gemeente
Haarlemmermeer

# raadsvoorstel

| | |
|---|---|
| Onderwerp | Ontwerpweigering verklaring van geen bedenkingen voor bedrijfsgebouw Aarbergerweg 22 Rijsenhout |
| Portefeuillehouder | drs. Jurgen Nobel |
| Steller | Jan Beelen |
| Collegevergadering | 14 november 2023 |
| Raadsvergadering | |
| Raadsvoorstelnummer | 10178882 |

## 1. Voorstel

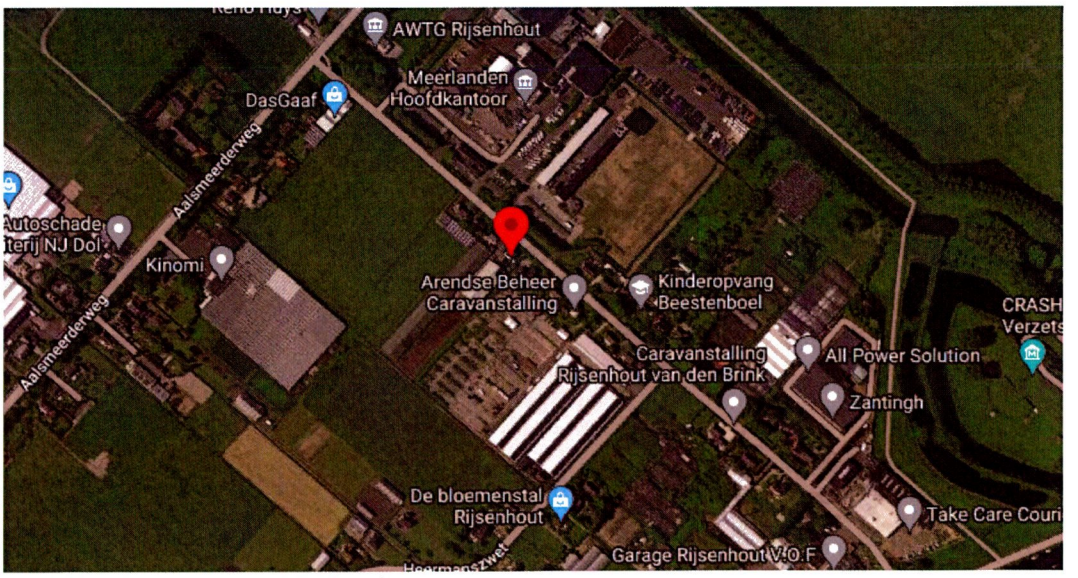
**Collegebesluit(en)**

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. Een ontwerpweigering verklaring van geen bedenking vast te stellen voor de bouw van een bedrijfsgebouw aan de Aarbergerweg 22 in Rijsenhout.

## 2. Samenvatting

Wij zijn voornemens een omgevingsvergunning te weigeren voor de bouw van een bedrijfsgebouw aan de Aarbergerweg 22 in Rijsenhout. De aanvraag betreft een algemeen bedrijfsgebouw, uit een aantal onderliggende stukken blijkt dat het gaat om een bedrijf dat trapliften maakt. De verkeersaantrekkende werking is te groot en de geluidsbelasting op het naastgelegen perceel is te hoog om medewerking te verlenen. Wij kunnen dat besluit slechts nemen nadat de raad een ontwerpbesluit heeft genomen omtrent de verklaring van geen bedenkingen (vvgb).




*Luchtfoto Aarbergerweg 22 Rijsenhout*

## 3. Uitwerking

### *3.1 Wat willen we bereiken?*

Er is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend om een bedrijfsgebouw aan de Aarbergerweg 22 in Rijsenhout te bouwen (OLO-4357487). Wij zijn voornemens de aanvraag omgevingsvergunning voor een bedrijfsgebouw aan de Aarbergerweg 22 in Rijsenhout te weigeren en stellen daarom de raad voor een ontwerpweigering verklaring van geen bedenking (vvgb) vast te stellen. Er is niet aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

***Wat is de aanleiding, context?***

Er is op 27 april 2019 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor de bouw van een bedrijfspand. De aanvraag betreft een algemeen bedrijfsgebouw, uit een aantal onderliggende stukken blijkt dat het gaat om een bedrijf dat trapliften maakt. Vooraan op het perceel staat een woning. Die blijft intact. Daarachter staat een loods over vrijwel de hele breedte van het perceel. Er is voor versmalling van de loods vergunning verleend in augustus 2019, met als nieuwe oppervlakte 864 m$^2$. Daarachter stonden kassen. Die zijn gesloopt. Daardoor is het grootste deel van het perceel nu onbebouwd. Op dat achterste gedeelte van het perceel is het nieuwe bedrijfspand geprojecteerd, ruim 18 x 51 meter, oppervlakte 966 m$^2$. Inclusief parkeren en erf is het deel van het perceel voor dit plan circa 0,25 ha groot.




*Impressie toekomstige situatie; IDDS*

Het plan past niet binnen de geldende bestemming 'Agrarisch-Glastuinbouw' in het bestemmingsplan 'Rijsenhout en omgeving' (NL.IMRO.0394.BPGrysrijsenhouteo-C001), omdat er een bedrijfsgebouw wordt aangevraagd.

***Welk doel wordt nagestreefd?***

Beoordeling van de aanvraag moet gebeuren op basis van hetgeen wordt aangevraagd en de aangeleverde stukken. In dit geval een bedrijfsgebouw. Dat er in eerste instantie een

liftenfabriek gevestigd wordt, betekent niet dat er geen ander soort bedrijf gevestigd kan worden als het bedrijfsgebouw eenmaal is vergund.

Anders dan aanvrager in zijn ruimtelijke onderbouwing stelt, is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Wij willen de gevraagde omgevingsvergunning daarom weigeren. Wij kunnen dat besluit slechts nemen nadat de raad heeft besloten over de vvgb.

### *3.2 Wat gaan we daarvoor doen?*

Om dit dossier af te kunnen ronden moet de gemeenteraad eerst een ontwerpbesluit nemen over de vvgb. Dat besluit wordt samen met het ontwerpbesluit omtrent de omgevingsvergunning zes weken ter inzage gelegd. In die periode kunnen belanghebbenden een zienswijze indienen. Daarna moet de gemeenteraad een definitief besluit nemen omtrent de vvgb.

***Wat zijn de argumenten?***

- De aanvraag moet afgehandeld worden. Vanuit de wetgeving moet een aanvraag afgerond worden. Bovendien heeft de aanvrager beroep ingesteld tegen het niet tijdig beslissen.
- De grondslag is veranderd, waardoor een nieuw ontwerpbesluit noodzakelijk is. Zie onder Procedureel;
- De verkeersgeneratie van de nieuwe situatie is veel hoger dan die van de oude situatie. Er wordt niet voldaan aan de vereisten uit de Ruimtelijke Economische Visie Rijsenhout (REVR), vastgesteld door de gemeenteraad op 19 april 2018 (2018.0012822) en het raadsbesluit 'Vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout' (2 juni 2022, 2022.0000461) wat betreft een geringe verkeersaantrekkende werking. Het opgegeven aantal verkeersbewegingen voor het huidige (oude) gebruik is te hoog ingeschat en wijkt ver af van de berekeningen van adviesbureau Goudappel. Zie onder Verkeer;
- De geluidsbelasting van het verkeer over de toegangsweg is 73 dB(A) op de gevel van de naastgelegen woning. Dat is ongeveer tweemaal zo hoog als de maximale piekwaarden uit het Activiteitenbesluit. Zie onder Geluid;
- In de aanvraag ontbreken nog een aantal zaken, zoals een motivering ten aanzien van de provinciale verordening en cultuurhistorie. Ook is de situatietekening niet duidelijk. En zo zijn er nog wat (ondergeschikte) punten. Zie onder Overig.

**Procedureel**

De aanvraag is ingediend op 27 april 2019. Hoewel de aanvraag niet compleet en volledig was, is destijds de keuze gemaakt de aanvrager niet om allerlei aanvullende onderzoeken te vragen, omdat geconstateerd werd dat de aanvraag strijdig was met de REVR.
De raad heeft op 25 november 2021 besloten 'een ontwerpverklaring van geen bedenkingen te weigeren voor de bouw van een bedrijfsgebouw aan de Aarbergerweg 22 in Rijsenhout' (2021.0002191). Deze weigering was gebaseerd op strijdigheid met de REVR: 'In de REVR is verder opgenomen dat de grondeigenaren met elkaar tot concrete voorstellen en afspraken komen om het gebied te ontwikkelen. Voor deze ontwikkeling is dit niet het geval. De beoogde ontwikkeling draagt niet bij aan een leefbaar en duurzaam Rijsenhout', waarbij ook verwezen werd naar de raadsbrief van 19 mei 2021 (X.2021.01047).
Op 8 december 2021 heeft de Omgevingsdienst de ontwerpweigering omgevingsvergunning bekendgemaakt. Tegen deze ontwerpweigering (omgevingsvergunning en vvgb) is een zienswijze ingediend.

Op basis van resultaten van gevoerde gesprekken met grondeigenaren heeft de gemeenteraad op 2 juni 2022 besloten (Vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout, 2022.0000461) 'het uitgangspunt van een gezamenlijke wijze van ontsluiting van het gebied vervalt, maar er wel

een beperking van de verkeersaantrekkende werking geldt welke wordt vastgelegd in de vergunning'.

In het raadsvoorstel staat: 'Er wordt afgezien van een gezamenlijke weg voor de ontsluiting van het gebied onder de restrictie dat alleen nieuwe bedrijfsactiviteiten worden vergund wanneer uit de onderbouwing van het ingediende initiatief blijkt dat met de voorgenomen bedrijfsactiviteit er geen sprake zal zijn van een verkeer aantrekkende werking, die groter is dan toegestaan onder de huidige agrarische bestemming;' (onder 'Hoe nu verder met de REVR in Rijsenhout 1CD'). Dit betekent dat nieuwe activiteiten niet meer verkeer mogen genereren dan hetzij de normen voor glastuinbouw/agrarisch (Goudappel), of niet meer dan de huidige functie (als dat hoger is), mits dat laatste wordt aangetoond. Zie ook de raadsbrief 'Informatie over verkeerscijfers naar aanleiding van sessie over de vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout en het Raadsvoorstel daarover' van 11 mei 2022 (2022.0000461).

Door dit besluit verandert het toetsingskader van de aanvraag.
De aanvraag was op onderdelen niet compleet, zo ontbrak bijvoorbeeld een geluidsonderzoek. Alleen al hierom zou overgegaan moeten worden tot een weigering, omdat zonder geluidsonderzoek (en de andere ontbrekende zaken) niet beoordeeld kan worden of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Er is besloten om toch een laatste inspanning te doen en de aanvrager de gelegenheid te geven die onderzoeken te (laten) doen en te kunnen komen tot een complete aanvraag, om zo wellicht toch te kunnen komen tot een vergunbare aanvraag.
Daarom hebben er diverse gesprekken plaatsgevonden met de aanvrager. Besproken is wat nodig is om tot afronding te komen. De aanvrager is per brief van 22 juni 2023 gevraagd zijn aanvraag nog eenmaal aan te passen, aan te vullen en een en ander te motiveren. Op deze finale aanpassingen wordt de omgevingsaanvraag dan beoordeeld. Op 3 oktober 2023 heeft de aanvrager de finale stukken aangeleverd.

Op basis van deze laatst ingeleverde stukken moet nu een besluit genomen worden. Omdat de weigeringsgrond/grondslag van het ontwerpbesluit van 8 december 2021 niet meer van toepassing is, moet opnieuw een ontwerpbesluit genomen worden.

**Verkeer**
In de REVR, het geldende beleidskader, staat (paragraaf 5.1) 'In cluster 1CD is ook ruimte voor lichte bedrijvigheid met een innovatief karakter en een lage verkeer aantrekkende werking (maximaal milieucategorie 2).'
Op basis van de REVR is de aangevraagde functie dus toelaatbaar, mits deze een beperkte verkeersaantrekkende werking heeft.

De voorwaarde van beperkte verkeersaantrekkende werking is noodzakelijk omdat het wegennet weinig tot geen restcapaciteit meer heeft. De Aalsmeerderweg is als historisch polderlint gecategoriseerd als erftoegangsweg, waar vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid een bandbreedte geldt van 4.000 tot maximaal 6.000 mvt/werkdag. Deze bandbreedte is bereikt. Voor de ontwikkeling van het gebied was dan ook voorzien in de randvoorwaardelijke aanleg van de Rozemarijnweg en Tijmweg (nieuwe parallelstructuur langs en naar de A4), die tot op heden nog niet zijn gerealiseerd.

In de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat er in de huidige (oude) functie een agrarisch glastuinbouwbedrijf/kwekerij actief was. De aanvrager hanteert de norm vanuit de CROW van

bedrijf-arbeidsextensief/bezoekersextensief met de gemiddelde brandbreedte. De aanvrager gaat uit van 106 verkeersbewegingen per dag in de oude situatie.

De CROW geeft geen specifieke richtlijn voor agrarische gebieden of glastuinbouw. Bij landbouw wordt aangenomen dat er geen of verwaarloosbare verkeersgeneratie is.
Het adviesbureau Goudappel gaat in de studie 'Glastuinbouw Nieuw-Rijsenhout' uit 2008 uit van een aanzienlijk lager aantal vervoersbewegingen per dag, namelijk zo'n 20 vervoersbewegingen per ha per dag. Zie ook de raadsbrief Informatie over verkeerscijfers naar aanleiding van sessie over de vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout en het Raadsvoorstel daarover van 11 mei 2022 (2022.0000461).
Concreet betekent dat voor het perceel van de aanvraag (circa 0,25 ha) dat er in de huidige (oude) situatie zo'n vijf verkeersbewegingen per weekdag te verwachten zijn.

**NB:** de door Goudappel gestelde 20 vervoersbewegingen per ha per dag lijkt zelfs aan de ruime kant:

- In het verkeersgeneratieonderzoek van Oranjewoud van 21 september 2012 voor het bestemmingsplan Rijsenhout en omgeving (NL.IMRO.0394.BPGrysrijsenhouteo-C001, 13 maart 2014, Bijlage 12) staat 8,0 vervoersbewegingen per hectare per dag.
- In een uitspraak van de Raad van State (21 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:546, onder 4.1) gaat gemeente Etten-Leur uit van een kengetal van 8,0 vervoersbewegingen per dag (verkregen door tellingen).
- Gemeente Nieuwkoop hanteert in het bestemmingsplan Voorwegzone Noorden (NL.IMRO.0569.bpNOWVvoorwNoorden-va01, 8 maart 2018) 8,0 (verkregen door literatuurstudie).
- Gemeente Lingewaard rekent met 8.1 in het wijzigingsplan Huissen, Steenbergerveld, Herstructurering glastuinbouwgebied (NL.IMRO.1705.114-VG01, 12 april 2016, bijlage 12)
- Gemeente Venlo komt in het bestemmingsplan Herbegrenzing glastuinbouwconcentratiegebied Meelderbroek (NL.IMRO.0983.BP201904MEELDERBR-VA01, 23 september 2020) op 8,1 vervoersbewegingen per hectare per dag (ervaringscijfers, 114 bewegingen voor 14ha).

Er zit dus een behoorlijk verschil tussen de norm die Goudappel hanteert, de normen die landelijk gebruikt worden en die de aanvrager hanteert.
Daarbij dient ook opgemerkt dat worden dat in een eerdere onderbouwing (GRO van 17 september 2020, bijlage 11) van de aanvrager de kwekerij uitkwam op circa 13 vervoersbewegingen per dag.

In de nieuwe situatie (de aanvraag) gaat de aanvrager uit van 96 verkeersbewegingen per dag, gebaseerd op de functie bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief in de gemiddelde brandbreedte. Voor de bepaling van de bandbreedte hanteert de gemeente dezelfde principes als in het Handboek Parkeernormen Haarlemmermeer 2018 (2018.0005796). Voor Aarbergerweg 22 geldt dan dat de maximum brandbreedte gehanteerd dient te worden, omdat het valt in niet-stedelijk/rest bebouwde kom/geen HOV nabij. Dit resulteert in 10 verkeersbewegingen meer per dag dan waar aanvrager vanuit gaat. Het aantal vervoersbewegingen in de nieuwe situatie komt dan uit op 106 per dag. Oftewel zo'n 424 per ha per dag, twintig keer zoveel.

De aanvrager geeft overigens aan dat hoewel gerekend is met 96 vervoersbewegingen per dag, dit een theoretisch aantal is. Het werkelijke aantal wordt geschat op zo'n 48-52

vervoersbewegingen per dag. Er moet echter gerekend worden met de maximale mogelijkheden, omdat er ook een ander bedrijf gevestigd kan worden.

Conclusie
De genomen 106 vervoersbewegingen per dag voor de huidige (oude) situatie zijn erg hoog ingeschat en zijn gebaseerd op een norm van bedrijven, zoals fabrieken.
Het aantal verkeersbewegingen in de huidige (oude) situatie ligt echter veel lager, gelet op het Goudappel onderzoek, de normen die andere gemeenten hanteren en de eerdere opgaaf van de aanvrager. De nieuwe functie genereert in vergelijking met de huidige situatie veel meer verkeer. In vergelijking met Goudappel is die toename zo'n 100 vervoersbewegingen per dag, in vergelijking met de eerdere opgave zo'n 80 vervoersbewegingen per dag. Die toename is niet in overeenstemming met de in het raadsbesluit (Vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout, 2 juni 2022, 2022.0000461) verwoorde beperkt verkeersaantrekkende werking.

Medewerking aan dit initiatief zou betekenen dat ook andere initiatieven een verkeersaantrekkende werking met eenzelfde factor 20 mogen hebben. Dat kan de wegenstructuur in 1CD en Rijsenhout niet aan. Die is namelijk gebaseerd op de beperkte landbouwverkeersstromen.

**Geluid**
Het plangebied wordt toegankelijk gemaakt door de bestaande loods op perceel AL1052 te versmallen en een constructieve aanpassing uit te voeren. Hierdoor zal de bestaande in- en uitrit verbreed worden naar een breedte van 7 meter.
De bestaande uitrit loopt slechts 28,5 meter het plangebied in. Om de beoogde fabriek te bereiken moet de inrit ruim 100 meter diep zijn gemeten vanaf de Aarbergerweg. De inrit loopt gedeeltelijk op/over het afgesloten terrein van de Aarbergerweg 24. Wij zijn ervan uitgegaan dat de eigenaar van de Aarbergerweg 24 bereid is zijn terrein open te stellen voor verkeer en de bestaande erfgrensafscheiding te verwijderen. Dit is echter niet met zekerheid uit de stukken af te leiden.

Uit de stukken blijkt dat de kadastrale percelen van HLM03AL 1247 en HLM03AL 1246 (Aarbergerweg 24) ook (gedeeltelijk) onderdeel worden van de aanvraag. In het geluidsonderzoek ontbreken de verkeersbewegingen van de functie(s) op deze percelen die via de genoemde percelen wordt ontsloten.

Uit het onderzoek blijkt dat het langtijdgemiddelde voldoet aan de regelgeving, maar de maximale (piek)niveaus op de zuid/oostgevel van Aarbergerweg 24 (73 dB(A) LAmax) en op Aarbergerweg 22 (75 dB(A) LAmax) niet voldoen aan het maximum van 70 dB(A).
Als argumenten waarom dit acceptabel is, wordt er aangevoerd dat er in de huidige situatie ook landbouwvoertuigen en middelzware vrachtwagens over de inrit kunnen rijden en dat er ook vergelijkbaar vliegverkeerslawaai is.
Er wordt bij het eerste argument voorbijgegaan aan het feit dat juist bij piekniveaus het aantal keren dat dit voorkomt van belang is. Waar in de oude situatie een landbouwbedrijf aanwezig was met weinig verkeer, is de nieuwe situatie een bedrijf met dagelijks vrachtverkeer.
Bovendien wordt hierbij ten onrechte uitgegaan van de geluidsbelasting op de gevel in plaats van op de erfgrens. De Schiphol-geluidsisolatie helpt weliswaar de geluidshinder binnen te beperken, maar geluid op de gevel is ook een indicatie van de te verwachten geluidsniveaus buiten. Dat moet meegewogen worden bij de beoordeling van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op 1 meter vanaf de oprit 79 dB(A) en 81 dB(A) is, hetgeen een forse overschrijding is van de wettelijke normen.
In de ruimtelijke onderbouwing (bladzijden 26 en 31) en het aangeleverde geluidsonderzoek (bijlage V) is niet ingegaan op de maximale planologische mogelijkheden zoals dit noodzakelijk blijkt uit de uitspraak van ECLI:NL:RVS:2020:1014. Dit was overigens expliciet benoemd in de brief van 22 juni 2023 met noodzakelijke aanpassingen.

De andere gevels van de woningen (Aarbergerweg 22 en 24) en de geluidsbelasting daarop zijn niet onderzocht. Indien er gemotiveerd afgeweken wordt van de vaste normering is ook dat onderzoek noodzakelijk om te kunnen beoordelen of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie
Er kan niet geconcludeerd worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, gelet op de overschrijding van de piekbelasting, in combinatie met de toename van het aantal momenten piekbelasting.

***Overig***

- In de aangeleverde ruimtelijke onderbouwing wordt niet ingegaan op de relevante artikelen van de Omgevingsverordening 2020 van provincie Noord-Holland, waaronder de ligging in 'Agrarische bedrijven', 'Cultureel erfgoed' en 'Landelijk gebied'.
- De kaart met de situering (Bijlage II) is op diverse punten onduidelijk. Er ontbreekt een legenda. Niet duidelijk is wat de gele lijnen zijn van waaruit gemeten wordt. Dit zijn niet de kadastrale grenzen. De aangegeven cijfers zijn niet leesbaar en dus niet toetsbaar. De afstanden tussen woningen- opritgrens en erfgrens- opritgrens ontbreken.
- Tevens ontbreekt een kaart met de huidige situering van de oprit in vergelijking met de nieuwe situering van de oprit en de daarbij behorende afstanden tot de erfgrens.
- De parkeerberekening is correct, maar de parkeerplaatsen zijn slechts schetsmatig aangegeven. En goede situatietekening met maatvoering ontbreekt, zodat niet gecontroleerd kan worden of het daadwerkelijk past.
- Er is een voldoende groene inpassing. Een goede situatietekening met maatvoering ontbreekt, zodat niet gecontroleerd kan worden of het daadwerkelijk past en niet conflicteert met bijvoorbeeld parkeerplaatsen.
- De huidige situering van de bestaande kas van de Aarbergerweg 22 en de daarbij behorende afstand tot de erfgrens ontbreekt.
- Een verbeelding met begrenzing van het beoogde plangebied ontbreekt.
- Bij de bijlage XIII, Participatiebrief omwonenden ontbreekt een lijst met geadresseerden en de bij deze brief behorende bijlagen. Tevens ontbreken de reacties op de brieven.
- De kadastrale percelen van HLM03AL 1247 en HLM03AL 1246 worden (gedeeltelijk) onderdeel van de aanvraag en daarom moeten de onderzoeken bij de aanvraag ook uitgebreid worden met de huidige functie(s) die op (gedeelten van) deze percelen wordt uitgevoerd c.q. via dit gedeelte van de percelen wordt ontsloten.
- Ontbreken duidelijkheid omtrent toestemming gebruik van naastgelegen gronden.

Deze punten zijn overigens ondergeschikt, maar dienen wel vermeld te worden, omdat deze bijdragen aan de conclusie dat niet gesteld kan worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

***Wat zijn de kanttekeningen en risico's?***

- Een besluit de (ontwerp)vvgb wel te verlenen, betekent enerzijds het loslaten c.q. gedeeltelijk intrekken van het raadsbesluit 'Vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout'

(2022.0000461, 02 juni 2022), anderzijds precedentwerking voor de verkeersaantrekkende werking van andere bedrijven in 1CD. Als dit perceel het (grofweg) twintigvoudige aan vervoersbewegingen mag genereren, geldt dat ook voor andere aanvragen. Het effect daarvan is dat in ieder geval voor 1CD (circa 14 ha groot) geen 280 vervoersbewegingen, maar 5.600 vervoersbewegingen per dag mogen worden genereerd. Dit leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat in (een deel van) Rijsenhout. Daarnaast kan er sprake zijn van precedentwerking voor de andere transformatiegebieden binnen de REVR, omdat daar geldt dat er geen verkeersaantrekkende werking mag zijn.
- Indien blijkt dat de eigenaar van de Aarbergerweg 24 niet bereid is zijn terrein open te stellen voor verkeer en de bestaande erfgrensafscheiding te verwijderen, is sprake van een evidente privaatrechtelijke belemmering. Als sprake is van een evidente privaatrechtelijke belemmering moeten de vvgb en de omgevingsvergunning worden geweigerd.
- Er is geen anterieure overeenkomst gesloten, gelet op het voorstel tot weigering. Indien er wel een (ontwerp)vvgb wordt afgegeven, zijn de kosten van het plan niet gedekt.
- Het risico van geen beslissing nemen is een oplopende dwangsom wegens niet tijdig beslissen. De aanvrager heeft op 17 mei 2023 voor de tweede keer beroep ingesteld tegen het niet tijdig beslissen. Naar verwachting zal opnieuw een (hogere) dwangsom opgelegd worden. De zittingsdatum is gepland op 27 november 2023.

### *3.3 Wat mag het kosten?*
Aan de uitvoering van dit voorstel zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

***Wat zijn de financiële risico's?*** Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van dit besluit.

### *3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?*
Het college is bevoegd gezag voor het besluit over de omgevingsvergunning. Het eerste aanspreekpunt binnen het college is de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening.
De Omgevingsdienst Noordzeekanaal is voor de afhandeling gemandateerd.
De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het besluit over de vvgb.

### *3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?*
***Zienswijzen op vorige ontwerp vvgb's***
Op 10 juni 2020 is een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit weigering (omgevingsvergunning en vvgb) van 21 april 2020.
Op 25 januari 2022 is een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit weigering (omgevingsvergunning en vvgb) van 8 december 2021. Deze zienswijze ging vooral in op de weigering wegens de gezamenlijke toegangsweg.

***Communicatie***
Na het ontwerpbesluit over de vvgb wordt deze tezamen met de ontwerpweigering omgevingsvergunning toegezonden aan de aanvrager. De stukken worden ook zes weken ter inzage gelegd. In deze periode kan iedereen een zienswijze indienen.

***Juridische grondslag***
De aanvraag valt onder artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In artikel 2.27, eerste lid Wabo is bepaald dat een vvgb van de gemeenteraad nodig is. Dit besluit maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning.

### *3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?*

De raad zal na de terinzagelegging gevraagd worden een definitief besluit te nemen. Hierbij worden ingediende zienswijzen meegewogen. Ook de eerder ingediende zienswijzen tegen de vorige ontwerpbesluiten zullen dan meegenomen worden.

## 4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de wnd. secretaris, de burgemeester,

drs. Rob van Daal Marianne Schuurmans-Wijdeven

B.A. Marja Ruigrok

Bijlage(n):

- Ruimtelijke onderbouwing van 29-09-2023 (inclusief bijlagen I - XIII)