gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Bestemmingsplan Hoofddorp Hoofdweg 583 ca en bijbehorende Stap-3-besluit en beeldkwaliteitsplan
Portefeuillehouder	drs. Jurgen Nobel
Steller	Jan Beelen
Collegevergadering	4 juni 2024
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	11013411

1. Voorstel Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. de Nota van Zienswijzen behorend bij het bestemmingsplan 'Hoofddorp Hoofdweg 583 ca' (bijlage 2) vast te stellen;
2. het Stap-3-besluit Interimwet Stad- en milieubenadering (bijlage 3) vast te stellen;
3. het bestemmingsplan Hoofddorp Hoofdweg 583 ca (NL.IMRO.0394.BPGhfdhfw583ca-C001) vast te stellen (bijlage 4-6);
4. geen exploitatieplan vast te stellen;
5. het beeldkwaliteitsplan 'Het Nieuwe Noord' vast te stellen (bijlage 7);
6. het beeldkwaliteitsplan 'Het Nieuwe Noord' toe te voegen aan de welstandsnota 'Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer 2020' (2020.0002340).

2. Samenvatting

Het bestemmingsplan 'Hoofddorp Hoofdweg 583 ca' voorziet in de ontwikkeling van 593 woningen en in een wijziging in de afrit van de N201 en een wijziging in de ontsluiting van het Bedrijventerrein Oost. De woningen zijn verdeeld over twee gebieden. Elk gebied bestaat uit een parkeergarage, waar de woningen in een aantal losse appartementencomplexen bovenop staan. Tussen beide gebieden ligt een groenstrook.
De woningen zijn onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) Woondealafspraken (X 2022.06912).

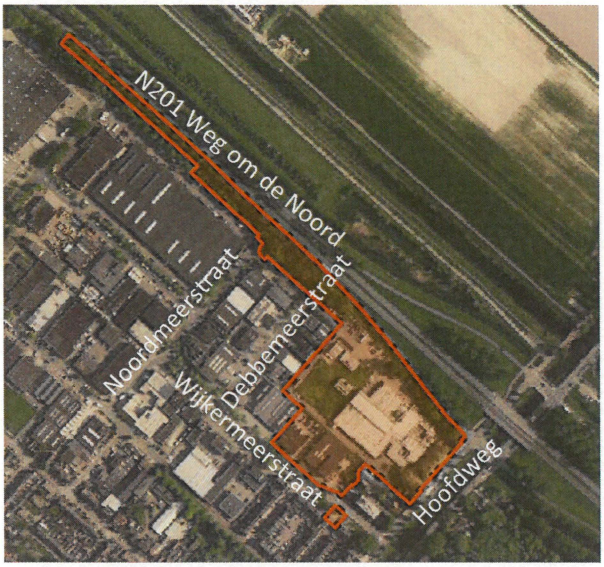
Het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofddorp Hoofdweg 583 ca' heeft vanaf 15 augustus 2022 zes weken ter inzage gelegen. Er zijn zes zienswijzen ingediend. Eén daarvan is niet-ontvankelijk. In aanvulling op het onderzoek in het ontwerpbestemmingsplan is er nader onderzoek naar grondgeluid gedaan en is advies gevraagd aan de GGD Kennemerland over gezondheid. Daarnaast zijn er nieuwe inzichten ten aanzien van luchtkwaliteit, die meegewogen worden. Ten slotte is het bestemmingsplan op diverse punten aangevuld en verbeterd. De belangrijkste daarvan zijn het aanpassen van de parkeerbalans, het wijzigen van de rotonde naar een T-splitsing, het toevoegen van geluidsschermen tussen de gebouwen aan de N201-zijde en het opnemen van regels (voorwaardelijke verplichtingen) om een aantal aspecten goed te borgen. De gemeenteraad wordt gevraagd een definitief besluit te nemen over dit bestemmingsplan.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Er is een bestemmingsplan gemaakt voor de percelen Hoofddorp Hoofdweg Westzijde 583 en 587 en Wijkermeerstraat 13-21.

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid voor de realisatie van 593 woningen, het verleggen van de afrit van de N201 en de realisatie van een parallelweg langs de N201. De woningen zijn verdeeld over twee bouwvlakken met een aantal appartementsgebouwen op een parkeergarage. En er is ruimte gereserveerd van 610 m^2 aan andere functies, waaronder wijkondersteunende voorzieningen en zorgvoorzieningen.



Luchtfoto met plangebied.



Het bestemmingsplan, zonder LIB-zone en gedraaid in verband met de leesbaarheid

Er komt een groenstrook tussen de twee bouwkavels en de buitenruimte tussen de gebouwen (de daken van de parkeergarages) wordt groen ingericht.
De woning aan de Hoofdweg Westzijde 587 is opgekocht en wordt gesloopt, zodat de groene verbinding tussen Hoofdweg en de rest van het gebied gerealiseerd kan worden; Het woonblok staat op 30 meter afstand van de Hoofdweg waardoor een groene uitstraling ontstaat.
Voor de 593 woningen worden 582 gebouwde parkeerplaatsen gerealiseerd. In de openbare ruimte komen er 374 parkeerplaatsen waarvan 165 op eigen terrein (toekomstige openbare ruimte) en 209 in de huidige (gemeentelijke) openbare ruimte. Parkeerdrukonderzoek wijst uit dat dit past. In totaal zijn dit 956 (582+374) parkeerplaatsen. Dit is overeenkomstig het parkeerbeleid.
Het verkeer voor de woningen is gescheiden van het verkeer van het bedrijventerrein door het verleggen van de afrit van de N201. Wel wijkt de oplossing af van het ontwerpbestemmingsplan: in plaats van een rotonde, is een T-splitsing bedacht.
Er komen geluidsschermen tussen de gebouwen langs de N201.
Langs de Wijkermeerstraat is ruimte voor 610 m^2 wijkondersteunende voorzieningen en maatschappelijke (zorg) functies. Indien blijkt dat er onvoldoende behoefte aan deze ruimten is, bevat het bestemmingsplan een regeling (artikel 5.3.1), waarmee het college kan afwijken en

vergunning kan verlenen om hier maximaal 10 extra woningen toe te voegen, waarbij het totaal aantal woningen maximaal 603 wordt.

Wat is de aanleiding, context?
In de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0003036) is de ambitie vastgelegd om woningen te bouwen in de periode tot 2040. Hoofddorp Noord is met 593 woningen één van deze woningbouwlocaties en onderdeel van de afspraken in de MRA Woondeal (X 2022.06912).

De raad heeft op 3 oktober 2019 de Ontwikkelstrategie Hoofddorp Noord vastgesteld (2019.0036293).

Wij zijn op 25 januari 2022 een anterieure overeenkomst aangegaan met de ontwikkelaar en hebben het Stedenbouwkundig Ontwerp Het Nieuwe Noord (2022.0000071) vastgesteld.

De raad heeft op 10 maart 2022 het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor de ontwikkeling van 'Het Nieuwe Noord' vastgesteld (2022.0000071, hierna SPvE).

Op 12 juli 2022 hebben wij het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerp Stap-3 besluit Interimwet Stad- en milieubenadering (Stap3-besluit) en het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde (HGW) vastgesteld (2022.0001582) en zes weken ter inzage gelegd. Er zijn zes zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. Op het ontwerp Stap-3-besluit en het ontwerpbesluit HGW zijn geen zienswijzen ingediend.
Wij hebben op 19 september 2023 het ontwerpbeeldkwaliteitsplan 'Het Nieuwe Noord' vastgesteld (8267182). Dat heeft vanaf 21 september 2023 zes weken ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. De raad wordt gevraagd een definitief besluit te nemen.

Dat er de nodige tijd verstreken is na het ter inzage leggen van het ontwerp heeft te maken met het uitvragen van een GGD-advies, een aanvullend grondgeluidonderzoek, het verwerken van zienswijzen en genoemde aanvullende onderzoeken die nodig zijn voor een goede ruimtelijke onderbouwing en het doen van andere noodzakelijke aanpassingen, waaronder de geluidsschermen.

Welk doel wordt nagestreefd?
Het doel is het juridisch planologisch mogelijk maken van de bouw van 593 woningen, 610 m^2 maatschappelijke voorzieningen en het aanleggen van een andere ontsluitingsweg vanaf de N201. Hiertoe worden ter besluitvorming voorgelegd het bestemmingsplan, het Stap-3-besluit en het beeldkwaliteitsplan. Daarbij moeten gezondheidsaspecten betrokken worden in de afweging of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In aanvulling op het ontwerpbestemmingsplan worden daarom naast de reactie op de zienswijze de volgende zaken meegenomen in het bestemmingsplan:

- op 30 januari 2023 heeft de GGD Kennemerland advies uitgebracht over het aspect gezondheid;
- Royal Haskoning DHV heeft op 20 december 2022 geadviseerd om geluidsmetingen te doen ter validatie van de TNO aannames;
- op 26 september 2023 heeft M+P een rapport over grondgeluid opgeleverd (M+P.GHMM.23.03.1), waarin enerzijds de aannames van TNO geverifieerd worden, (daarvoor zijn geluidsmetingen gedaan) en anderzijds het grondgeluid gerelateerd wordt aan beleving, hoorbaarheid en hinderlijkheid;
- er zijn rapporten uitgebracht door TNO en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) over de effecten van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) en ultrafijnstof;

- het Europees Parlement heeft op 13 september 2023 een besluit genomen over de uitgangspunten voor nieuwe luchtkwaliteitsnormen (grenswaarden);
- er zijn zienswijzen ingediend.

Het Hogere Grens Waarden-besluit is al in mandaat genomen.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Algehele afweging

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat dient een integrale afweging gemaakt worden. Hierbij moeten alle belangen afgewogen worden. Gelet op het vigerende beleid, de grote woningbehoefte, de genomen maatregelen en compensatie van een groene en geluidluwe omgeving kan ondanks een hoge milieubelasting en de gezondheidsrisico's geoordeeld worden dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de relevante thema's en onderwerpen is hieronder onderbouwd waarom sprake is van aanvaardbaarheid en de eventuele afwijking acceptabel is. Daarnaast verdient het voorzorgbeginsel (zie onder risico's en kanttekeningen) hierbij aandacht.

Wat zijn de argumenten?

Hieronder staan kort opgesomd welke argumenten er zijn om het besluit te nemen. Op een aantal onderwerpen wordt daarna dieper ingegaan. Het gaat om de kaders van het SPvE, het verkeer, het parkeren, gezondheid, luchtkwaliteit, wegverkeersgeluid en grondgeluid. Een aantal van deze onderwerpen komt in dezelfde volgorde ook terug onder kanttekeningen en risico's.

De argumenten zijn:

- het plan draagt met bijna 600 woningen bij aan het terugdringen van het woningentekort en de inspanningsverplichting om woningen te realiseren in de MRA Woondeal;
- het plan voldoet aan 50% betaalbare woningen. De genoemde 50% bestaat uit 30% sociale huur en 20% middeldure koop/huur. Het sociale deel bestaat voor 27% uit goedkope sociale huur, 13% tot aan de tweede aftoppingsgrens en 60% tot de liberalisatiegrens;
- het plan voldoet aan rijksbeleid en provinciaal beleid, de laddertoets en andere van toepassing zijnde wetgeving. Uitzondering is de Wet geluidhinder, zie verder onder Wegverkeersgeluid;
- de ontwikkeling past binnen de eerdere besluitvorming in de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0003036) om het bedrijventerrein te transformeren;
- er wordt aan belangrijke punten uit de Ontwikkelstrategie (OS) en het SPvE voldaan. Zie onder OS en SPvE;
- de verkeersafwikkeling is verzekerd door het aanpassen van de afrit van de N201 en andere maatregelen. Zie onder Verkeer;
- er worden voldoende parkeerplaatsen (956) gerealiseerd overeenkomstig het Handboek parkeernormen Haarlemmermeer 2018 (2018.0005796). Er komen 582 parkeerplaatsen in parkeergarages, 165 parkeerplaatsen op toekomstig openbaar terrein en 209 parkeerplaatsen in de bestaande openbare ruimte. In de bestaande openbare ruimte zijn na herinrichting 166 parkeerplaatsen beschikbaar, deels vervanging van te saneren plekken voor bestaande parkeerbehoefte en deels voor de nieuwbouw. Er worden netto 55 plekken toegevoegd. Voor de overige parkeerplaatsen kan gebruik gemaakt worden van bestaande parkeerplaatsen via dubbelgebruik. De parkeerdruk is dan 73% en is lager dan de in het handboek gestelde 85%;
- met het Stap-3-besluit Interimwet Stad- en milieubenadering (Interimwet S&M) wordt onderbouwd van de wettelijke geluidsnormen afgeweken. De inrichting van de

buitenruimten wordt als voldoende compensatie gezien. Er zijn geen zienswijzen tegen ingediend. Zie verder onder Wegverkeersgeluid;
- er zijn aanduidingen met materiaalvoorschriften opgenomen (artikel 5.2.4) die ervoor zorgen dat er goed geïsoleerd wordt gebouwd, om de geluidshinder binnenshuis zoveel mogelijk te beperken;
- de monumentale bomen worden behouden;
- vanuit ecologie, flora en fauna en stikstof zijn er geen belemmeringen;
- uit onderzoek (Notitie milieuhinder, bijlage 13 van de toelichting op het bestemmingsplan) blijkt dat omliggende bedrijven niet belemmerd worden in hun huidige bedrijfsactiviteiten. De afstand tot de woningen, hierbij uitgaande van gemengd gebied, is acceptabel;
- de ingediende zienswijzen hebben op enkele punten geleid tot ondergeschikte aanpassingen van het plan, zoals een betere onderbouwing van de milieuzoneringsrapportage, de parkeerbalans en het vergroten van de afstand tussen het bouwvlak en Wijkermeerstraat 23. De zienswijzen leiden niet tot een fundamenteel ander bestemmingsplan. Zie de Nota van Zienswijzen (bijlage 4);
- er zijn diverse ambtelijke wijzigingen doorgevoerd. De belangrijkste zijn:
  - diverse aanvullingen, verduidelijkingen en verbeteringen in de onderzoeken en toelichting;
  - T-splitsing in plaats van rotonde voor de nieuwe ontsluiting aan de noordzijde (parallel aan de N201);
  - bestemmen bestaande waterleiding langs de N201;
  - toevoegen geluidsschermen aan de N201-zijde;
  - juridisch borgen van de groene inrichting parkeerdekken, de verplichte sloop van de woning aan de Hoofdweg, de fasering (eerst bebouwing langs N201) en een minimum aantal gebouwde parkeerplaatsen.

  Alle (ambtelijke) wijzigingen staan in de Nota van Zienswijzen;
- het beeldkwaliteitsplan 'Het Nieuwe Noord' (bijlage 7) biedt een goede basis voor het uiterlijk van de gebouwen. Er zijn hiertegen geen zienswijzen ingediend. Door deze op te nemen in de Welstandnota wordt het de toetsingsgrond voor de omgevingsvergunning.

OS en SPvE
De raad heeft kaders meegegeven voor de ontwikkeling van dit gebied in de Ontwikkelstrategie (OS) en het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE).
Op een aantal punten is het bestemmingsplan strijdig met de OS, maar heeft de raad door het vaststellen van het SPvE al ingestemd met die wijzigingen.

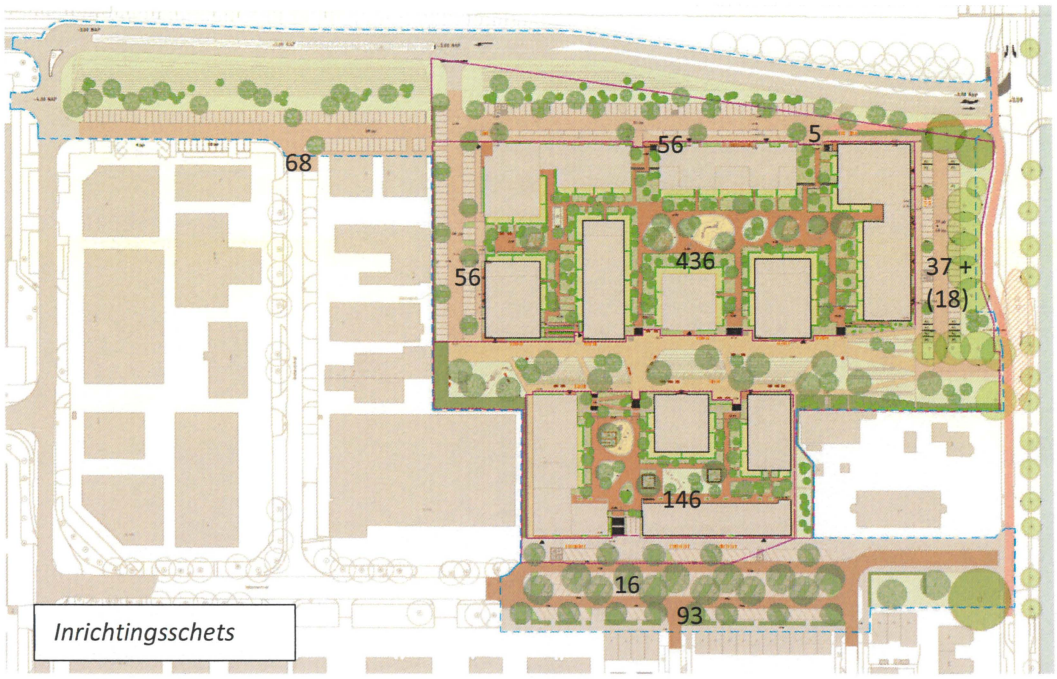
Aan een aantal belangrijke punten uit de OS en het SPvE wordt (nagenoeg) voldaan:
- er worden voor 593 woningen 582 gebouwde parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarmee wordt nagenoeg voldaan aan één gebouwde parkeerplaats per woning. Dit is geborgd in artikel 11.1;
- minimaal 25% groen door een groenstrook tussen de twee bouwkavels en een groene buitenruimte tussen de gebouwen door inrichting van de daken van de parkeergarages. De groene invulling van de parkeerdekken is geborgd in artikel 5.4.1;
- de woning aan de Hoofdweg Westzijde 587 is opgekocht en wordt gesloopt (geborgd in artikel 3.2.3), zodat de groene verbinding tussen Hoofdweg en de rest van het gebied gerealiseerd kan worden;
- een groene uitstraling richting de Hoofdweg, omdat het gebouw op circa 30 meter afstand staat;

- een kleine hoeveelheid (610m^2) wijkondersteunende ruimte aan de Wijkermeerstraat. Deze kan wel omgezet worden naar maximaal 10 woningen indien hier geen invulling aan gegeven kan worden;
- scheiding van het verkeer van het bedrijventerrein en de woningen door het verleggen van de afrit van de N201;
- in artikel 5.2.7 is een voorwaardelijke bepaling opgenomen om te zorgen dat eerst de bebouwing en de geluidschermen langs de N201 gebouwd worden. Hiermee wordt geborgd dat de geluidsafschermende werking, die die bebouwing heeft, gerealiseerd is voordat de andere woningen in gebruik genomen worden. Als uit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ook zonder de eerstelijnsbebouwing voldoet, mogen de woningen wel gebruikt worden;
- er wordt voldaan aan de eis dat er geen balkons langs de Wijkermeerstraat en de Groencorridor zijn.

Verkeer
Uit onderzoek blijkt dat het omliggende wegennet de afwikkeling van het plan niet aankan. In de OS werd nog uitgegaan van een extra brug over de Hoofdvaart. Daarna zijn er nog meer varianten onderzocht. In het SPvE staat een variant waarbij de afrit van de N201 verlegd wordt en die afrit ook dient als een parallelweg langs de N201. Via deze weg wordt het verkeer van en voor het bedrijventerrein buiten de woongebieden gehouden.
Voor de aansluiting tussen deze parallelweg en het bedrijventerrein was ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan nog een rotonde gedacht.
Deze is nu vervangen door een T-splitsing en is verschoven van de Debbemeerstraat naar de Noordmeerstraat. Dit omdat de rotonde niet goed inpasbaar bleek, gelet op de beschikbare ruimte. Met deze oplossing wordt het doel (scheiden woon- en werkverkeer) en voldoende ruimte voor de verkeersafwikkeling behaald.



Parkeren
De parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling is 956 parkeerplaatsen, gegeven het programma dat is vastgelegd in de anterieure overeenkomst. Er komen 582 parkeerplaatsen in de parkeergarages en 165 parkeerplaatsen in de (toekomstig openbare) buitenruimte op het eigen terrein. De overige 209 parkeerplaatsen komen in het bestaand openbare gebied deels doorherinrichting, deels door dubbelgebruik. Met de parkeerdrukmeting is aangetoond dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn, dan wel gemaakt kunnen worden.



Het Handboek voorziet in de mogelijkheid het parkeren (deels) niet op eigen terrein op te lossen, indien dit op eigen terrein niet mogelijk is, aangetoond wordt dat het bezettingspercentage lager is dan 85% en rekening gehouden wordt met andere ontwikkelingen in hetzelfde gebied die mogelijk een claim leggen op dezelfde parkeerplaatsen. In dit geval bijvoorbeeld bedrijfsuitbreidingen, functiewijzigingen, omzetten van de huur- naar koopwoningen of andere ontwikkelingen.

Het dubbelgebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is in dit geval mogelijk omdat bedrijven en woningen andere gebruiksmomenten hebben. Uit parkeerdrukmetingen blijkt dat er voor de tijdstippen waarop er veel vraag is naar parkeren voor de woningen (werkdagavond en zaterdagavond) er in de huidige situatie zo'n 260 vrije parkeerplaatsen zijn. Hiervan mogen er zo'n 210 gebruikt worden om onder de 85% te blijven. Het tekort is 209 plaatsen en kan daarmee, conform Handboek, in beginsel opgelost worden in de openbare ruimte, mist het aantal parkeerplaatsen minimaal 367 blijft.

Door de realisatie van de parallelweg verdwijnen er 91 plaatsen. Uit het parkeerdrukonderzoek blijkt dat deze niet allemaal gebruikt worden. Gelet op de parkeerdrukmeting hoeven deze niet gecompenseerd te worden. Er is voldoende ruimte. Hoewel de 91 parkeerplaatsen niet gecompenseerd hoeven te worden vanuit de parkeerbehoefte van de bedrijven, moeten deze wel (minimaal) weer toegevoegd worden aan de bestaande openbare ruimte om de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen (bewoners en bezoekers) op te vangen.

Het volledig benutten van de vrije ruimte ten behoeve van één ontwikkeling is in dit geval niet wenselijk. Daarom worden de omliggende straten heringericht en worden er extra parkeerplaatsen gemaakt. Door herinrichting van de Wijkermeerstraat en de Achtermeerstraat kunnen 166 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot een netto toename van 55 parkeerplaatsen in de bestaande openbare ruimte ten opzichte van de huidige situatie. Het uiteindelijke resultaat is een bezettingsgraad van 73% op het piekmoment.

In de anterieure overeenkomst staat dat middeldure huurwoningen en vrije sectorhuurwoningen kunnen worden omgezet naar respectievelijk hetzelfde aantal betaalbare koopwoningen en vrije sector koopwoningen. Dat leidt tot een extra parkeerbehoefte. De ontwikkelaar zal op het moment dat hij deze wijziging wil, moeten kunnen aantonen dat de benodigde extra parkeerplaatsen aanwezig zijn, dan wel gemaakt kunnen worden. Gelet op de bezettingsgraad is hiervoor nog ruimte beschikbaar.

Luchtkwaliteit (wettelijk)
Vanuit de Wet milieubeheer gelden bepaalde wettelijke normen (grenswaarden) voor bepaalde stoffen en deeltjes ten aanzien van luchtkwaliteit. Hieraan wordt voldaan.
Deze grenswaarden zijn echter gesteld om het toevoegen van vervuilende activiteiten te toetsen. Dus niet om blootstelling van nieuwe gevoelige functies (zoals woningen) aan een bestaande situatie te toetsen. Of een nieuwe functie toelaatbaar is gegeven de bestaande luchtkwaliteit, is een afweging die in het kader van een goede ruimtelijke ordening gemaakt moet worden. Zie daarvoor onder Gezondheid.

Er wordt overigens op Europees niveau gewerkt aan nieuwe grenswaarden, waarbij mogelijk aangesloten gaat worden bij de WHO (World Health Organisation)-richtlijnen. Zie verder onder kanttekeningen Luchtkwaliteit-strengere grenswaarden.

Wegverkeersgeluid en Stap-3 besluit (zie ook bijlage 1)
Voor dit plangebied gelden twee wettelijke normen en gemeentelijk beleid. Er zijn twee normeringen van toepassing voor wegverkeersgeluid, een voor provinciale wegen en een voor gemeentelijke wegen. De woningen hebben een geluidsbelasting van maximaal 61 dB. De geluidsbelasting van de provinciale N201 mag op de gevels van woningen maximaal 53 dB bedragen. Hier wordt niet aan voldaan.
Voor gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Daar wordt aan voldaan. Daaruit volgt ook dat 61 dB een waarde is die niet onaanvaardbaar is.

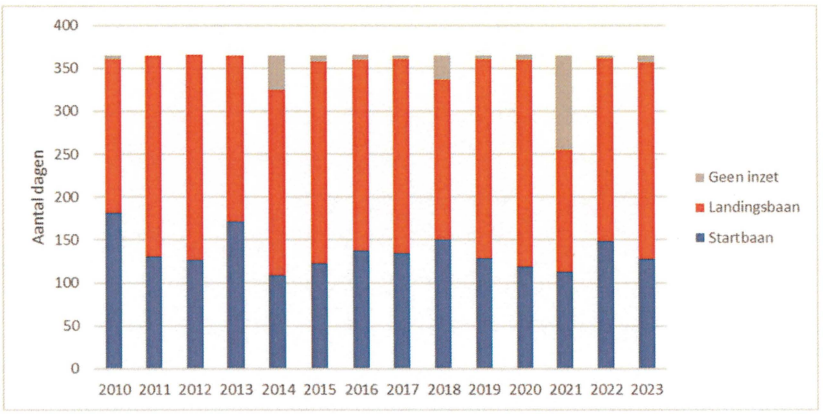
Als gevolg van de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van de provinciale weg zouden de gevels van 159 woningen moeten worden uitgevoerd als zogenoemde dove gevel. Dat wil zeggen dat tegen die buitengevel alleen verblijfsruimten zonder te openen ramen/deuren, of niet-verblijfsruimten (zoals toilet en badkamer) zijn toegestaan. Dit is als niet wenselijk beoordeeld.

Met toepassing van de Interim wet stad en milieubenadering en een zogeheten stap 3 besluit kan afgeweken worden van sommige wettelijke normen en grenswaarden. Hiervoor gelden dan wel voorwaarden, zoals extra isolatiemaatregelen en compenserende maatregelen. Deze waren ook al noodzakelijk vanuit het grondgeluid. De extra isolatiemaatregelen zijn geborgd in de regels van het bestemmingsplan (artikel 5.2.4). Als compenserende maatregel wordt gezorgd voor een geluidluwe en groene buitenruimte op het parkeerdek. Door de toegevoegde geluidsschermen wordt een geluidluwe verblijfsruimte gemaakt. Ook dit is geborgd in de regels van het bestemmingsplan (artikel 5.2.6).

Ook de in het SPvE gestelde akoestische randvoorwaarden worden overschreden. Hierin staat dat de geluidsbelasting niet hoger mag zijn dan 60 dB en cumulatief niet meer dan 66 dB. Beide worden in dit plan overschreden met 1 dB, maar het betreft een beperkt aantal woningen. Gelet op de geringe overschrijding en het beperkt aantal woningen kan met de motivering in het Stap-3-besluit hiervan worden afgeweken.

Grondgeluid (zie ook bijlage 1)
Er zijn geen wettelijke normen voor grondgeluid. Vanuit een goede ruimtelijke ordening moet dit aspect echter wel beoordeeld en meegewogen worden. Door TNO en door M+P zijn onderzoeken gedaan naar grondgeluid. Het TNO-rapport is een analyse op basis van modellen, M+P heeft metingen verricht om de aannames die door TNO gedaan zijn te verifiëren. De aannames van TNO blijken goed te kloppen met de metingen.
Het M+P-rapport concludeert dat "gelet op de 10 tot 16% (zijde Hoofdweg) en 16 tot 25% (zijde N201) en ernstig gehinderden vanwege wegverkeerslawaai de te verwachten hinder vanwege grondlawaai minder en minder frequent is te verwachten dan van het wegverkeer en daarmee acceptabel is te noemen."

Grondgeluid doet zich voor als de Polderbaan, een preferente baan, wordt gebruikt als startbaan.
De Polderbaan is zo'n 350 dagen per jaar en 22 uur per dag in gebruik. In de periode 2016 - 2022 hebben er jaarlijks 48.000 tot 65.000 starts per jaar plaatsgevonden. Grofweg kan gesteld worden dat in de maanden april tot en met juni de Polderbaan meer ingezet wordt als startbaan dan als landingsbaan, terwijl in de rest van het jaar dat andersom is.



Uit het onderzoek blijkt dat de Zwanenburgbaan geen rol speelt wat betreft grondgeluid.
Grondgeluid is dus niet altijd aanwezig. Om die reden hoeven er voor grondgeluid geen dove gevels (gevels zonder te openen delen) gerealiseerd te worden. Als de Polderbaan niet gebruikt wordt als startbaan, kan immers (zonder geluidsoverlast) een raam geopend worden.
Uit het onderzoek blijkt dat het grondgeluid zo'n 40-45 dB (A) bedraagt. Voor de beoordeling van grondgeluid spelen twee criteria een rol:

- De NSG-curve (van de Nederlandse Stichting Geluidshinder) is de curve waarbij 90% van 50- tot 60-jarigen het geluid dat daaronder blijft niet hoort. Hoe meer geluid boven deze curve hoe meer mensen het horen.
- De Vercammen-curve geeft de lijn aan waarbij 3%-10% van de mensen zich gehinderd voelt.

Uit het onderzoek van M+P blijkt dat zowel binnenshuis als buitenshuis sprake is van overschrijding van beide criteria.
Binnenshuis bij een gesloten gevel, inclusief de extra isolatiemaatregelen, ligt zo'n 10% van de starts boven de NSG-curve en is daarmee voor een deel van de bewoners goed hoorbaar.
Zo'n 1-2% van de starts ligt bij een gesloten gevel, inclusief de extra isolatiemaatregelen, boven de Vercammencurve, zodat meer dan 3%-10% zich gehinderd zal voelen.
Ook aan de geluidluwe zijde zal (afhankelijk van de precieze locatie van de woning) met een raam op kiepstand binnenshuis sprake zijn van overschrijding van de Vercammen-curve in 2%-5% van de starts.

Het grondgeluid in de buitenruimte (achter de eerstelijnsbebouwing) zal goed hoorbaar zijn. Meer dan 10% van de starts ligt boven de NSG-curve. Gesprekken hoeven waarschijnlijk niet onderbroken te worden. Door de toevoeging van de geluidsschermen zal het grondgeluid in de

openbare verblijfsruimte op de parkeergarage met 3 á 4 dB verder beperkt worden, zodat de groene openbare ruimte akoestisch aangenamer wordt.

Grondgeluid is echter ingewikkeld geluid. Er is weinig over bekend en het heeft een aantal kenmerken die het onderscheidt van 'normaal' geluid, zoals wegverkeerslawaai. Zie verder onder kanttekeningen Grondgeluid.

Gezondheid (zie ook bijlage 1)
Er zijn geen wettelijke normen voor gezondheid. Vanuit een goede ruimtelijke ordening moet dit aspect echter wel beoordeeld en meegewogen worden.
Deze locatie ligt op een behoorlijk belaste locatie. De luchtkwaliteit, geurhinder, de geluidsbelasting van de N201 en het grondgeluid van de Polderbaan zijn aspecten die negatieve effecten (ook cumulatief) hebben op de gezondheid. Met diverse maatregelen zijn de gezondheidsrisico's verminderd, zodat alles afwegende gesteld kan worden dat dit plan aanvaardbaar is.

In de Omgevingsvisie heeft de raad een aantal uitgangspunten vastgesteld (onder andere op bladzijde 36):
- Gezondheid (luchtkwaliteit, geluid) moet onderdeel zijn van een brede afweging.
- Er is zo beperkt mogelijke hinder van geluid, licht, geur of magneetvelden.
- Zorgdragen voor een, in zoveel mogelijk gevallen, akoestisch goed woon- en leefklimaat om de gezondheid van inwoners te borgen. Overlast door geluid kan immers leiden tot (slaap)verstoring en gezondheidsklachten.

Op 30 januari 2023 heeft de GGD Kennemerland een advies uitgebracht over deze locatie (bijlage 24 van de toelichting). De conclusie luidt: "Bouwen in het Nieuwe Noord is vanuit het oogpunt van gezondheid af te raden in verband met de zeer hoge geluidsbelasting en onvoldoende luchtkwaliteit, met bijbehorende negatieve effecten op de gezondheid."
Daarnaast geeft de GGD advies over eventueel te treffen maatregelen (bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en gezondheidsbevorderende (inrichtings)maatregelen) aan dat "Deze maatregelen kunnen echter nooit de negatieve gezondheidseffecten door de hoge milieubelasting tenietdoen". Zie het GGD-advies (bijlage 24) voor meer informatie. In dit plan zijn een aantal maatregelen genomen.

Luchtkwaliteit is een aspect dat op deze locatie grotendeels buiten de gemeentelijke invloedssfeer ligt, aangezien de oorzaak ligt bij de N201 en Schiphol. De beperkte keuzes die wij wel hebben zijn: (1) wel of geen woningbouw op deze locatie en (2) voldoende afstand tot de weg houden. Aan dat laatste is voldaan. De afstand tot de N201 is voldoende groot (meer dan 50 meter).

In het bestemmingsplan zijn diverse maatregelen verwerkt om de geluidsbelasting weg te nemen dan wel te compenseren. De woningen worden zwaarder geïsoleerd dan gebruikelijk (artikel 5.2.4).
Ten opzichte van het ontwerp zijn bovendien geluidsschermen toegevoegd tussen de gebouwen langs de N201 (artikel 5.2.6). Hiermee wordt het binnenterrein geluidluw (maximaal 48 dB), zodat sprake is van een compenserende groene buitenruimte. De verplichte groene inrichting is ook geborgd in het bestemmingsplan. Zie eerder onder Wegverkeersgeluid.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's van het vaststellen van het bestemmingsplan?
Strijdigheid met SPvE

- Het plan voldoet niet aan een aantal punten in het door de raad vastgestelde SPvE: Stedenbouwkundige afwijkingen met positief advies van Kwaliteitsteam en Welstand.
  - het voorkomen van een lange wand langs de N201 is niet architectonisch opgelost. Het stedenbouwkundige ontwerp gaat uit drie losse gebouwen. Dat heeft negatieve consequenties voor de geluidsafschermende werking en het buitenklimaat. Het geluid komt het gebied in en belast ook de tweede en derde lijnsbebouwing;
  - aan de N201-zijde worden wel balkons toegestaan (in plaats van loggia's);
  - de balkons moeten volledige integraal met de architectuur van de gevel ontworpen worden (geborgd in artikel 5.2.1.f). Daarvoor is een architectonische reden: met loggia's ontstaat er een minder gevarieerde en lange wand, terwijl één van de uitgangspunten ook het voorkomen van een lange wand is;
  - de lagen hoger dan zevende verdieping zijn niet terugliggend of in een kap gesitueerd;
  - de plint is geen 4 meter, maar minimaal 3,5 meter hoog (artikel 5.2.1.k). Dit sluit aan bij de parkeergarage;
  - er vindt beperkt functiemenging plaats. Aan de Wijkermeerstraat is ruimte voor 610 m^2 aan wijkondersteunende functies, wat overeenkomt met de gewenste centrumfuncties uit de OS (bladzijde 30).
- Afwijkingen op gebied omgevingskwaliteit (luchtkwaliteit en geluid). Verderop wordt uitgelegd waarom dit toch acceptabel is.
  - het plan voldoet niet aan de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit. Zie verder onder Gezondheid en Luchtkwaliteit;
  - de geluidsbelasting is hoger dan volgens het SPvE zou mogen. De geluidsbelasting mag niet hoger mag zijn dan 60dB en cumulatief niet meer dan 66 dB. Beide worden in dit plan overschreden. Ze zijn respectievelijk 61 dB en 67 dB. Deze afwijking wordt beargumenteerd in het Stap-3 besluit (bijlage 3). Zie bij Argumenten onder Wegverkeersgeluid;
  - geluidluwe gevels zijn niet altijd geluidluw door het grondgeluid;
  - er wordt beperkt geluidsadaptief gebouwd. Er wordt extra geïsoleerd. De vormgeving en materialisering van gevels of daken is niet geluidsadaptief.

Parkeren in de openbare ruimte
In dit plan worden 209 van de 956 benodigde parkeerplekken gerealiseerd in de openbare ruimte (deels dubbelgebruik, deels via herinrichting). Dat is ongeveer 22%. Dat kan volgens het Handboek. Als de dure huurwoningen in het plan (deels) omgezet worden naar koopwoningen, stijgt dit percentage nog iets, afhankelijk van de aantallen. De kanttekening hierbij is dat dit plan als eerste een zo groot beroep op de bestaande openbare ruimte doet. De volgende ontwikkelingen in Hoofddorp Noord zullen, afhankelijk van het programma, telkens minder mogelijkheden hebben om het (bezoekers)parkeren op deze manier op te lossen. Door extra parkeerplaatsen te realiseren in de openbare ruimte worden de bestaande parkeerplaatsen weliswaar minder belast met deze ontwikkeling, maar die extra parkeerplaatsen leggen een claim op gemeentelijke grond, zodat die niet ingezet kan worden ten behoeve van groen, klimaatadaptatie, waterinfiltratie et cetera.

Luchtkwaliteit-strengere grenswaarden (zie ook bijlage 1)
Op dit moment wordt op Europees niveau gewerkt aan aanscherping van de grenswaarden. Het Europees Parlement (EP) heeft op 21 september 2023 een voorstel aangenomen dat de uitgangspunten vastlegt voor nieuwe normen, inclusief een recht op compensatie bij niet-naleving van de kwaliteitsnormen of (verbeter)programma's door overheden. Dat aangenomen voorstel moet in onderhandeling met de Europese Raad omgezet worden in regelgeving, die

daarna vastgelegd moet worden in nationale regelgeving. Zo zijn ook de huidige normen tot stand gekomen.

Tabel vergelijking plan en (toekomstige) luchtkwaliteitswaarden (kalenderjaar)

Soort	Waarde Nieuwe Noord (µg/m³)	Grens-waarde (µg/m³)	Grens-waarde 2030 (µg/m³)	Grens-waarde 2035 (µg/m³)	Overschrijding Waarde 2030/2035 (µg/m³)	WHO advies-waarde (µg/m³)	Overschrijding Waarde WHO (µg/m³)
PM_{10}	17,8	40	20	15	2030: niet 2035: 2,8	15	Ja: 2,8 (119%)
$PM_{2,5}$	10,1	20	10	5	Ja: 0,1 resp 5,1	5	Ja: 5,1 (202%)
NO_2	24,8	40	20	10	Ja: 4,8 resp. 14,8	10	Ja: 14,8 (248%)

Het voorliggende plan zou per 2030 niet meer voldoen aan de grenswaarden voor $PM_{2,5}$ en NO_2 en per 2035 ook niet meer aan die van PM_{10}.

Op het moment dat niet voldaan wordt aan de grenswaarden, moeten maatregelen getroffen worden om wel aan die grenswaarden te gaan voldoen. Op dit moment is niet duidelijk of het Rijk, de provincie of de gemeente dan aan zet is en wie die kosten betaalt. Voor deze locatie geldt dat Schiphol en de provinciale weg belangrijke oorzaken zijn van de slechte kwaliteit. Over beide hebben wij geen zeggenschap.

Luchtkwaliteit - WHO-advieswaarden (zie ook bijlage 1)
De WHO-advieswaarden zijn geen wettelijk toetsingskader. De raad heeft hierover in het SPvE wel een kader meegegeven: "Er wordt onderzocht en gestreefd naar de luchtkwaliteit ter plaatse van woningen, tuinen, speelpleinen, wandelroutes en gevoelige bestemmingen die aan de adviesnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie voldoet."

Er wordt niet voldaan aan de WHO-advieswaarden, zie de tabel hiervoor. Er wordt overigens vrijwel nergens in Hoofddorp aan de WHO-advieswaarden voldaan, maar er geldt wel dat hoe dichter bij de vervuilende bron(nen), hoe groter de afwijking en hoe meer gezondheidsrisico's. Op deze specifieke locatie geldt bovendien (in tegenstelling tot bijvoorbeeld het centrum) dat wij geen zeggenschap hebben over het nemen van maatregelen bij de bronnen (N201 en Schiphol).

Luchtkwaliteit - Ultrafijnstof en Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) (zie ook bijlage 1)
Er zijn nog geen wettelijke normen voor ultrafijnstof en ZZS. Vanuit een goede ruimtelijke ordening moet dit aspect echter wel, voor zover mogelijk, beoordeeld en meegewogen worden. De locatie Hoofddorp Noord lijkt vanuit ultrafijnstof en ZZS bezien geen voor de hand liggende woningbouwlocatie. Er is nog veel onbekend over ultrafijnstof en ZZS, omdat het onderzoek daarnaar nog beperkt is, maar duidelijk is dat er gezondheidsrisico's zijn. Die risico's nemen toe bij hogere concentraties. Het duiden van die risico's is echter lastig. Wel geldt: hoe dichter bij de vervuilende bron, hoe hoger de concentraties en dus hoe hoger de gezondheidsrisico's.

Verder geldt voor deze locatie dat de WHO-advieswaarden ook in de toekomst (in 2030, 2035) naar verwachting niet worden gehaald in tegenstelling tot andere locaties in Haarlemmermeer die verder van de luchthaven liggen.

Voor ultrafijnstof geldt dat de concentraties het hoogst zijn bij de startbanen van Schiphol. Hoe verder weg, hoe minder ultrafijnstof. Deze locatie ligt in de zone met 8.000 tot 9.000 deeltjes/m^3, wat behoort tot de hoogste concentratie ultrafijnstof gebieden van Haarlemmermeer (en Nederland).

TNO heeft in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de emissies van ZZS op onder andere Schiphol. Uit het onderzoek blijkt dat de uitstoot van ZZS door vliegtuigen veel hoger is dan de norm die geldt voor andere industriële bedrijven (soms wel duizenden keren). Daarbij moet echter wel worden opgemerkt dat de norm voor inrichtingen geldt voor puntbronnen (schoorstenen), die zich niet verplaatsen. Vliegtuigen verplaatsen zich wel en dus zegt deze vergelijking niet zo veel over de daadwerkelijke bijdrage van luchtvaart aan de concentraties in de omgeving.

Het TNO-rapport is nog niet voldoende concreet om ruimtelijke plannen op te kunnen beoordelen. Vervolgonderzoek is nog nodig. Het effect en de mate van concentraties op het plan 'Het Nieuwe Noord' is niet bekend en hoe het zich verhoudt tot de rest van de gemeente kan ook niet goed worden vastgesteld.

Grondgeluid (zie ook bijlage 1)
Er is onderzoek gedaan naar grondgeluid, maar dat betreft alleen onderzoek naar de hoorbaarheid ervan. Grondgeluid heeft echter ook een aantal kenmerken, die niet onderzocht zijn, omdat die qua scope en wetenschappelijk niveau nog niet of nauwelijks zijn uitgevoerd. Het gaat dan om ruimteresonantie, trillingen en het voelen van geluid.

Dat deze verschijnselen zich zullen voordoen als de Polderbaan in gebruik is als startbaan is wel zeker, omdat dat inherent is aan het grondgeluid, maar het is onbekend hoe vaak en waar precies die zich in dit plan zullen voordoen. Deze aspecten zullen hinder veroorzaken bij een aantal mensen.

Gezondheid (zie ook bijlage 1)
Dat deze locatie vanuit gezondheid (geluid, luchtkwaliteit) niet positief beoordeeld wordt, hoeft niet te betekenen dat sprake is van strijd met een goede ruimtelijke ordening, omdat daarbij alle relevante aspecten tezamen afgewogen en beoordeeld moeten worden.

De gemeentelijke keuze om dichterbij Schiphol te bouwen staat op gespannen voet met het in de Omgevingsvisie geformuleerde streven om het aantal gehinderden te beperken. Hoe dichter bij de bron, hoe groter de gezondheidsrisico's, hoe groter het aantal gehinderden en hoe groter de overlast. Afstand houden is de beste maatregel om gezondheidsschade te voorkomen. De belasting is afkomstig van meerdere bronnen en betreft meerdere factoren; luchtkwaliteit (waaronder ook geur, ultrafijnstof en ZZS), wegverkeersgeluid en grondgeluid. Deze effecten zijn cumulatief. Dit heeft daarmee negatieve effecten op gezondheid van de toekomstige bewoners, ondanks de compenserende maatregelen genomen worden voor (grond)geluid.

Voorzorgsbeginsel
Het voorzorgsbeginsel is een moreel en politiek principe dat stelt dat als een bepaald beleid of handeling mogelijk (gezondheids)schade kan veroorzaken aan de bevolking en indien er nog geen wetenschappelijke overeenkomst over de kwestie bestaat, het beleid of de actie in kwestie niet mag worden uitgevoerd. Vanuit dit beginsel wordt bijvoorbeeld wonen onder hoogspanningsleidingen sinds 2005 ontraden (https://www.rivm.nl/sites/default/files/2018-11/beleidsadvies%20VROM%202005.pdf) op basis van een zwak statistisch verband tussen wonen onder hoogspanningsleidingen en leukemie bij kinderen.

De GGD heeft een negatief advies gegeven over de locatie. Het cumulatieve effect van de milieu-aspecten geeft geen positief beeld, terwijl er ook nog veel onduidelijkheid is op dit vlak. Vanuit het voorzorgbeginsel zou het wenselijk zijn nader onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit (ultrafijnstof, ZZS, nieuwe grenswaarden fijnstof, NO_2) en grondgeluid en de cumulatie van deze effecten te doen. Tegelijkertijd staat dit onderzoek nog in de kinderschoenen. Er ontstaat daarmee het dilemma van enerzijds zorgvuldigheid en voorzorg versus problemen oplossen (zoals woningnood) en besluiten nemen op basis van de huidige kennis en met de huidige stand van zaken. Alles afwegende is het voorstel om tot besluitvorming over te gaan en geen aanvullend onderzoek te doen.

Effect op omliggende bedrijven
Hoewel dit plan bestaande bedrijven en hun bedrijfsvoering niet beperkt, zijn er wel negatieve effecten. Bij het veranderen/uitbreiden van de bedrijfsvoering of bij nieuwvestiging van bedrijven (bijvoorbeeld na verkoop) moet rekening gehouden worden met de aanwezigheid van de nieuwe woningen in de directe omgeving. Via het Activiteitenbesluit worden hier eisen aangesteld. Het kan dan gebeuren dat er extra maatregelen getroffen moeten worden, die zonder dit plan niet genomen hadden hoeven worden. Gelet op het algemene belang van woningbouw en het feit dat de bedrijven niet gehinderd worden in hun huidige bedrijfsvoering, wordt dit acceptabel geacht.

Precedentwerking voor de verdere ontwikkeling van Hoofddorp Noord
Voor dit plan wordt afgeweken van een aantal eisen uit de OS. Deze afwijkingen gelden dan in principe ook voor de gehele Ontwikkeling Hoofddorp Noord. Dat betreft onder andere:
- het toestaan van een hogere geluidsbelasting langs de N201, ook cumulatief;
- het (incidenteel) toestaan van balkons langs de openbare ruimte.
- het niet terugliggen van hogere verdiepingen of deze vormgeven in een kap.

Daarnaast wordt met de vaststelling van het plan ook een norm voor het grondgeluid gesteld, namelijk binnenshuis een overschrijding van de Vercammencurve voor circa 1-2% van de starts.

3.3 Wat mag het kosten?
Voor deze locatie is een anterieure overeenkomst gesloten waarin bindende afspraken zijn gemaakt omtrent de vergoeding van de gemeentelijke plankosten (kostenverhaal). Inmiddels is gebleken dat deze vergoeding niet toereikend is. De extra gemaakte en te maken kosten zijn grotendeels te wijten aan de uitloop van het proces rondom de vaststelling van het bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken. Bij het MPG 2024 (RV 10838086) wordt daarom een aanvullende budgetaanvraag gedaan van € 0,3 mln. De dekking van deze kosten komt uit de Algemene Reserve Grondzaken.

Wat zijn de financiële risico's?
Mogelijk is er een aantal toekomstige financiële risico's gelet op overschrijding van de WHO-advieswaarden. Of deze kosten zich voordoen hangt af van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit, de uiteindelijke Europese regelgeving, de doorvertaling daarvan in nationale regelgeving en de wijze waarop en door wie de knelpunten opgelost moeten worden en de ontwikkelingen van jurisprudentie ten aanzien van aansprakelijkheid. Het gaat om:
- kosten die gemoeid zijn met maatregelen om te voldoen aan de nieuwe normen en
- kosten vanuit aansprakelijkheid indien sprake is van geleden gezondheidsschade.

Indien de raad besluit het bestemmingsplan niet vast te stellen, dan zijn er financiële risico's indien daartegen beroep wordt ingesteld en het besluit vernietigd wordt door de raad van

State. In dat geval is sprake van een onrechtmatig besluit jegens de ontwikkelaar. Wij kunnen dan schadeplichtig zijn.

Indien meer tijd nodig is voor besluitvorming en de raad vooralsnog geen besluit wil nemen, is er risico op het verbeuren van een dwangsom, gelet op het ingestelde beroep niet-tijdig beslissen.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De raad besluit over het bestemmingsplan, het Stap-3-besluit, het niet nodig zijn van een exploitatieplan en het beeldkwaliteitsplan. De portefeuillehouder voor Ruimtelijke ontwikkeling is het eerste aanspreekpunt binnen het college.
Het vaststellen van een hogere grenswaarde is gemandateerd aan de teammanager Ruimtelijke Plannen als er geen zienswijzen zijn.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

Gecoördineerde procedure
Er is sprake van een gecoördineerde procedure. Dat wil zeggen dat de procedures voor bestemmingsplan, omgevingsvergunning en de andere besluiten hetzelfde zijn en tegelijkertijd doorlopen worden. Als het bestemmingsplan vastgesteld wordt, kan de omgevingsvergunning direct verleend worden. Voor de beroepsprocedure worden alle besluiten als één besluit gezien.

Participatie en communicatie
Gedurende de procedure zijn er diverse informatiemomenten met de omgeving geweest.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 16 augustus 2022 zes weken ter inzage gelegen. In die periode zijn er zes zienswijzen binnengekomen. Vijf zienswijzen zijn ontvankelijk en hebben geleid tot aanpassingen in het voorliggende bestemmingsplan. Ook zijn er ambtelijke wijzigingen doorgevoerd. De zienswijzen zijn samengevat en staan samen met alle aanpassingen in de Nota van Zienswijzen.

Het ontwerp Stap-3-besluit en het ontwerpbesluit HGW hebben tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Het ontwerp Stap-3-besluit is op 15 augustus 2022 bekend gemaakt in het Gemeenteblad en toegezonden aan Gedeputeerde staten. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

Het ontwerpbeeldkwaliteitsplan het Nieuwe Noord heeft vanaf 21 september 2023 zes weken ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

Beroepen tegen niet-tijdig beslissen
Een van de indieners van zienswijzen heeft beroep ingesteld tegen het niet tijdig beslissen op het bestemmingsplan. Op 14 juni 2023 heeft de Rechtbank daarover uitspraak gedaan (202301 020). Het beroep is gegrond verklaard. De gemeente verbeurt een dwangsom van € 100 per dag voor elke dag dat het besluit later bekend gemaakt wordt dan 29 september 2023 tot een maximum van € 15.000. Het maximum is bereikt op 26 februari 2024.

In februari 2024 is er opnieuw beroep ingesteld tegen het niet tijdig beslissen door dezelfde partijen. Dit beroep is nog in behandeling.

Communicatie
Zoals gebruikelijk wordt het besluit omtrent bestemmingsplan, Stap-3-besluit, exploitatieplan en beeldkwaliteitsplan tezamen met het reeds genomen Hogere Grenswaardenbesluit, bekendgemaakt via het Gemeenteblad (te vinden op officielebekendmakingen.nl). Het besluit is ook te vinden op het omgevingsloket via https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/ (de opvolger van ruimtelijkeplannen.nl). Het besluit en de bijbehorende stukken worden zes weken ter inzage gelegd. Indieners van zienswijzen worden hierover geïnformeerd. Belanghebbenden kunnen in deze periode beroep instellen bij de Raad van State.

Juridische grondslag
- Alle besluiten worden op basis van het oude recht afgehandeld (artikelen 4.4 en 4.6 Invoeringswet Omgevingswet).
- Met het vaststellen van een bestemmingsplan (op basis van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, Wro) wordt het ruimtelijk planologisch kader vastgelegd voor de ontwikkeling van deze wijk. Op basis hiervan kunnen omgevingsvergunningen verleend worden.
- Op basis van artikel 6.12, eerste lid Wro is een exploitatieplan verplicht bij het vaststellen van een bestemmingsplan. Op basis van het tweede lid kan de raad besluiten dat dit niet nodig is, indien de kosten anderszins verzekerd zijn. Voor dit project is een anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar, zodat de kosten anderszins verzekerd zijn.
- Een besluit omtrent vaststelling van een bestemmingsplan treedt in werking na afloop van de beroepstermijn, tenzij er om een voorlopige voorziening wordt verzocht. Dan treedt het besluit nog niet in werking.
- Afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet (Chw) is van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij heeft. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard als er binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend. Na afloop van de inzagetermijn van zes weken kunnen er geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevuld.
- Op basis van artikel 2a Interimwet S&M mag de raad afwijken van een milieukwaliteitsnorm met betrekking tot geluid. Daarvoor geldt dezelfde procedure als voor het bestemmingsplan (artikel 12 Interimwet S&M).
- Een besluit over het beeldkwaliteitsplan treedt in werking na de bekendmaking. Er is geen beroep mogelijk.
- Door een vastgesteld beeldkwaliteitsplan toe te voegen aan de welstandsnota 'Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer 2020' (2020.0002340) (op basis van artikel 12a Woningwet) ontstaat het juridische kader voor de welstandtoets van aangevraagde omgevingsvergunningen. Er is geen beroep mogelijk.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?
Indien beroep wordt ingesteld, wordt de raad hierover geïnformeerd.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?
Met deze ontwikkeling wordt de realisatie van 593 woningen mogelijk gemaakt, wat bijdraagt aan de woningbouwopgave.
De ambitie van de MRA (Woondeal) is om in de periode tot en met 2030 circa 171.000 woningen te realiseren in de metropool. Door de woningbouwontwikkeling in Haarlemmermeer kunnen wij een aanzienlijk deel van deze regionale woningbouwopgave van de MRA mogelijk maken. Omdat de woningbouw in Haarlemmermeer onderdeel uitmaakt van de metropoolopgave, wordt er nauw samengewerkt met de MRA om deze opgave te kunnen realiseren.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris, de burgemeester,

Cees Vermeer Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):

1. Aanvullende informatie over bestemmingsplan Hoofddorp Hoofdweg 583ca
2. Nota van zienswijzen
3. Stap-3-besluit
4. Bestemmingsplan 'Hoofddorp Hoofdweg 853 ca'- Verbeelding
5. Bestemmingsplan 'Hoofddorp Hoofdweg 853 ca'- Regels met bijlage 1
6. Bestemmingsplan 'Hoofddorp Hoofdweg 853 ca'- Toelichting met bijlagen 1-31
7. Beeldkwaliteitsplan 'Het nieuwe Noord'

NB. *Bijlagen 2, 3 en 7 zijn ook opgenomen als bijlagen bij het bestemmingsplan, maar omdat dit aparte beslispunten zijn, zijn deze gemakshalve ook separaat bijgevoegd.*