoek blijkt dat de grond van 0-1,0 m-mv licht verontreinigd is met PAK en zware metalen en het grondwater licht verontreinigd is met alleen zware metalen. Op een klein gedeelte van het terrein is een verontreiniging met asbest aangetroffen.

In de grond zijn componenten Perfluorbutaanzuur (PFBA), Perfluoroctaanzuur (gPFOA), Perfluorpentaanzuur (PFPeA) boven de rapportagegrond aangetoond. Deze waardes liggen ruim onder de ad-hoc interventiewaarden van PFOS/PFOA.

De gehalten Perfluorbutaanzuur (PFBA) zijn echter flink hoger, maar nog wel lager dan de INEV-waarden (indicatief niveau ernstige verontreiniging). Indien bij de bouw grond vrij zal komen dan mag deze (indicatief) worden hergebruikt als ‘industriegrond’.

Uit het nader onderzoek blijkt dat er geen verontreinigingen aanwezig zijn met gehaltes boven interventiewaarde. Conclusie is dat er geen sanering noodzakelijk is. Milieuhygiënisch gezien zijn er ruime mogelijkheden om de bij de bouw vrijkomende grond elders te hergebruiken.

Conclusie

Door Tauw is bodemonderzoek verricht (bijlage 4 en bijlage 5). Conclusie van dit onderzoek is dat er geen sprake is van een verontreiniging waarvoor een sanering noodzakelijk is. Conclusie is verder dat de grond die vrijkomt tijdens de bouwwerkzaamheden elders kan worden hergebruikt. Voor het bestemmingsplan betekent het voorgaande dat het bestemmingsplan wat de betreft de toestand van de bodem uitvoerbaar is.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

Wettelijk kader

Vanuit milieuoogpunt kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand dient dan bijvoorbeeld om ter plaatse van kwetsbare objecten, zoals woningen, een aanvaardbaar geur-, geluid- of veiligheidsniveau te realiseren.

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient te worden onderzocht of de afstanden tussen verschillende functies voldoende zijn om overlast te voorkomen en een goed woon- en

leefklimaat te waarborgen. De VNG-brochure 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 gevoelige functie die volgens het ruimtelijk plan mogelijk is.

Toetsing

Door Antea Group is onderzocht of de in de omgeving van het plangebied aanwezige functies niet in de weg staan aan een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners van het plangebied. Ook is (omgekeerd) onderzocht of de in het plangebied voorziene functies zich goed verdragen met de omgeving ervan. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 8. In dit onderzoek is per bestemming bepaald of deze is gelegen in een gebied met functiemenging of een gebied met functiescheiding:

- Voor de gebieden waarvoor uitgegaan wordt van functiescheiding gelden de richtafstanden uit de VNG publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (uitgave 2009).
- Voor de gebieden die uitgaan van functiemenging is getoetst aan bijlage 4 van de Staat van bedrijfsactiviteiten voor functiemenging.

Conclusie van het onderzoek is dat de situatie zowel binnen als buiten het plangebied zal voldoen aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening.

Met de ontwikkeling worden ten zuiden van het plangebied terrassen toegestaan ten behoeve van de horeca. De horecabedrijven vallen in milieuklasse 1 wat betekent dat een richtafstand van 0 meter mag worden aangehouden ten opzichte van woningen (zie bijlage 8). Het terras is vastgelegd op de verbeelding en ligt op circa 30 meter van de dichtstbij gelegen woningen aan de Julianastraat. Het terras in een centrumgebied is daarmee ruimtelijk aanvaardbaar.

Rondom het plangebied is gekeken naar de vigerende bestemmingen rondom het projectgebied. Ten noorden, op het Raadhuisplein zijn tijdelijke evenementen mogelijk. Evenementen zijn alleen toegestaan mits het college van burgemeester en wethouders daarvoor een evenementenvergunning hebben verleend op basis van de APV. Bij de besluitvorming inzake het wel of niet verlenen van deze vergunning moeten alle belangen worden afgewogen, waaronder ook de mogelijke hinder voor omwonenden. Iedere organisator van een evenement dient dan ook een evenementenvergunning aan te vragen. Aan deze vergunning worden voorwaarden verbonden om overlast zoveel mogelijk te beperken. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn, het toegestane geluidsniveau tijdens het evenement, de begin- en eindtijden, het vrijhouden van een doorgang voor nood- en hulpdiensten en het schoonmaken van het terrein waarop het evenement heeft plaatsgevonden.

In de huidige situatie zijn, op gelijke afstand als de ontwikkeling, aan de Nieuweweg woonappartementen aanwezig. Omdat evenementen op deze afstand voldoen aan de eisen van de gemeente zullen er voor de ontwikkeling Treehouse geen belemmeringen zijn.

Conclusie

De voorgenomen bedrijfsactiviteiten van het plan leveren geen belemmeringen op voor de omgeving. De in de omgeving toegestane (bedrijfs-)activiteiten leveren geen belemmering voor het realiseren van de beoogde ontwikkeling . Het plan voldoet aan de richtafstanden vanuit 'Bedrijven en Milieuzonering'.

5.4 Externe veiligheid

Wettelijk kader

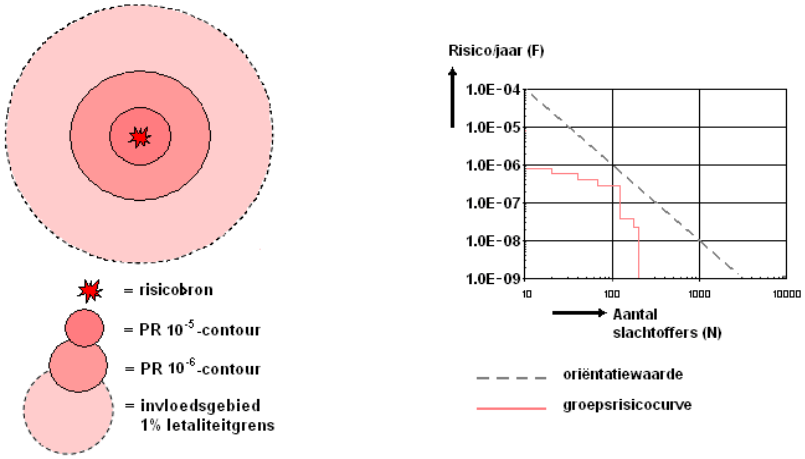
Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het relevante beleidskader, voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het beleid voor transportmodaliteiten staat in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6}/jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten aanwezig zijn of geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6}/jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

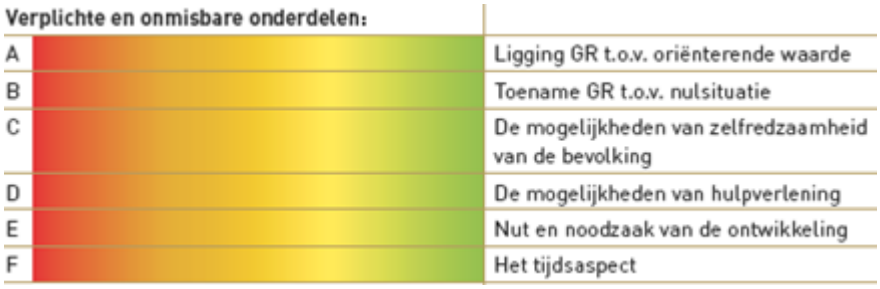
Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 5.4: Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Verantwoordingsplicht
In het Bevi, het Bevb en het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de veiligheidsregio. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten, zoals hieronder weergegeven.



Figuur 5.5: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico

Toetsing
Uit de inventarisatie van het aspect Externe Veiligheid (Antea Group, 3 februari 2020, bijlage 6) blijkt dat in de omgeving van het plangebied verschillende potentiële risicobronnen aanwezig zijn. In onderstaande tabel 5.1is een overzicht van de beschouwing van de risicobronnen weergegeven.

Risicobron	Afstand tot plangebied	Invloedsgebied	(Maximale) PR 10^{-6}-contour	Verantwoording groepsrisico
Hogedruk aardgas-transportleidingen	580-1.200 meter	70-580 meter	*Niet van toepassing (invloedsgebied niet tot geprojec-teerde (beperk) kwetsbare objecten)*	
Provinciale weg N201	900 meter	355 meter	*Niet van toepassing (invloedsgebied niet tot plangebied)*	
Schiphollijn	900 meter	*Niet van toepassing (geen vervoer van gevaarlijke stoffen)*		
Rijksweg A4	2.200 meter	>4.000 meter	0 meter	Verplicht (beperkt)
Rijksweg A5	2.200 meter	880 meter	*Niet van toepassing (invloedsgebied niet tot plangebied)*	
Elektriciteitslijn	15 meter	*Indicatieve zone reikt niet tot geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten binnen plangebied*		

Tabel 5.1: Overzicht risicobronnen

Uit tabel 5.1 blijkt dat het plangebied niet is gelegen in de invloedsgebieden van de leidingen. Verder blijkt dat beperkte verantwoording van het groepsrisico voor de Rijksweg A4 verplicht is in het kader van de ruimtelijke procedure. Hiervoor zijn – conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes – de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid uitgewerkt (zie bijlage 6).

De ondergrondse elektriciteitsleiding vormt geen risico voor het plangebied.

Conclusie
Er zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare voorzieningen voorzien binnen het invloedsgebied van risicobronnen. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voornemen.

5.5 Natuur

Wettelijk kader

Algemeen

De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000- gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden. In de voorliggende Natuurtoets wordt niet ingegaan op de bescherming van houtopstanden omdat deze niet aan de orde is aangezien er geen bomen worden gekapt in voorliggend plangebied.

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving.

Soortenbescherming

In de Wet natuurbescherming is soortbescherming opgedeeld in drie categorieën. Voor elke categorie gelden verschillende verbodsbepalingen die zijn vermeld in artikel 3.1, 3.5 en 3.10 van de Wnb. Het gaat om de volgende drie categorieën:

1. soorten van de Vogelrichtlijn;
2. soorten van de Habitatrichtlijn, inclusief bijlage I en II uit Verdrag van Bern en bijlage I uit Verdrag van Bonn, met uitzondering van vogels;
3. 'andere soorten' (onderdeel A 'fauna' en onderdeel B 'flora').

De verbodsbepalingen en ontheffingsgronden voor de eerste twee categorieën komen rechtstreeks uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. De derde categorie vindt zijn oorsprong in de nationale wetgeving. Bij voorliggende toetsing wordt tevens beoordeeld of soorten met jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn in het plangebied. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen jaarrond beschermde nesten (categorie 1 t/m 4) en mogelijk jaarrond beschermde nesten (categorie 5).

Gebiedsbescherming

Natura 2000

Natura 2000-gebieden zijn natuurgebieden van groot internationaal belang. Deze gebieden zijn aangewezen onder de Europese Habitat- en/of Vogelrichtlijn. Voor de gebieden en de daarbij aangewezen soorten en habitattypen zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld. Een activiteit mag niet leiden tot significant negatieve effecten op deze doelen of tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken. Indien op voorhand significante effecten niet uitgesloten kunnen worden dient een Passende beoordeling opgesteld te worden.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland is een stelsel van ecologisch hoogwaardige natuurgebieden; de Natura 2000-gebieden maken daar deel van uit. Naast de Natura 2000-gebieden bevat het NNN ook overige leefgebieden van soorten en – om isolatie te voorkomen - gebieden die een verbinding vormen tussen natuurgebieden. Het NNN is onderdeel van het actieve beleid om bedreigde dier- en plantensoorten in een gunstige staat van instandhouding te brengen. De natuurgebieden die behoren tot het NNN en hun functies worden planologisch beschermd, hier geldt het 'nee, tenzij'- principe. De planologische bescherming betekent in het kort dat geen nieuwe bestemmingen worden toegestaan die per saldo leiden tot een significante aantasting van de oppervlakte, de kwaliteit en de samenhang van het NNN. Hieraan wordt getoetst bij de verlening van een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Toetsing

Soortenbescherming

Op 17 februari 2020 is het plangebied onderzocht (bijlage 9) ten behoeve van de natuurtoetsing. Op de locatie zijn geen nesten gesignaleerd. Ook geen jaarrond beschermde nesten als van roofvogels, zwaluwen, mussen of anderszins. Zoogdieren, reptielen en amfibieën zijn niet gesignaleerd.

Natura 2000

Door Antea Group is een stikstofonderzoek (bijlage 7) uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in mogelijke effecten op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. De bijdrage aan de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden is berekend ter plaatse van voor stikstof gevoelige habitats. Uit deze berekeningen met AERIUS Calculator versie 2022 volgt dat het voornemen niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van enig Natura 2000-gebied. Significante gevolgen voor de habitats in Natura 2000-gebieden ten gevolge van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie staat verdere besluitvorming derhalve niet in de weg.

Natuurnetwerk Nederland

Het dichtstbijzijnde onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland is de Geniedijk, op circa 550 meter van het plangebied. Het NNN heeft geen uitstralende werking. Gelet op de afstand wordt tijdens de bouwfase ook geen belemmerende werking op de NNN uitgeoefend (door geluid / verlichting).

Bomen

Binnen de begrenzing van het plangebied zijn geen bomen aanwezig die gekapt dient te worden. Rondom de bouwlocatie zijn echter wel bomen aanwezig. Het is mogelijk dat voor de bouwfase, bijvoorbeeld in verband met het plaatsen van tijdelijke bouwvoorzieningen en transportbewegingen, bomen in de omgeving (tijdelijk) verplaatst of gekapt dienen te worden. Dit wordt nader onderzocht in het kader van vergunningaanvraag (tijdelijke afwijking bestemmingsplan) t.b.v. het bouwterrein. Hiervoor wordt ecologisch onderzoek gedaan en is het streven zo min mogelijk in de bestaande boomstructuur in te grijpen.

Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voornemen, mits:

- Te allen tijde geldt de zorgplicht: bij de werkzaamheden moeten eventuele dieren de gelegenheid worden geboden naar elders te ontsnappen.
- Tijdens de werkzaamheden mogen eventuele broedende vogels in de bomen niet worden verstoord.
- Tijdens de werkzaamheden en na ingebruikname mag de functionaliteit van de NNN-verbinding niet worden aangetast.

5.6 Water

In overleg met Hoogheemraadschap van Rijnland is vastgesteld wat de gevolgen van dit bestemmingsplan zijn op de waterhuishouding van het gebied. In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie.

Eerst wordt de huidige situatie kort geschetst, waarna ingegaan wordt op de waterhuishoudkundige situatie in de toekomstige situatie. De volledige rapportage van de

watertoets is opgenomen in Bijlage 10.

Huidige situatie

In de huidige situatie bevindt het maaiveld zich tussen de NAP -3,9 en -4,3 m. De eerste 12 meter onder maaiveld bestaat uit een Holocene deklaag, deze is mogelijk slecht waterdoorlatend. Daaronder is een zandige laag uit de Formatie van Boxtel aanwezig van NAP -16 tot -20 m. De grondwaterstand staat naar verwachting minimaal 1 meter onder maaiveld. Voor de ontwatering worden geen problemen verwacht, maar ondergrondse constructies moeten waterdicht worden aangebracht.

Volgens het beleid van het Hoogheemraadschap van Rijnland is het plangebied gelegen in een kwetsbaar kwelgebied. Het gebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied, zoals opgenomen in de Provinciale Milieuverordening. Er zijn geen primaire of secundaire watergangen aanwezig binnen 200 meter van het plangebied. In de huidige situatie betreft het vuil- en hemelwaterstelsel een verbeterd gescheiden stelsel. Het plangebied bevindt zich niet in de omgeving van regionale of primaire keringen of de beschermingszones daarvan.

Toekomstige situatie

Ter plaatse van de huidige parkeerplaats tussen de Kruisweg, Nieuweweg en de Prins Hendriklaan in Hoofddorp wordt een duurzaam stadsblok gerealiseerd met appartementen van verschillende grootte met commerciële voorzieningen in de plint. Het gebouw wordt voorzien van inpandige parkeerplekken en een fietsenstalling. Tevens wordt het pand voorzien van daktuinen.

Grondwater

De toekomstige grondwatersituatie wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie. De huidige situatie is verhard en blijft in de toekomst verhard. Om deze reden vindt er geen verandering plaats voor de toevoer van water naar het grondwater, tevens wordt er geen extra water in de grond gebracht en ondervindt het grondwater daarom geen nadelige gevolgen van het voornemen.

Watersysteem

In de huidige situatie is er geen oppervlaktewater aanwezig in de omgeving van het plangebied. Ten behoeve van het plan wordt er ook geen oppervlaktewater aangebracht. Het voornemen heeft daarom geen nadelige gevolgen voor het watersysteem.

Vuil- en hemelwater

In de toekomstige situatie moet de nieuwe bebouwing worden aangesloten op de riolering. In een rioleringsplan dient te worden beschreven hoe de woningen en commerciële functies worden aangesloten op de riolering. Tevens dient te worden getoetst of de bestaande riolering en RWZI's voldoende capaciteit hebben om het afvalwater te verwerken.

Waterveiligheid

Het plangebied bevindt zich niet in de omgeving van regionale of primaire keringen of de beschermingszones daarvan. Om deze reden verandert de waterveiligheidssituatie niet door het voornemen.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor het voornemen. Er is geen watervergunning of ontheffing van het Hoogheemraadschap vereist.

5.7 Verkeer en parkeren

Wettelijk kader
Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. 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 'sterk stedelijk' en stedelijke zone 'Centrum'.

Toetsing
Verkeersgeneratie SEM / Treehouse
In het onderzoek naar verkeer (bijlage 11, Antea Group, 2022) wordt nader ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten en resultaten van de berekening van de verkeersgeneratie bij herontwikkeling van SEM / Treehouse ten behoeve van het bestemmingsplan.

Bij de afwegingen en onderzoeken die ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn gemaakt, is als uitgangspunt genomen dat op het parkeerterrein in totaal 272 maaiveldparkeerplekken aanwezig zijn.

Bij de afwegingen en onderzoeken is uitgegaan van een overschatting van het aantal parkeerplaatsen. Voor verkeersgeneratie zijn op basis van CROW-kencijfers het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal inzichtelijk gemaakt. Bij CROW-kencijfers kan een onzekerheidsmarge van +/- 10% kan worden gehanteerd. Afwijkingen binnen deze marge volstaan bij verantwoording. De overschatting van het aantal parkeerplaatsen valt binnen de onzekerheidsmarge.

In de huidige situatie is het Aprisco terrein ingericht als parkeerterrein met 272 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen genereren conform de CROW kencijfers 1.986 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De ontwikkeling Treehouse genereert maximaal 1.396 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit betekent een afname van 590 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De ontwikkeling SEM / Treehouse heeft dan ook een positief effect op de verkeersintensiteiten.

Voor Hoofddorp is een verkeersmodel opgesteld. In dit model is de ontwikkeling SEM / Treehouse met een bepaald programma opgenomen. Ten opzicht van het verkeersmodel is het programma op basis van voortschrijdend inzicht gewijzigd. Het huidige woningbouwprogramma en voorzieningenprogramma wijkt af van het programma dat in het verkeersmodel is opgenomen (zie bijlage 11). Hiermee zijn ook de verkeersbewegingen gewijzigd. Ten opzichte van het verkeersmodel voor 2030 leidt de ontwikkeling tot 210,4 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit komt omdat in het verkeermodel voor 2030 is voor de ontwikkeling SEM / Treehouse is uitgegaan van een kleiner programma dan het huidige voornemen.

Op basis van verkeersmodel zal de Kruisweg (oost) een werkdagintensiteit hebben van circa 10.300 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Voor een 50 km/h weg is de toevoeging acceptabel. De Kruisweg (west) zal in 2030 een werkdagintensiteit hebben van circa 8.100 mvt/etm. Dit is een verkeersintensiteit op dit moment niet passend is binnen de kaders van een gebiedsontsluitingsweg (30 km/h). De Nieuweweg zuid zal in 2030 een gemiddelde intensiteit (werkdag) hebben van circa 3.100 mvt/etm. Voor een ETW30 is dit acceptabel.

De ontwikkeling Treehouse zal de doorstroming op het omliggende wegennet als gevolg van de ontwikkelingen niet verslechteren (zie bijlage 11: verkeersonderzoek Hyde Park).

Parkeerbehoefte

Voor de onderbouwing van parkeerbehoefte dient rekening gehouden te worden met:

1. verplaatsing huidige parkeerplaatsen: in het plangebied is in de huidige situatie een parkeerterrein aanwezig. Door de ontwikkeling zullen deze parkeerplaatsen verdwijnen, hetgeen elders in het centrum dient te worden opgevangen;
2. toevoeging nieuwe parkeerplaatsen: het bestemmingsplan voorziet in appartementen en commerciële voorzieningen die extra vraag naar parkeerplaatsen met zich zullen brengen. In deze parkeerbehoefte zal moeten worden voorzien.

1. Verplaatsing huidige parkeerplaatsen:

De huidige openbare parkeerplaatsen op het Aprisco-terrein komen alle te vervallen bij de ontwikkeling van SEM / Treehouse op dit terrein. Voor nieuw te realiseren grote parkeervoorzieningen in het stadscentrum (zoals het Dik Tromplein, locatie V&D) zullen nieuwe bestemmingsplannen worden opgesteld. Waar grond niet in eigendom is van de gemeente, wordt hierover met de betreffende marktpartij overlegd en wordt toegewerkt naar overeenkomsten. Het realiseren van nieuwe, grote parkeervoorzieningen kost aldus tijd, waardoor het niet mogelijk is om voor de ontwikkeling van het stadscentrum direct vervangende parkeerplaatsen beschikbaar te hebben of om de parkeerplaatsen tijdelijk ergens anders te compenseren.

Voor de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum is het belangrijk ruime parkeergelegenheid te hebben waarbij bezoekers niet lang naar een parkeerplek hoeven te zoeken. Het bestaande strategisch parkeerbeleid gaat hiertoe uit van een groei van het aantal openbare parkeerplaatsen. Parkeeronderzoek uit 2015 laat echter zien dat een deel van de bestaande parkeerplaatsen in het stadscentrum van Hoofddorp niet volledig benut wordt. Ook het parkeeronderzoek uit 2020 laat zien dat er capaciteit over is.

Omdat er geen aanleiding is om nog uit te gaan van een groei, kan als uitgangspunt worden gehanteerd dat het aantal openbare parkeerplaatsen na de ontwikkelingen minimaal gelijk zal zijn aan het aantal in de huidige situatie. Wel dient een ontwikkeling met een behoefte voor openbaar parkeren, in die extra behoefte te voorzien.

Het is van belang dat de ontwikkeling van het stadscentrum niet opgehouden wordt. Om te voorkomen dat projecten moeten wachten totdat de nieuwe parkeervoorzieningen gerealiseerd zijn, wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid binnen het parkeernormenbeleid om de ruimte te benutten die binnen parkeervoorzieningen in de omgeving over is. Met een maximale bezettingsgraad van 98% voor parkeergarages met registratiesysteem en van 85% voor overige parkeervoorzieningen, is die ruimte 640 parkeerplaatsen in 2021 teruglopend naar 273 in 2027. Dat geeft genoeg ruimte om de afname van het aantal openbare parkeerplaatsen tijdens de ontwikkeling van het stadscentrum op te vangen. Dit is als tijdelijke situatie aanvaardbaar. De inzet voor het parkeren in het stadscentrum is opgenomen in het besluit van het college van 27 oktober 2020 en het besluit van de raad van 19 december 2020 over Integrale aanpak parkeren stadscentrum Hoofddorp (2020.0002651).

Met het benutten van de ruimte die over is in bestaande parkeervoorzieningen kan Treehouse binnen het parkeernormenbeleid gerealiseerd worden zonder dat direct wordt voorzien in vervangende parkeervoorzieningen voor de bestaande 250 plaatsen. Op termijn zal zoals hiervoor is aangegeven in voldoende vervangende parkeerplaatsen worden voorzien.

2. Toevoegen nieuwe parkeerplaatsen:

De te realiseren appartementen en commerciële voorzieningen brengen een parkeerbehoefte met zich mee. Tussen de gemeente en ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop in die behoefte zal worden voorzien.

Voor bewoners en bezoekers van de bewoners worden op eigen terrein parkeerplaatsen gerealiseerd. Voor de voorzieningen wordt het parkeren niet op eigen terrein wordt opgelost. Het is in het aanbod van openbare parkeerplaatsen voor bezoekers van het stadscentrum

niet doelmatig om het relatief geringe aantal openbare parkeerplaatsen hier te realiseren.

Dit zal ertoe leiden dat op eigen terrein en waar nodig aangevuld daarbuiten, wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen, zodanig dat wordt voldaan aan het Handboek parkeernormen Haarlemmermeer. Een en ander zal in de omgevingsvergunning voor het bouwen van het nieuwe complex nader worden geconcretiseerd.

Doordat niet alle parkeren op eigen terrein zal plaatsvinden wordt afgeweken van het huidige paraplu-bestemmingsplan 'Parapluplan parkeerregels' dat is vastgesteld op 4 oktober 2018. Voor het aandeel van de voorzieningen wordt het vanwege de ligging van de planlocatie in het centrum niet doelmatig geacht hier specifieke en aparte parkeervoorzieningen te hebben. Conform het parkeerbeleid wordt gebruik gemaakt van de afkoopregeling van parkeren op eigen terrein en het daarmee op andere wijze voorzien buiten eigen terrein. Tussen initiatiefnemer en gemeente zijn hierover afspraken gemaakt.

Conclusie
Uit onderzoek blijkt dat het plan zowel wat betreft het aspect verkeer als het aspect parkeren uitvoerbaar is.

5.8 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader
De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in 'Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm). In artikel 5.16, lid 1 van de Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer aannemelijk is dat aan één of meer van onderstaande grondslagen wordt voldaan:

a. Er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
b. Het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. Het besluit draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10);
d. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Specifieke uitvoeringsregels zijn vastgelegd in besluiten (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder meer om het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit gevoelige bestemmingen.

De luchtkwaliteit dient beoordeeld te worden op plaatsen waar significante blootstelling van mensen plaatsvindt (het zogenaamde blootstellingscriterium) en waar burgers normaliter toegang toe hebben (het toepasbaarheidsbeginsel). Op de locaties waar burgers normaliter toegang toe hebben gaat het om blootstelling gedurende een periode, die in vergelijking met de middelingstijd van de grenswaarde (jaar, etmaal en/of uur), significant is.

Grenswaarden

De (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht zijn vastgelegd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen en dienen op voorgeschreven data te zijn bereikt.

Toetsing

In het kader van de ruimtelijke planprocedure voor het bestemmingsplan een beschouwing luchtkwalititeit (Antea Group, februari 2022, bijlage 12) uitgevoerd.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een plan/project niet in betekenende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentraties NO2 en PM10. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de jaargemiddelde concentraties in de buitenlucht van zowel NO2 als PM10 niet meer bedraagt dan 3% van de grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de jaargemiddelde concentraties met 1,2 µg/m3. Plannen of projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen, die onder het gelijknamige Besluit hangt, zijn categorieën van gevallen opgenomen die per definitie 'niet in betekenende mate' zijn. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om een woningbouwontwikkeling van minder dan 1.500 woningen bij minimaal 1 ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling of een kantoorontwikkeling van minder dan 100.000 m2 bruto vloeroppervlak. Deze ontwikkelingen hoeven dan niet nader onderzocht te worden op een eventuele bijdrage aan de luchtkwaliteit en hiervoor hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

Op basis van de beschouwing luchtkwaliteit (bijlage 11 en 12) en kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van bovenstaande woningen, horeca en commerciële ruimte een verkeersaantrekkende zal werking hebben. De verkeersaantrekkende werking is minder dan de huidige situatie (parkeerterrein t.bv. centrum). De verkeersgeneratie van het voorgenomen plan is kleiner dan de verkeersgeneratie behorend bij een ontwikkeling van maximaal 3.000 nieuwe woningen. Aannemelijk is dan ook dat het verkeer behorend bij het voorgenomen plan minder effect op de luchtkwaliteit zal hebben dan het effect van 3.000 woningen en daarmee niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Hierdoor kan een onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit achterwege blijven en staat de luchtkwaliteit op grond van artikel 5.16, lid 1, Wm verdere besluitvorming niet in de weg.

Luchtkwaliteit gevoelige functies

De WHO kent een wettelijke norm voor luchtkwaliteit op gevoelige functies. In 2018 heeft de GGD een richtlijn gegeven voor aan te houden afstanden van gevoelige functies tot wegen. Jurisprudentie geeft aan dat vanuit goede ruimtelijke ordening gemeenten hierover afweging moet maken bij ontwikkelingen. De aangehouden richtlijnen hiervoor zijn het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal en de afstand tussen ontwikkeling en de omliggende wegen. De onderstaande tabel wordt vanuit gemeente Haarlemmermeer als toetskader gebruikt.

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

Toetsing

In de memo verkeer (bijlage 11) zijn de intensiteiten van de omliggende wegen weergegeven. In onderstaande tabel is getoets of de ontwikkeling is gelegen binnen / buiten de afstand van het gemeentelijk toetskader.

Verkeersweg	Intensiteit werkdag incl. ontwikkeling	Benodigde afstand meters?	Passend binnen afstand?
Kruiswg (oost)	10.510 mvt/etm	20	nee (ontwikkeling ligt op 12 meter afstand)
Kruisweg (west)	8.310 mvt/etm	10	ja
Nieuweweg (zuid)	3.310 mvt/etm	2	ja

Enkel op de Kruisweg (oost) wordt de drempelwaarde overschreden (benodigde afstand is 20 meter en gemeten afstand is 12 meter). De overschrijding in afstand is beperkt. Op de begane grond zal geen woonfunctie gerealiseerd worden, dit maakt de afstand groter. Ook zijn binnen bestaand stedelijk gebied de mogelijkheden om met het plan te schuiven van beperkt vanwege fysieke ligging tussen andere functies. Daarbij is het plan gebaseerd op vastgestelde kaders en rooilijnen voor stedenbouwkundige invulling.

Zinvol is om de heersende achtergrondconcentraties van de luchtkwaliteit in ogenschouw te nemen. Het RIVM stelt deze concentraties beschikbaar via haar geodatasite met de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN).

Voor de huidige situatie is uitgegaan van metingen voor het jaar 2025 (geodata.rivm.nl/gcn). Voor de belangrijkste stoffen NO_2, $PM_{2,5}$ en PM_{10} zijn de achtergrondwaarden in Hoofddorp respectievelijk 11,89 µg/m3 voor Stikstofdioxide (NO_2), 8,56 µg/m3 voor Fijnstof ($PM_{2,5}$) en 15,87 µg/m3 voor Fijnstof (PM_{10}). Deze achtergrondconcentraties voldoen ruimschoots aan de drempelwaarden uit de Wet luchtkwaliteit van 40 µg/m3 voor Stikstofdioxide (NO_2), 25 µg/m3 voor Fijnstof ($PM_{2,5}$) en 40 µg/m3 voor Fijnstof (PM_{10}). Gelet op de achtergrondwaarden is de beperkte afwijking op de Kruisweg (oost) acceptabel.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voornemen.

5.9 Geluid

Wettelijk kader

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder is bepaald dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een

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

Overig

Terrassen

De Wet geluidhinder is niet van toepassing op terrassen. Voor terrassen geldt echter wel de Wet Milieubeheer c.q. het Activiteitenbesluit. Voor terrassen die onderdeel uitmaken van een inrichting, maar die onverwarmd, niet overdekt en die niet omsloten worden door bebouwing (binnenterrein) geldt dat het geluid niet hoeft te worden getoetst aan de geluidsnormen in het Activiteitenbesluit (art. 2.18). Dat wil niet zeggen dat terrassen geen overlast kunnen veroorzaken. Dit wordt in paragraaf 5.3 en bijlage 8 verder onderbouwd.

Laden en lossen

De geluidshinder als gevolg van laden en lossen worden over het algemeen veroorzaakt door piekgeluiden. Door de korte tijd dat de geluidsniveaus optreden zijn de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus van ondergeschikt belang.

Piekniveaus als gevolg van laden en lossen treden bijvoorbeeld op bij het rijden met palletwagens of rolcontainers door vrachtwagens of bij het ontluchten van de remmen van vrachtwagens. Hierbij kunnen piekniveaus optreden tot 110 dB(A).

In een gebied zoals het centrum van Hoofddorp, waarbij op korte afstand van woningen laad- en losactiviteiten plaats zullen vinden, geeft dit maximale geluidsniveaus op gevels van woningen tot boven de 70 dB(A).

In het Activiteitenbesluit worden in artikel 2.17 lid 1a grenzen gesteld aan de maximale geluidsniveaus als gevolg van bedrijven, zoals bijvoorbeeld detailhandel. In lid 1b van dat artikel wordt een uitzondering gemaakt voor de maximale geluidsniveaus als gevolg van laden en lossen in de dagperiode. In de toelichting op dit artikel is opgenomen dat in de praktijk blijkt dat de maximale geluidsniveaus door laad- en losactiviteiten niet to hinder leiden.

De bevoorrading van de bedrijfsactiviteiten ter plaatse vindt plaats via de straatzijde. Mede gelet op de openingstijden van detailhandel en horeca zal het laden en lossen in de dagperiode plaats vinden. Van overlast voor winkelend publiek en omwonenden, zodanig dat een goed woon- en leefklimaat in gevaar komt, zal geen sprake zijn.

Toetsing

Wegverkeerslawaai

Met het planvoornemen wordt een nieuwe geluidgevoelige bestemming gerealiseerd binnen het wettelijke aandachtsgebied voor geluid (geluidzone) van bestaande wegen. Onderzocht is de geluidbelasting op de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (woningen), vanwege omliggende wegen (Antea Group, 8 april 2022, bijlage 14).

Hierbij is zoals gebruikelijk uitgegaan van het toekomstig richtjaar 10 jaar na planvaststelling, 2030 in dit geval. Uit door de gemeente aangeleverde gegevens volgt dat in het toekomstig richtjaar 2032 de Kruisweg ten oosten van de Nieuweweg een 50 km/uur weg zal blijven. Op de overige omliggende wegen zal de maximale rijsnelheid 30 km/uur bedragen. Op het 50 km/uur gedeelte van de Kruisweg is de Wet geluidhinder van toepassing, voor de overige wegen zijn er vanuit de Wet geluidhinder geen wettelijke geldende geluidgrenswaarden aan de orde. Desalniettemin is de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op deze wegen wel inzichtelijk gemaakt en geduid, om hiermee invulling te geven aan goede ruimtelijke ordening in de zin van de Wet ruimtelijke ordening. Daarnaast is in het akoestisch onderzoek in beeld gebracht wat de akoestische gevolgen zijn van verkeer van en naar het plangebied. Hiertoe is de geluidbelasting op bestaande woningen langs het weggedeelte waarop het plan direct wordt ontsloten in beeld gebracht voor de plansituatie 2032 en voor de autonome situatie 2032 (= situatie waarin het plan geen doorgang vindt) en zijn deze geluidbelastingen vervolgens met elkaar vergeleken.

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de Kruisweg (gedeeltelijk 50 km/uur) op de nieuwe appartementen ten hoogste 60 dB inclusief aftrek ex art. 110g Wgh bedraagt. Ten gevolge van de omliggende 30 km/uur wegen (Nieuweweg, Prins Hendriklaan en Julianalaan) afzonderlijk, bedraagt de geluidbelasting op de nieuwe appartementen ten hoogste 55 dB exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh en 50 dB inclusief aftrek. Voor 30 km/uur wegen geldt geen formeel toetsingskader ingevolge de Wet geluidhinder.

Uit de resultaten blijkt dat de vastgestelde geluidbelasting vanwege de omliggende 30 km/uur wegen afzonderlijk, valt binnen de marges die uit de Wet geluidhinder volgen. De geluidbelasting is niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde (63 dB inclusief aftrek). Er is gezien de geluidbelasting vanwege verkeer op de omliggende afzonderlijke 30 km/uur wegen, daarom sprake van een aanvaardbare geluidinvloed op voorgenomen woningen in het plangebied.

De gecumuleerde geluidbelasting (vanwege wegverkeer en luchtvaart) bedraagt hoogstens 65 dB exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Dit is lager dan de door de gemeente Haarlemmermeer opgegeven waarde van 66 dB (voorgenomen gemeentelijke geluidbeleid). Er is derhalve gezien de gecumuleerde geluidbelasting in vergelijking met de grenswaarde zoals opgenomen in het gemeentelijke geluidbeleid, sprake van een aanvaardbare geluidinvloed op beoogde woningen in het plangebied.

Uit de overweging van maatregelen om het geluid vanwege de Kruisweg te beperken, blijkt dat deze onvoldoende doelmatig zijn om de geluidbelasting tot hooguit 48 dB te brengen. Vanuit het gemeentelijk beleid zijn er aanvullende eisen aan het vaststellen van hogere waarden. Aan de eisen van een ten hoogste geluidbelasting van 60 dB Lden vanwege de Kruisweg en een gecumuleerde geluidbelasting van 65 dB Lden wordt voldaan. Echter, niet elke woning beschikt over een geluidluwe gevel (32 in totaal). Dit betreft voornamelijk 1-kamer appartementen waar gevelmaatregelen niet mogelijk of niet doelmatig zijn. Het gemeentelijk beleid voorziet in een ontheffing van deze voorwaarde voor hoogstens 15% van de woningen. De overige appartementen waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 dB beschikken over een loggia, waarmee een geluidluwe gevel kan worden gecreëerd.

Gezien de berekende geluidniveaus en beschouwde maatregelen zoals in het voorgaande beschreven, wordt voorgesteld om voor 60 woningen een hogere waarden aan te vragen voor het geluid vanwege de Kruisweg.

Uit de resultaten blijkt verder dat in de verkeerssituatie inclusief plan Treehouse in samenhang met de versterkende werking door reflecties in het appartementengebouw van Treehouse, er op de nabijgelegen woningen maximaal een geluidtoename op van 0,8 dB ten opzichte van de autonome situatie optreedt. Deze hoogste geluidtoename treedt op bij de woningen aan de Kruisweg 969 tot en met 981a. De hoogste geluidtoename is lager dan 1,5 dB. Analoog aan de Wet geluidhinder is er geen sprake van een significante geluidtoename

(<1,5 dB). De geluidsituatie wordt aanvaardbaar geacht.

Conclusie

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden voor 60 woningen. De Wet geluidhinder heeft voor die gevallen bepaald dat het college van burgemeester en wethouders bevoegd is een ontheffing te verlenen van deze voorkeursgrenswaarde. Voor de woningen is een besluit tot vaststelling van hogere waarden te worden voorbereid (zie bijlage 15).

5.10 Luchtvaartverkeer

Wettelijk kader

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart (artikel 8.8 lid 1) is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen. In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

1. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
2. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenverkeer;
3. De maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer;
4. Bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In het LIB zijn in de bijlagen kaarten opgenomen met toetshoogtes. Hoger bouwen dan aangegeven op deze kaart is alleen toegestaan, mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

Toetsing

Het plangebied ligt in het hoogte beperkingengebied. Voor het planvoornemen is advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport gevraagd (bijlage 16). De LIB hoogte wordt overschreden. De Inspectie heeft het plan beoordeeld en concludeert dat het plan voor het appartementencomplex geen gevolgen hebben voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. Het eindoordeel is dat de Inspectie de aangeboden plannen voor de ontwikkeling op het Apriscoterrein in Hoofddorp met een maximale hoogte van 41 meter NAP kansrijk acht.

Conclusie

Het LIB vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voornemen.

5.11 Bezonning

Wettelijk kader

Voor bezonning geldt geen wettelijk vastgestelde norm. Voor dit onderzoek zijn de richtlijnen van TNO aangehouden. De TNO- norm steldt dat nieuwbouw zodanig moet zijn gesitueerd dat de zon in de periode tussen 19 februari en 21 oktober tussen 10.00 en 18.00 uur tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag op één gevel van een woning moet kunnen bereiken. Bij de beoordeling van de schaduweffecten van de geplande nieuwbouw is de situatie weergegeven op 19 februari, 20 maart (gelijk aan september), 21 juni (hoogste zonnestand) en 21 december (laagste zonnestand). Op de toetsdagen is de schaduwwerking op van tijdstippen tussen 7.00 uur en 20.00 uur aangehouden. Deze tijdstippen zijn gangbaar in bezonningsstudies.

Onderzoek

Er is onderzoek gedaan naar de schaduweffecten van de beoogde nieuwbouw op de omgeving (zie bijlage 13). Onderzocht is wat de bezonnings-/schaduw effecten zijn van de geplande nieuwbouw op de bestaande bebouwing.

Het aantal bezonningsuren is voor vier representatieve dagen op drie meetpunten inzichtelijk gemaakt. Hieruit kan geconcludeerd worden dat op meetpunt 1 en 2 de bezonningsuren tussen 19 februari en 21 oktober minimaal 2 uur zijn. In geval niet wordt voldaan aan deze norm is dit in huidige situatie (vanwege ligging e.a.) ook het geval. Hiermee wordt voldaan aan de lichte TNO-norm.

Ook meetpunt 3 voldoet aan de licht TNO-norm met als uitzondering 19 februari. Op 19 februari is het aantal bezonningsuren 1 uur en 55 minuten, 5 minuten onder de TNO-norm van 2 uur. Omdat dit meetpunt op de kortste dag (21 december) wel voldoet aan de TNO-norm is hier (op 19 februari) sprake van een zeer beperkte afwijking die met het lengen van de dagen (circa 4 minuten per dag langer licht) in zeer korte tijd wordt opgelost. Op 20 maart valt het aantal zonuren boven de TNO-norm van 2 uur. Een dergelijke beperkte afwijking van de TNO-norm wordt aanvaardbaar geacht.

Uit de resultaten kan worden afgeleid dat de nieuwbouw effect heeft op de bezonning van alle meetpunten. Het effect is niet op alle meetpunten even groot en treedt ook niet altijd in dezelfde periode op. Onderstaand is per meetpunt aangegeven wanneer het effect van de nieuwbouw het grootst is:

- Meetpunt 1 (Kruisweg): De nieuwbouw werpt vooral aan het eind van de middag, wanneer de zon laag staat (19 februari, 20 maart en 21 december) extra schaduw op de gevels nabij meetpunt 1. Hier is sprake van een vermindering van bezonning van circa 30%;
- Meetpunt 2 (Julianalaan): De nieuwbouw werpt vooral op een zomeravond (21 juni) extra schaduw op de gevels nabij meetpunt 2. Hier is sprake van een vermindering van bezonning van circa 40%. Daarnaast valt op meetpunt 2 in de winter geen direct zonlicht vanwege de (lagere) stand van de zon (verklaring voor resultaat 0 bij meetpunt 2 tijdens winterperiode). Meetpunt 2 voldoet niet aan de lichte TNO-norm bezonning, maar voldoet in de bestaande situatie ook al niet. Hier is geen sprake van verslechtering;
- Meetpunt 3 (Nieuweweg): De nieuwbouw werpt vooral in de ochtend (alle getoetste dagen) extra schaduw op de gevels nabij meetpunt 3. Hier is sprake van een vermindering van bezonning van circa 40%. Op de begane grond is hier een kantoor-/ winkelfunctie en hoeft om deze reden niet te voldoen aan de lichte TNO-norm.;

Op alle meetpunten is sprake van minimaal 2 bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 december. Dit met als uitzondering van meetpunt 3 op 19 februari waar de zeer beperkte afwijking van de TNO-norm aanvaarbaar wordt geacht. In geval (meetpunt 1 en 2) niet wordt voldaan aan deze norm is dit in huidige situatie (vanwege ligging e.a. ook het geval).

Conclusie

Op alle meetpunten is sprake van minimaal 2 bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 december. en wordt voldaan aan de gehanteerde normen Dit met als uitzondering van meetpunt 3 op 19 februari waar de zeer beperkte afwijking van de TNO-norm aanvaarbaar wordt geacht. In geval (meetpunt 1 en 2) niet wordt voldaan aan deze norm is dit in huidige situatie (vanwege ligging e.a. ook het geval).

5.12 Windhinder

In opdracht van Treehouse Hoofddorp C.V. is een windhinderonderzoek (12 april 2022, bijlage 17) uitgevoerd met als doel het bepalen van het te verwachten windklimaat in het projectgebied SEM te Hoofddorp.

Om het windklimaat in de toekomstige situatie te bepalen, zijn de geplande gebouwen en de bestaande bebouwde omgeving ingevoerd in een CFD-rekenprogramma (Computational Fluid Dynamics). Vervolgens is de windsnelheid rond de ingevoerde gebouwen berekend voor de 12 windrichtingen uit de windstatistiek van de NPR6097. De uitkomsten van de stromingsberekeningen, gecombineerd met de windstatistiek, geven een beeld van het verwachtte windklimaat op loopniveau.

Voor de beoordeling van het lokale windklimaat zijn in de Nederlandse Norm NEN8100 'Windhinder en windgevaar in de bebouwde omgeving' drie activiteitencategorieën geclassificeerd (doorlopen, slenteren en langdurig zitten) waaraan toetsingscriteria zijn gekoppeld. De straten rond de nieuwbouw vallen in de categorie “doorlopen”, met uitzondering van de commerciële voorzieningen in de plint die vallen in de categorie “slenteren”. De dakterrassen en de horeca voorzieningen aan de zuidwestzijde vallen onder de categorie “langdurig zitten”.

Het eindresultaat van het onderzoek is gevisualiseerd door middel van kaarten waarop de kans op windhinder en windgevaar inzichtelijk is gemaakt. Deze kaarten zijn ook terug te vinden in bijlagen B en C van het onderzoek . Een overzicht van de berekende windsnelheden op 1.75 m hoogte boven maaiveld voor de 12 windrichtingen is te vinden in Bijlage D.

Op basis van toetsing van de berekende resultaten kan geconcludeerd worden dat voor de gebieden die de activiteitsklasse “doorlopen” krijgen, grotendeels een klasse te verwachten is van A t/m C, wat een windklimaat geeft van “goed” voor doorlopen.

Voor de gebieden met activiteitsklasse “slenteren”, is grotendeels een klasse te verwachten van A tot B, wat een windklimaat geeft van “goed” voor slenteren. Wel zijn er enkele gebieden aan de gebouwhoek waar een hogere windhinderkans te verwachten is, waardoor hier een windklimaat van “matig” voor slenteren te verwachten is. Op de locaties van de winkels entrees en etalages wordt een goed windklimaat voor de activiteit slenteren verwacht.

Van de gebieden met activiteitsklasse “langdurig zitten”, krijgen de dakterrassen een verwacht windklimaat van klasse A, dit is een relatief beschut gebied en dit geeft een “goed” windklimaat voor langdurig zitten. Voor de portiekstraat aan de zuidoostzijde, waar de horeca voorzieningen zijn gepland, is grotendeels een klasse A te verwachten, wat een windklimaat geeft van “goed” voor langdurig zitten. Wel zijn er enkele gebieden aan de gebouwhoeken waar een hogere windhinderkans te verwachten is, waardoor hier een windklimaat van “matig” voor langdurig zitten te verwachten is. Hierbij wordt het toepassen

van (groenblijvende) beplanting en andere afscherming geadviseerd om alleen dit lokale windklimaat te verbeteren. Op basis van toetsing van de berekende resultaten wordt geconcludeerd dat er geen risico is op windgevaar.

Als deze resultaten van het te verwachten windklimaat in het doelgebied getoetst worden aan de criteria zoals genoemd in de NEN8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving', kan geconcludeerd worden dat het verwachtte windklimaat in het gebied voldoet aan de eisen van de norm NEN8100.

Conclusie

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het aspect windhinder geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het voornemen.

5.13 Kabels en leidingen

Wettelijk kader

In (de omgeving van) het plangebied kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die beperkingen opleggen voor de bouwmogelijkheden in het plangebied. Hierbij valt te denken aan hoogspanningsverbindingen, waterleidingen en straalpaden. Bij leidingen, zoals gas-, water- en rioolpersleidingen, volgen deze belemmeringen uit het zakelijk recht. Bij hoogspanningsverbindingen gaat het om veiligheid en gezondheid. De beperkingen bij straalpaden zijn van belang voor het goed functioneren van de straalpaden.

Toetsing

Zoals beschreven in paragraaf 5.4 ligt het plangebied in nabijheid van een ondergrondse 50kV leiding. Er zijn voor het overige in of nabij het plangebied geen kabels, leidingen of installaties die planologisch relevant zijn. Voor de omgevingsvergunning zal een KLIC-melding uitgevoerd worden.

Conclusie

Het aspect leidingen vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan. Er zijn voor zover bekend geen ruimtelijk relevante kabels- en leidingen gelegen in het projectgebied.

5.14 M.e.r.-beoordeling

Wettelijk kader

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

Toetsing

Het voornemen valt onder categorie D11.2 uit het Besluit milieueffectrapportage. Categorie D11.2 heeft betrekking op de aanleg, wijziging of uitbreiding van stedelijke ontwikkelingsprojecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.

Onderstaande tabel toont de activiteiten, gevallen, plannen en besluiten die plan-m.e.r.-plichtig resp. besluit-m.e.r.-beoordelingsplichtig kunnen zijn.

Cat.	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Tabel 5.2: Uitsnede van de D-lijst van het Besluit m.e.r.

De ontwikkeling overschrijdt de drempelwaarden uit bovenstaande tabel niet. Op grond van art. 2 lid 5 onder b van het Besluit m.e.r. geldt een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht. Deze beoordeling is opgenomen als bijlage 18 bij de toelichting van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Op basis van de aanmeldingsnotitie m.e.r. kan worden geconcludeerd dat de herontwikkeling van het plangebied niet leidt tot belangrijke negatieve milieugevolgen. Er is geen aanleiding voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

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

Tussen de gemeente en de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst afgesloten. In deze overeenkomst wordt het kostenverhaal tussen gemeente en initiatiefnemer geregeld. Het opstellen van een publiekrechtelijk exploitatieplan is hierdoor niet noodzakelijk.

De kosten voor de uitvoering van het bouwplan liggen bij de uitvoerende partij. Geconcludeerd kan worden dat er voldoende middelen zijn om de ontwikkeling tot uitvoering te brengen. Het plan is daarmee financieel uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst aan het vooroverleg met de reguliere overlegpartners en een zienswijzenperiode voor reacties van bewoners en andere belanghebbenden. Het gemeentebestuur hecht veel waarde aan een breed gedragen en haalbaar bestemmingsplan. Bij het vooroverleg met de reguliere overlegpartners worden daarom ook de dorps- en wijkraden van het plangebied betrokken

De initiatiefnemer heeft op 22 november 2022 een algemeen informatiemoment georganiseerd in de vorm van een inloopavond. De gemeente was hier ook bij aanwezig. Nadien is het ontwerpbestemmingsplan voor 6 weken ter inzage gelegd. Het plan wordt hierbij gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl.

6.2.1 Resultaten wettelijk vooroverleg

Een voorontwerpbestemmingsplan wordt op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan in ieder geval rijk en provincie voor zover beleid van deze overheden hierin in het geding is. Ten aanzien van dit plangebied spelen geen rijksbelangen of provinciale belangen.

Een bestemmingsplan dient altijd te worden toegezonden aan de vooroverlegpartners (o.a. Hoogheemraadschap, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en Veiligheidsregio Kennemerland). Reacties vanuit uit het vooroverleg op het bestemmingsplan zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

6.2.2 Resultaten ontwerpbestemmingsplan en vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan heeft, na voorafgaande bekendmaking, met ingang van 15-12-2022 t/m 25-01-2023 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende de periode van ter inzagelegging zijn er drie zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Deze zienswijzen en beantwoording daarvan zijn opgenomen als bijlage 19 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Het raadsbesluit tot vaststelling is als bijlage 20 opgenomen.

6.3 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In dit bestemmingsplan zijn 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 er op gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

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

Met deze oogmerken is in het bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan. Ook geldt, hoe minder 'knellend' de regels zijn, hoe kleiner de kans is dat het met de regels wat minder nauw genomen wordt. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen de regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en redelijkheid van inzien.

Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan. maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan – na afweging van belangen waaronder de effectiviteit van optreden – correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele afwijkingen.

Hoofdstuk 7 Juridische toelichting

7.1 Opzet regels en verbeelding

Het bestemmingsplan is op lokaal niveau een belangrijk instrument voor toetsing van initiatieven, om te bezien of een omgevingsvergunning verkregen kan worden.

Daarvóór zit de stap om naar de landelijke wetgeving te kijken. Die geeft regels, opsommingen van soorten situaties, waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is. In zo'n situatie is het bestemmingsplan in het geheel niet aan de orde. Voor iets wat vergunningvrij is, kan er dan ook sprake zijn van strijdigheid met het bestemmingsplan.

Ook als er wel een vergunning nodig is, als er dus aan het bestemmingsplan wordt getoetst, kan in landelijke wetgeving, met name de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), vermeld zijn die afwijkingsmogelijkheden bieden die niet in het bestemmingsplan staat.

Dan het bestemmingsplan zelf.
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 weergegeven. Er wordt onderscheid gemaakt in (dubbel)bestemmingen en aanduidingen. 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. 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 ten aanzien van de maatvoering en functies 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, voorlopige bestemmingen en dubbelbestemmingen;
- de 'Algemene regels', die in principe betrekking hebben op alle gronden, ongeacht de bestemmingen die in het plan 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 Begrippen is een aantal in de regels gehanteerde begrippen gedefinieerd. In artikel 2 Wijze van meten is de wijze van meten vastgelegd met betrekking tot de verschillende hoogte en oppervlakte van gebouwen.

7.3 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen die horen bij de op de verbeelding opgenomen bestemmingen en aanduidingen.

Bestemmingen

In een bestemmingsplan is het gehele plangebied bestemd als Centrum. Hiermee wordt op hoofdlijnen aangegeven welk gebruik op de gronden is toegestaan en welke bouwmogelijkheden daarbij gelden. In dit plan is geen dubbelbestemming aanwezig.

In ieder artikel aangaande een bestemming zijn regels gesteld tenaanzien van het gebruik en ten aanzien van het bouwen. In principe geldt voor alle percelen ten aanzien van bebouwing het volgende:

- de hoofdbebouwing moet gesitueerd worden binnen het bouwvlak;
- de maximale bouwhoogten, bebouwingspercentage en eventueel goothoogten zijn aangegeven op verbeelding.

Aanduidingen

Op de verbeelding is een onderscheid gemaakt tussen verschillende aanduidingen:

a. functieaanduidingen: hiermee wordt nader gespecificeerd welk gebruik in de verschillende deelgebieden is toegestaan. Voor dit plan is bijvoorbeeld de aanduiding 'maatschappelijk' gebruikt om aan te geven waar het raadhuis kan komen;
b. maatvoeringsaanduidingen: dit zijn aanduidingen die betrekking hebben op afmetingen zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik. In dit plan zijn maatvoeringsaanduidingen opgenomen voor de bouwhoogte.

7.4 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan.

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

7.5 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

Het overgangsrecht heeft tot doel de rechtszekerheid te verschaffen 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 vergunning, gebouwd mogen worden en afwijken van de bebouwingsregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een vergunning 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 voorgezet of gewijzigd in een ander gebruik, zolang de afwijking van het bestemmingsplan niet vergroot wordt.

Slotregel

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