Nota van zienswijzen

behoort tot het raadsvoorstel inzake het bestemmingsplan Hoofddorp Hoofdweg 583 ca.

A. Procedure
B. Beoordeling zienswijzen
c. Ambtshalve wijzigingen
Bijlage: geanonimiseerde zienswijzen

A. Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan Hoofddorp Hoofdweg 583 ca is op 15 augustus 2022 bekendgemaakt en heeft vanaf 16 augustus 2022 gedurende zes weken ter visie gelegen, samen met het STAP3 Ontwerpbesluit en het ontwerpbesluit Hogere grenswaarden. Tevens is Provincie Noord-Holland geïnformeerd over de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp-STAP3-besluit.
In deze periode kon iedereen zienswijzen indienen bij de gemeenteraad.

Er zijn zes zienswijzen binnengekomen. De raadsleden hebben een overzicht gekregen met de gegevens van de zienswijze-indieners (hierna: reclamanten). In deze nota van zienswijzen zijn de reclamanten met een nummer aangeduid dat correspondeert met de nummering in dat overzicht. Van de natuurlijke personen zijn geen persoonsgegevens vermeld. Dat is gedaan om te voldoen aan de regelgeving over privacy. Wij zullen individueel de reclamanten meedelen welke onderstaande tekstonderdelen over hun eigen zienswijze gaan. Zienswijzen 1 tot en met 5 zijn binnen de termijn ingediend. Ze zijn daarom ontvankelijk. Zienswijze 6 is buiten de termijn ingediend en daarmee niet-ontvankelijk. Wij geven voor de volledigheid wel een inhoudelijke reactie op deze zienswijze.

Op het STAP3 en het ontwerpbesluit Hogere grenswaarden zijn geen zienswijzen binnengekomen.

Het ontwerpbeeldkwaliteitsplan ‘Het Nieuwe Noord, Hoofddorp’ is op 20 september 2023 bekend gemaakt en heeft vanaf 20 september 2023 ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen binnengekomen.

B. Beoordeling zienswijzen

Reclamant 1

1.1 Nieuwe bebouwing te dicht op de erfgrens

Reclamant merkt op dat de voorgestelde invulling op de (voormalige) locatie van Hartgerink & Klomp te dicht tegen de erfgrens aankomt en daarmee te dicht tegen de bestaande bebouwing van de Wijkermeerstraat 23/27 aan. Daardoor wordt een toekomstige invulling met woningbouw van het perceel Wijkermeerstraat 23/27 onmogelijk. Er moet een (veel) grotere afstand tot de kavelgrens worden aangehouden. Daarnaast is bebouwing op het bestaande parkeerterrein op de locatie van voorheen Hartgerink & Klomp niet gewenst. Bebouwing van het parkeerterrein beperkt volgens reclamant de toekomstige ontwikkeling van de Wijkermeerstraat 23/27.

Reactie
De afstand van het bouwvlak tot de erfgrens is ongeveer 3m. Balkons van 2,5m zijn toegestaan, dus tot 0,5m vanaf de erfgrens. Artikel 50, 1e lid BW5 luidt:
“Tenzij de eigenaar van het naburige erf daartoe toestemming heeft gegeven, is het niet geoorloofd binnen twee meter van de grenslijn van dit erf vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken te hebben, voor zover deze op dit erf uitzicht geven.”
Geconcludeerd moet worden dat de afstand te klein is.
Daarom is de afstand tot de erfgrens vergroot. door het bouwvlak langs de Wijkermeerstraat met ca. 1m op te schuiven in de richting van de Hoofdweg. Daarnaast is een aanduiding op de verbeelding en een bepaling in de regels opgenomen dat binnen 2m. van de erfgrens geen balkons zijn toegestaan.

Hierdoor ontstaat meer ruimte en afstand, wat ook positief is bij een eventuele ontwikkeling van Wijkermeerstraat 23/27. Dat laat onverlet dat rekening gehouden zal moeten worden met alle randvoorwaarden, waaronder een goede aansluiting op omliggende terreinen. Dat is een ontwerpopgave. Door een afgewogen positionering van

buitenruimten, parkeerplaatsen een bouwhoogten kan er ook op het aangrenzende terrein een goede ontwikkeling plaatsvinden.

1.2 Afwentelen groene zone op toekomstige ontwikkelingen
Reclamant merkt op dat gesproken wordt over een, mogelijk verhoogde, groene zone die aan de linkerzijde aansluit op Wijkermeerstraat 23/27 en Debbemeerstraat 7-9(A). In de toelichting wordt niet aangegeven wat de verplichting is/wordt voor toekomstige ontwikkelingen op aangrenzende kavels. Reclamant krijgt de indruk dat de groene zone 'doorloopt' als 'openbaar netwerk' van groenvoorzieningen en vindt het plan onduidelijk of onvolledig op dit punt.

Reactie
Het is inderdaad de bedoeling dat de groenstructuur doorloopt in toekomstige ontwikkelingen.
De uitgangspunten voor het gehele gebied staan in het document 'Nieuw Noord: ontwikkelstrategie voor binnenstedelijke transformatie Hoofddorp-Noord' (2019.0036293, vastgesteld op 3 oktober 2019, hierna 'de Ontwikkelstrategie'). Daaruit blijkt dat verbinding met bestaand groen als cruciaal wordt beschouwd. Door gebruikmaking van de groene gebieden in en tussen de grote bouwblokken ontstaat een openbaar netwerk van groenvoorzieningen in het gebied. Uitgangspunt is dat bij ontwikkelingen zoveel mogelijk de verbinding wordt gezocht met bestaand groen.
In onderhavig plan is daarom een groene corridor bestemd en komen er groene binnentuinen op de parkeergarages tussen de appartementsgebouwen. Voor ontwikkelingen buiten het plangebied bevat dit plan geen regels, noch doet het uitspraken over de invulling van aangrenzende gebieden. De invulling van aangrenzende ontwikkelingen is immers te zijner tijd aan die ontwikkelende partijen. Daarbij gelden dan de uitgangspunten uit de Ontwikkelstrategie. Aangrenzende gebieden zullen de toekomstige invulling dus moeten afstemmen op de in dit plan aanwezige groen- en bebouwingstructuren.

Conclusies reclamant 1
De zienswijze leidt tot aanpassing van het plan. Het bouwvlak langs de Wijkermeerstraat is ca. 1 meter opgeschoven in de richting van de Hoofdweg. Daarnaast is een aanduiding op de verbeelding en een bepaling in de regels opgenomen dat binnen 2m. van de erfgrens geen balkons zijn toegestaan (sba-bk2).

Reclamant 2
Reclamant heeft ook een zienswijze ingediend op de omgevingsvergunning. De zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpomgevingsvergunning zijn inhoudelijk (ongeveer) gelijk. De parkeerregeling wordt primair geregeld in het bestemmingsplan. De omgevingsvergunningaanvraag wordt vervolgens getoetst aan de bestemmingsplanregels. Daarom worden beide zienswijzen bij het bestemmingsplan beantwoord.

2.1 Vervallen gehuurde parkeervoorzieningen
Reclamant wijst erop dat bij vergunningverlening voor de bedrijfsverzamelgebouwen aan de Debbemeerstraat 25 en 25a Hoofddorp een huurovereenkomst is gesloten met gemeente Haarlemmermeer voor de huur van 36 parkeerplaatsen om te voldoen aan de parkeernorm. De gehuurde parkeerplaatsen moeten beschikbaar blijven voor de bedrijfsverzamelgebouwen en voor een eventuele toekomstige ontwikkeling tot woonfuncties. Deze gehuurde parkeerplaatsen worden nu ten onrechte wegbestemd. De parkeerplaatsen zouden buiten het plangebied gehouden moeten worden. Reclamant verzoekt de gehuurde parkeerplaatsen buiten het plangebied te laten.

Reactie
De locatie van deze parkeerplaatsen is benodigd voor de aanleg van de verkeersontsluiting en het aanpassen van de afrit van de N201, die noodzakelijk is om woningbouw mogelijk te maken. Het betreft de verlegging van de afrit vanaf de N201, inclusief aansluiting op de Noordermeerstraat en de aanleg van een parallelweg naar het kruispunt met de Hoofdweg. Het is daarom niet mogelijk alle parkeerplaatsen op deze plek te behouden.

2.2 Relocatie parkeerplaatsen
Voor zover de parkeerplaatsen moeten wijken, kunnen de 36 parkeerplaatsen aansluitend aan de kantoorbebouwing gereloceerd worden. In ieder geval dienen er opnieuw 36 exclusieve parkeerplaatsen toegewezen te worden.

Reactie
Dat de huidige parkeerplaatsen niet kunnen blijven, wil niet zeggen dat het aantal parkeerplaatsen vermindert en er een tekort ontstaat voor de bedrijfsverzamelgebouwen.
Op basis van de parkdrukmeting kan zelfs geconstateerd worden dat voor deze 91 parkeerplaatsen geen compenserende maatregelen nodig zijn. Er is dan nog steeds voldoende ruimte in het gebied en de bezettingsgraad blijft dan onder 85%. Door herinrichting worden er netto 55 parkeerplaatsen toegevoegd aan de openbare ruimte, die ook beschikbaar zullen zijn (dubbelgebruik) voor bedrijven. Zie ook de (aangepaste) paragraaf over parkeren in de toelichting.

2.3 Er is een evidente privaatrechtelijke belemmering
Er is ook sprake van een evidente privaatrechtelijke belemmering. De gehuurde gronden maken immers een intrinsiek onderdeel uit van - de vergunde publiekrechtelijke en privaatrechtelijke juridische status van - het totale kantorencomplex met ondergrond en toebehoren aan de Debbemeerstraat 25/25a. Het beëindigen van deze huurrechten door de gemeente is niet zonder meer mogelijk, mede gelet op het bepaalde in artikel 3:14 BW en de daarop gebaseerde jurisprudentie (HR 26-11-2021 Didam-arrest).

Reactie
Uit de overeenkomst blijkt dat er sprake is van een huurovereenkomst met onbepaalde termijn, die eenzijdig opgezegd kan worden door de partijen. De overeenkomst is derhalve geen evidente privaatrechtelijke belemmering. De gemeente zal deze overeenkomst opzeggen, maar het precieze moment is afhankelijk van de planning van de bouw. Onduidelijk is waarom het opzeggen van de huurovereenkomst in strijd zou zijn met het Didam-arrest dat ziet op koop/verkoop van gronden aan derden. De gronden worden niet verkocht, maar zijn nodig voor algemene infrastructurele maatregelen, namelijk aanpassing van de afrit van de N201.

2.4 Verlaging parkeernorm sociale woningbouw
De verlaging van de parkeernorm voor sociale woningbouw is onvoldoende onderbouwd.

Reactie
De parkeerbalans is aangepast en is nu overeenkomstig het Handboek, zodat van een verlaging van de parkeernormen voor sociale woningbouw geen sprake meer is.

2.5 Parkeren op eigen terrein
Een ontwikkeling dient op eigen terrein te voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Daarom worden ten onrechte openbare parkeerplaatsen betrokken bij deze ontwikkeling. Reclamant verzoekt de voorgenomen algemene openbare gebruiksfunctie van de geplande parkeervoorziening te laten vervallen.

Reactie
Het klopt dat openbare parkeerplaatsen worden betrokken bij deze ontwikkeling. Dat komt omdat het bestemmingsplan meer mogelijk maakt dan alleen een woningbouwontwikkeling. Het bestemmingsplan voorziet ook in de aanleg/wijziging van de afrit van de N201. Dat betreft de aanleg en wijziging van openbaar terrein. Daarom moeten openbare parkeerplaatsen wel betrokken worden in de totale ontwikkeling. Er is een parkeerbalans toegevoegd om meer inzicht in te geven in het parkeren. Ook is een parkeerdrukmeting uitgevoerd.

Het uitgangspunt is inderdaad parkeren op eigen terrein. Het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 (2018.0005796) biedt echter de mogelijkheid om parkeren in de openbare ruimte mogelijk te maken, als uit onderzoek blijkt dat het bezettingspercentage onder de 85% blijft. In het kader van het aanpassen en aanvullen van de parkeerbalans is dit onderzoek gedaan. Dat onderzoek is toegevoegd aan de toelichting. Hieruit blijkt dat er voldoende ruimte is voor dubbelgebruik. In dat geval stijgt de bezettingsgraad naar 85%. Volgens het handboek moet er wel rekening gehouden worden 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 een mogelijke toekomstige doorontwikkeling van Hoofddorp Noord, overeenkomstig de Ontwikkelstrategie. Gelet hierop is het volledig benutten van de bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte niet wenselijk. Daarom worden de omliggende straten heringericht en worden er extra parkeerplaatsen gemaakt.

Uit de Ontwikkelstrategie blijkt dat voor het gebied is gekozen voor een stedenbouwkundig concept met ook parkeren in de openbare ruimte. Gelet hierop is voor dit plan gekozen voor een mix van parkeren op eigen terrein, herinrichting van de bestaande openbare ruimte met netto een toename van parkeerplaatsen en dubbelgebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
Zie ook 2.2.

2.6 Bevoordeling ontwikkelaar
Door in afwijking van het beleid parkeren op straat mogelijk te maken, en daarmee de openbare ruimte toe te delen aan dit woningbouwproject de ontwikkelaar bevoordeeld. Dit gaat ten koste van de ontwikkelmogelijkheden van andere aanliggende gronden.

Reactie
Zie onder 2.5. De parkeeroplossing past binnen de beleidskaders. Die beleidskaders gelden ook voor toekomstige ontwikkelingen.

Conclusie reclamant 2
De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan op de volgende punten:
In de toelichting worden de volgende zaken aangepast:

- Voor parkeren is een aanpassing gedaan in de betreffende paragrafen van de plantoelichting.
- Een parkeerbalans, overeenkomstig het Handboek, is toegevoegd.
- Het onderzoek naar de parkeerbezetting is toegevoegd.
- De rapportage “Nieuwe Mobiliteit in het Nieuwe Noord” van 17 februari 2021 van Overmorgen is toegevoegd als bijlage bij het SPvE.

Reclamant 3, Koetzier Poiesz Advocaten
Namens vier reclamanten, betreffende drie adressen op respectievelijk ca. 70m, 160m, 260m afstand van het plangebied.

3.1 Bloksgewijze ontwikkeling wonen
Reclamant wijst op de voorwaarde van bloksgewijze ontwikkeling in de Ontwikkelstrategie en de keuze om geen losse ontwikkelingen toe te staan. Op dit moment vindt bloksgewijze ontwikkeling alleen plaats omdat het gehele blok in handen is van één eigenaar. Bij de andere blokken is de eigendomssituatie versnipperd, waardoor die ontwikkeling niet van de grond zal kunnen komen.
Gezien het nijpend tekort aan woningen zouden de bestaande mogelijkheden voor woningen op het bedrijventerrein moeten worden geoptimaliseerd. Reclamant doet de gemeente de suggestie eerst bestaande ruimten boven bedrijfsruimten te bestemmen als woonruimte., eventueel via een tijdelijke omgevingsvergunning.

Reactie
Het bestemmen van ruimten boven bestaande bedrijfsruimten als woonruimte past niet binnen de Ontwikkelstrategie (‘Nieuw Noord: ontwikkelstrategie voor binnenstedelijke transformatie Hoofddorp-Noord’, 2019.0036293, vastgesteld op 3 oktober 2019) die voor dit gebied vastgesteld is.
In de Ontwikkelstrategie staat (blz. 34):
“Om versnippering en onnodige druk op de zittende bedrijven te voorkomen streven we naar aaneengesloten woningbouw, en werken we niet mee aan losse ontwikkelingen geheel omgeven door zittende bedrijven.”

De achtergrond van deze keuze is dat de transformatie gepaard moet gaan met een stedenbouwkundige kwaliteitssprong, een groene dooradering van het gebied en een forse verdichting (hoge verstedelijkingsgraad). Deze zaken worden niet gerealiseerd door kleine individuele verbouw van bestaande bedrijfsruimten tot enkele woningen.

3.2 Faciliterende rol gemeente
Gelet op de faciliterende rol van de gemeente, zou het de gemeente moeten zijn die gaat inventariseren en faciliteren inzake het ontwikkelen van woningen boven en tussen bestaande bedrijven.

Reactie

Zie 3.1. De gemeente faciliteert zaken voor zover die overeenkomen met de vastgestelde kaders. Het is aan de eigenaren van de gronden, al dan niet gezamenlijk vertegenwoordigd door een intermediaire ontwikkelaar, om te komen met een voorstel voor een bloksgewijze doorontwikkeling, welke past binnen de kaders van de Ontwikkelstrategie.

3.3 Deze ontwikkeling is alleen gericht op wonen in plaats van gemengd
In de Ontwikkelstrategie is te lezen dat wordt gestreefd naar een woon- werkgebied, maar de ontwikkeling van het Nieuwe Noord is alleen gericht op woningen. Dat staat ook in de toelichting. Dit is in strijd met de Ontwikkelstrategie, die door de gemeente zelf is vastgesteld. Dus ook het inpassen van bestaande bedrijven (lichte categorie, danwel gericht op consumenten).

Reactie
De Ontwikkelstrategie geeft het beeld voor de gehele transformatie. Voor dit plangebied is op 10 maart 2022 (2022.0000071) een stedenbouwkundig Programma van Eisen vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin staan de eisen voor deze specifieke ontwikkeling.

In paragraaf 3.4 (blz.30) van de Ontwikkelstrategie is aangegeven waar commerciële voorzieningen zijn gedacht. Zie de afbeelding hieronder, waarin met oranje de commerciële voorzieningen zijn aangegeven. Het bestemmingsplan maakt wijkgerichte voorzieningen mogelijk aan de Wijkermeerstraat, aansluitend hieraan.



Dat dit bestemmingsplan relatief weinig menging heeft klopt. Bij een verdere ontwikkeling van het gebied zal meer menging noodzakelijk zijn. De beoogde en soms reeds aanwezige commerciële voorzieningen (zoals supermarkt, fysio en sportschool) zullen een plaats moeten krijgen, maar ook de zittende en nog functionerende bedrijven) die goed in een gemengd gebied passen (de laagste categorieën), zullen opgenomen moeten worden.

3.4 Plangebied binnen milieuzonering 3.2 bedrijven
Reclamant begrijpt dat er bedrijven met activiteiten in milieucategorie 3.2 aanwezig zijn waar binnen een straal van 100 meter geen woningen mogen worden gebouwd. Gesteld wordt dat dat nu blijkbaar toch gedaan wordt.

Reactie
Er is sprake van een ‘gemengd gebied ‘ en dan kan de richtafstand van 100m met 1 stap verlaagd worden naar 50m. Het plangebied ligt op meer dan 50m afstand van 3.2-bedrijven, zoals blijkt uit bijlage 15. Bovendien is er er tussen de het dichtstbijzijnde perceel van reclamant (70m.) en deze ontwikkeling een bedrijfswoning bestemd, zodat deze al een beperkende werking heeft.

3.5 Maatwerkvoorschriften omliggende bedrijven
Het college geeft aan dat via maatwerkvoorschriften de huidige bedrijven kunnen blijven functioneren.

Reclamant is van mening dat dat dan ook gefaciliteerd moet worden om woningen in bestaande bedrijfspanden mogelijk te maken. Als het college dat niet wil doen, is er geen reden om voor het Nieuwe Noord een uitzondering te maken.

Reactie
Zie ook 3.1. Aangezien het Nieuwe Noord voldoet aan de vereiste van bloksgewijze ontwikkeling is er geen sprake van een uitzondering.

3.6 Het bedrijventerrein is geen gemengd gebied
Reclamant merkt op dat er geen sprake is van een "gemengd gebied" - dat moet Hoofddorp Noord in de toekomst worden, zo staat in de Ontwikkelstrategie - maar is dat nu nog niet.
Daarom kan de conclusie dat met het voorliggende plan sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en de omliggende bedrijven niet in hun belangen worden geschaad niet onderschreven worden.

De definitie van 'gemengd gebied' volgens de VNG is "Een gemengd gebied is een gebied met matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. " De genoemde functies moeten dus voorkomen. Dat is niet het geval. Er komt slechts 1 woning voor in de directe nabijheid van het plangebied en voor het overige zijn er alleen bedrijven. De dichtstbijzijnde andere woningen (Woodward) liggen ruim 200m verderop. Er zijn alleen maar bedrijven in de direct omgeving. Er is daarmee geen sprake van gemengd gebied en dus moeten de reguliere richtafstanden in acht genomen worden en mogen deze niet verlaagd worden. Ten onrechte zijn niet de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt betrokken in het onderzoek.

Reactie
Het bestemmingsplan Hoofddorp-Noord laat op dit moment bedrijven in de milieucategorieën 1, 2 en 3.1 toe en waar dat specifiek is aangegeven, milieucategorie 3.2. Daarnaast zijn op diverse percelen reeds andere functies dan bedrijvigheid toegestaan, zoals detailhandel, maatschappelijke functies, dienstverlening en ook woningen. In het rapport "Milieuzonering Hoofddorp, het Nieuwe Noord" van 9 mei 2022, opgesteld door Craeft, (bijlage 15) is beschreven dat het hier gemengd gebied betreft. Naar aanleiding van de zienswijze is dit rapport op onderdelen aangescherpt, met name paragraaf 1.4, waar nu is aangegeven waar in de omgeving woningen liggen.

Het huidige gebruik bestaat vooral uit kantoor, opslag en een beperkte productie- of reparatieactiviteit. Op de percelen Debbemeerstraat 19, Hoofdweg Westzijde 587 en 589 is al sprake van een woonfunctie, waardoor bedrijven beperkt worden in het uitvoeren van activiteiten in milieucategorie 3.2, 3.1 en 2 in dit deel van Hoofddorp-Noord. De planlocatie is gelegen in een gemengd gebied. Gelet op de VNG-publicatie en jurisprudentie is dan een richtafstand variërend van 0 tot 30 meter van de bestaande bedrijven aan te houden. Voor de ontwikkeling is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Gevestigde bedrijven worden in hun huidige bedrijfsvoering niet extra beperkt met dit bestemmingsplan. Er is geen sprake van een negatieve omgekeerde werking. Er is geen noodzaak om maatwerkvoorschriften op te leggen aan de omliggende bedrijven.

3.7 Meten met twee maten
Reclamant vindt dat er met twee maten gemeten wordt, omdat hier wel de milieu categorieën verlaagd worden, maar dit niet gedaan wordt bij andere plannen. In een recent verweerschrift geeft het college aan dat de maximale milieu categorieën leidend zijn.

Reactie
In de procedure waar reclamant naar verwijst is het uitgangspunt dat de maximale planologische mogelijkheden worden bekeken verwoord door het college in het verweerschrift. Die procedure zag op een geweigerde omgevingsvergunning voor gebruik van een ruimte boven een bedrijfsruimte als woonruimte. Op 26 juli 2023 is het hoger beroep daartegen ongegrond verklaard (ECLI:NL:RVS:2023:2861).
In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ("Afdeling") van 19 februari 2020, ECLI:NL:RVS:2020:522, waarin een dergelijke weigering in stand is gelaten, is te lezen dat vanwege verschillende omstandigheden, in samenhang bezien, het college het aangevraagde project niet passend vindt in de voorgenomen ontwikkeling van het bedrijventerrein en daarom niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

3.8 Negeren richtafstanden door uit te gaan van de feitelijke situatie kan niet.
In bijlage 15 (onder 2.3) wordt gesteld dat de richtafstand genegeerd kan worden als de feitelijke activiteiten in een lagere categorie vallen.

Reactie
Uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering uit 2009 volgt dat de maximale planologische mogelijkheden als uitgangspunt moeten worden genomen. Als de milieuzones van die maximaal mogelijke activiteiten overlappen met de gewenste woningbouwlocatie, moet worden nagegaan wat de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten zijn. Er moet een beleidsmatige en eventueel bestuurlijk oordeel worden gegeven over de wenselijke ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijven. De deskundige heeft de daadwerkelijke activiteiten beoordeeld en de resultaten daarvan zijn opgenomen in het rapport "Milieuzonering Hoofddorp, het Nieuwe Noord". De huidige activiteiten worden niet belemmerd door dit bestemmingsplan. De raad heeft de beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven afgewogen tegen het belang bij bloksgewijze ontwikkeling van woningen in het gebied en dat laatste belang doorslaggevend geacht.

Conclusie reclamant 3
De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan op de volgende punten:
- Verduidelijking in het rapport Craeft over Gemengd gebied.

Reclamant 4
4.1 Veiligheid verkeerssituatie
Reclamanten proberen al geruime tijd de verkeerssituatie van de Hoofdweg westzijde onder de aandacht te brengen van politie, gemeente en/of provincie. Het overschrijden van de maximumsnelheid, het daarmee veroorzaakte lawaai en het gevaar voor omwonenden en mede-weggebruikers baart hen zorgen.
Reclamanten vinden dat in het plan onvoldoende is ingegaan op een veilige infrastructuur van en voor de wijk.

Reactie
De verkeersveiligheid van de Hoofdweg Westzijde valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Te hard rijden is geen planologische kwestie, maar een handhavingszaak. De gestelde problemen in de huidige verkeerssituatie aan de Hoofdweg zijn onder de aandacht van gebiedsmanagement gebracht. Voor zover er op dit moment sprake is van overschrijding van de maximumsnelheid is dit een kwestie waar de politie op toeziet.

Door het wijzigen van de ontsluiting van de N201 kan het (vracht)verkeer van het bedrijventerrein via de (verlengde) afrit van de N201 rijden, buiten de ontwikkeling om. Dit zorgt dit voor een veilige situatie op de Wijkermeerstraat. Als er toch teveel vrachtwagens rijde, kan eventueel (later) een aanvullende maatregel getroffen worden, zoals een vrachtwagenverbod (verkeersbesluit) op het eerste deel van de Wijkermeerstraat (net als bij de J.C. Beetslaan) of (her)inrichtingsmaatregelen.
De toekomstige verkeerssituatie voor ontwikkeling van Hoofddorp Noord voorziet in een zogeheten "knip" in de Hoofdweg Westzijde. Zie 4.2. De Hoofdweg Westzijde zal daardoor verkeersluw worden. Dit is een inrichtingsmaatregel en wordt niet geregeld in het bestemmingsplan.

De toelichting zal op dit aspect aangevuld worden.

4.2 Verkeersdruk/doorstroming
Het plan bevat geen doorrekening van de extra verkeersdruk in de omgeving en dan specifiek de Hoofdweg en biedt geen inzicht in de verdere gevolgen op de bestaande wijk en wegen. De keuze om in de Hoofdweg westzijde een "knip" te maken is niet verder onderbouwd met een berekening of analyse. Zonder het doorrekenen, vermelden van de gevolgen en het nemen van maatregelen zou dit plan niet mogen worden vastgesteld. Onduidelijk is wat de "knip" is.

Reactie
Er zijn meerdere onderzoeken gedaan naar de benodigde ontsluiting en de verkeersafwikkeling van de nieuwe situatie. Onderdeel van de maatregelen is ook de zogeheten "knip". Dat betekent dat er een voorziening (al dan niet met bussluis) wordt aangebracht waardoor de weg niet meer gebruikt kan worden voor doorgaand gemotoriseerd verkeer tussen de Burgemeester Pabstlaan en de N201. Dat is een inrichtingsmaatregel.

Door de veelheid van opeenvolgende onderzoeken en varianten was niet in een oogopslag duidelijk wat de gevolgen precies zijn. Daarom zijn alle verkeersonderzoeken nu gebundeld achter één samenvattend rapport.

4.3. Reclamanten stellen de volgende vragen:
1. Bent u zich bewust van de huidige onveilige situatie op de Hoofdweg Westzijde voor bewoners en het langzame verkeer? Heeft u tot de mogelijke realisatie van Het Nieuwe Noord plannen om deze situatie aan te passen? Welke plannen zijn dat? (specifiek gelet op de verkeersdruk, het verkeersaanbod op verschillende tijden op de dag, rijsnelheden, geluidsoverlast en verkeersveiligheid op het traject tussen de kruising met de N201 en de Burgemeester Pabstlaan en de tussenliggende kruispunten?)
2. Welke gevolgen zijn er voor de leefbaarheid en verkeerssituatie (specifiek het verkeersaanbod op verschillende tijden op de dag, rijsnelheden, geluidsoverlast en verkeersveiligheid) op de Hoofdweg, op het traject tussen de kruising met de N201 en de Burgemeester Pabstlaan, separaat voor de Hoofdweg West- en Oostzijde, na realisatie van de plannen?
3. Is er een haalbaarheidsstudie gedaan naar de aan een afvoer in de nieuwe verkeerssituatie (met verplaatsen afrit, vrachtverkeer en dergelijke) en welke risico's zijn daarbij aan het licht gekomen (bijvoorbeeld in bepaalde scenario's) en wat zijn de mitigerende maatregelen? Is er een mobiliteitsplan?
4. Bent u bereid om in het bestemmingsplan maatregelen op te nemen die de rijsnelheden en geluidsoverlast beperken en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid bevorderen? Zo ja, welke maatregelen worden in het plan opgenomen en wanneer worden deze gerealiseerd? Zo nee, wat is uw argumentatie?

Reactie
Zie ook onder 4.1 en 4.2. Snelheidsbeperkende maatregelen, verkeersbesluiten en herinrichting behoren niet tot de reikwijdte van het bestemmingsplan en worden daarin niet geregeld.

Conclusie reclamant 4
De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan op de volgende punten:
- Voor verkeer is een aanvulling in de plantoelichting gedaan in de paragraaf Verkeer (5.13) over verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid.
- De onderzoeken van Goudappel Coffeng worden toegevoegd als bijlagen bij de plantoelichting.

Reclamant 5
5.1. Ontwikkeling bedrijfspanden tot woningen
Reclamanten hebben initiatieven voorgelegd aan de gemeente voor ontwikkeling van hun bedrijfspanden tot woningen. Deze initiatieven zijn nog niet in procedure gebracht, waarover reclamanten graag in nader overleg treden met de gemeente.

Reactie
Zie 3.1 en 3.2.

5.2. Verkeer
Reclamanten menen dat onvoldoende verzekerd is dat de verkeersafhandeling van de (toekomstige) wijk kan worden opgevangen door de nieuwe ontsluiting op de Hoofdweg. In bijlage 2 bij het bestemmingsplan (Verkeerskundige onderbouwing en uitwerking rotonde Hoofddorp-Noord van Goudappel Coffeng) is als uitgangspunt genomen de ontwikkeling van 1.000 woningen in het gebied. Reclamanten vragen zich af of daarmee voldoende rekening is gehouden met de ontwikkeling van meer woningen, mat name gezien de ambitie voor realisatie van 10.000 woningen in het gehele gebied, zoals is te lezen in de structuurvisie Hoofddorp-Noord.

Reactie
Zie ook onder 4.2. De beoogde verkeersontsluiting voor dit plan is voldoende voor de eerste fase van 1.100 woningen, waarmee de haalbaarheid voor dit bestemmingsplan voldoende verzekerd is. Bij een eventuele doorontwikkeling, waarbij ook de N201 verlegd zou gaan worden, zullen nieuwe verkeerskundige analyses gedaan moeten worden.

5.3. Parkeren
Reclamanten zien onvoldoende verzekerd dat het afwenden van parkeerbehoefte op het openbaar gebied voldoende toekomstbestendig is. Uit de parkeerbalans blijkt dat 83 aanvullende parkeerplaatsen op de

WIjkerstraat nodig zijn. Uit de onderzoeken blijkt onvoldoende dat die parkeerplaatsen daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden en of dit gebruik van de openbare ruimte niet afdoet aan het ontwikkelpotentieel van de omliggende locaties.

Reactie
Zie onder 2.4 tot en met 2.6.

Conclusie reclamant 5
Zie onder conclusies van 2 en 4.

Reclamant 6
6.1 Wegbestemmen woning
Reclamant heeft op 10 april 2022 en op 1 oktober 2022 een zienswijze ingediend. Dat is buiten de zienswijze termijn. De zienswijze is daarom niet-ontvankelijk. Reclamant constateert dat in het bestemmingsplan haar huis weg is en er een groenstrook ligt. Reclamant maakt hier bezwaar tegen, omdat zij haar huis niet meer op normale wijze kan verkopen en dit haar geld gaat kosten.

Reactie
De ontwikkelaar heeft met de eigenaresse overeenstemming bereikt over het aankopen van de woning. Die heeft inmiddels vervangende woonruimte gevonden. De woning maakt deel uit van de in het plan opgenomen groene corridor.

Conclusie reclamant 6
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

C. (Ambtshalve) wijzigingen

In het bestemmingsplan zijn diverse (ambtshalve) wijzigingen doorgevoerd. Hieronder zijn deze vermeld. Correcties van verwijzingen, typfouten, (her)nummeringen en dergelijke ondergeschikte aanpassingen zijn niet vermeld. Evenmin zijn verduidelijkingen door het toevoegen een of meer woorden of van een of meer zinnen vermeld.

Toelichting en bijlagen

De toelichting is op veel punten aangepast en verduidelijkt. Hieronder staan de belangrijkste wijzigingen.

Op allerlei plekken waar relevant: de wijziging in het ontwerp van de afrit van de N201 en de wijziging van rotonde naar kruising.

Rechts: ontwerp met rotonde Zoals in het ontwerp-bestemmingsplan



Onder: nieuw ontwerp met T-splitsing



Op allerlei plekken waar relevant: de wijzigingen in de regels.

Paragraaf 1.0 toegevoegd
Toelichting: paragraaf over inwerkingtreding Omgevingswet

Paragraaf 1.4
Toelichting: actualisatie geldende bestemmingsplannen.

Paragraaf 3.1.2 Barro
Toelichting: uitbreiding toelichting wat Barro is.

Paragraaf 3.1.3 Ladder
Toelichting: vervangen door nieuwe tekst i.v.m. actualisatie.

Paragraaf 3.1.5.
Toelichting: vervangen door nieuwe tekst, omdat Nationaal Waterplan vervangen is door Nationaal Waterprogramma.

Paragraaf 3.2.2
Toelichting: toegevoegd provinciale weg.

Paragraaf 3.3.1
Toelichting: vervangen door nieuwe tekst, omdat Structuurvisie is vervangen door Omgevingsvisie

Paragraaf 3.3.3 en 3.3.4
Toelichting: toegevoegd beschrijving afwijkingen.

Paragraaf 4.5 Verkeersstructuur
Toelichting: nieuwe tekst, duidelijker.

Paragraaf 5.1 Bedrijven en milieuhinder

Toelichting: n.a.v. zienswijze, uitgebreidere en duidelijker motivering.

Paragraaf 5.2 Geur
Toelichting: nieuw ingevoegd n.a.v. GGD-advies.

Paragraaf 5.6.1. Plaatsgebonden risico
Toelichting: ingevoegd Schiphol.

Paragraaf 5.7.2 Flora en fauna
Toelichting: actualisatie stikstofonderzoek. Toegevoegd beschrijving van alle soorten.

Paragraaf 5.8.2 Geluid
Toelichting: aanvulling i.v.m. aanvullend onderzoek grondgeluid. Aangevuld met rapportage wegverkeer 2021.

Paragraaf 5.10.2. Luchtonderzoek
Toelichting: aangevuld n.a.v. GGD-advies.

Paragraaf 5.12.2 Milieueffectrapportage
Toelichting: Toegevoegd is de vermelding van het mer-beoordelingsbesluit van het college.

Paragraaf 5.13 Verkeer
Toelichting: n.a.v. zienswijze, aangevuld met motivering, beschrijving parkeerbalans en verkeersveiligheid. De parkeerbalans is gewijzigd. Er is niet meer uitgegaan van aangepaste normen voor sociale woningbouw, maar van de normen conform Handboek.

Paragraaf 5.15 Gezondheid
Toelichting: aangevuld n.a.v. GGD-advies.

Paragraaf 6.2.3
Toelichting: Toegevoegd een verslag van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, de ingediende zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

Paragraaf 7.3 en 7.4
Toelichting: aangevuld met een korte toelichting over de bijzondere regels, aanduidingen en voorwaardelijke verplichtingen.

<u>Bijlagen bij de toelichting</u>
De volgende bijlagen zijn geactualiseerd en/of toegevoegd:
Bijlage 1, toegevoegd mobiliteitsbijlage
Bijlage 4, M+P grondgeluid onderzoek
Bijlage 10, stikstof
Bijlage 15 en 16 (Stap3 melding en besluit)
Bijlage 23, Hogere grenswaarde (ontwerp vervangen door vastgesteld)
Bijlage 24, GGD-advies
Bijlage 26, verkeersonderzoeken (samenvatting + achterliggende onderzoeken)
Bijlage 28, parkeerbalans
Bijlage 29, parkdrukmeting
Bijlage 30, Notitie geluidbelasting daktuin
Bijlage 31, Nota van Zienswijzen

<u>Regels</u>
vet is nieuwe tekst, ~~doorgehaald~~ is verwijderde tekst

- Artikel 1

Verwijderd zijn de begrippen ‘bedrijfswoning’, ‘bouwperceel’ en ‘bouwperceelgrens’
Toegevoegd zijn de begrippen ‘bestaand bouwwerk’, ‘bestaand gebruik’, ‘dienstverlening’, ‘garagebedrijf’, ‘kantoor’ en ‘seksinrichting’

Toelichting: begrippen die niet voorkomen zijn verwijderd. Begrippen die (nu) wel voorkomen zijn toegevoegd.

'wijkondersteunende voorziening'
~~kleinschalige~~ voorzieningen ~~niet zijnde commerciële voorzieningen~~ met wijkondersteunende functies, waaronder ~~maatschappelijke dienstverlening, gezondheidsvoorzieningen,~~ **ruimten voor bijeenkomsten, fietsenstallingen, kluisjes, pakket afgiftepunten, klusruimte, bergruimte tbv gezamenlijke tuin etc.**
~~werkplekken, publiekgerichte~~
~~kantoren en bedrijvigheid categorie 1 of naar aard en omvang vergelijkbare activiteiten als categorie 1.~~

Toelichting: hanteren van dezelfde definitie als bij bestemmingsplan Lincolnpark in verband met eenduidigheid. De andere activiteiten zijn vervolgens separaat benoemd in bestemming Wonen (5.1.b).

- Artikel 2

Artikel 2.9
… dan 1**,5** meter…

- Artikel 3 Groen

Toegevoegd:
b. ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' tevens voor parkeerplaatsen;
en
e. routes voor afvalinzameling en nutsbedrijven;
f. ontsluitingswegen voor hulpdiensten;
g. ontsluitingswegen voor een parkeerterrein;

Toelichting: Nabij de N201 is er een kleine locatie waar delen van parkeervoorzieningen binnen de bestemming Groen liggen. Zie ook de aanpassing bij Verbeelding. Toegang tot parkeerterreinen en toegang van hulpdiensten wordt toegevoegd.

3.2.1.e uitstekende bouwdelen in de vorm van balkons **en loggia's**, **aan** ~~op~~ gebouwen binnen de gronden met de bestemming Wonen, zijn toegestaan tot een diepte van maximaal 2,5 meter uit de gevel van het gebouw **waarbij tevens geldt dat loggia's maximaal 1/4 van de diepte van de loggia mogen uitsteken;**

Toelichting: zelfde formulering als onder 5.2.1.e.

Toegevoegd:
3.2.3 Voorwaardelijke verplichting - sloop woning
De woning en bijhorende bebouwing binnen de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - voorwaardelijke verplichting sloop woning' op het adres Hoofdweg 587 dient te worden gesloopt binnen twee jaar na in gebruik name van de eerste woning binnen de bestemming Wonen.

Toelichting: Door de voorwaardelijke verplichting wordt de mogelijke realisering van de groencorridor geborgd en wordt voorkomen dat de woning onder overgangsrecht blijft staan.

- Artikel 4 Verkeer

4.2.1.e. de **verticale** diepte van bergbezinkbassins mag niet meer zijn dan 4 meter.
~~4.2.1.f Uitstekende bouwdelen in de vorm van balkons, op aan gebouwen binnen de gronden met de bestemming Wonen, zijn toegestaan tot een diepte van maximaal 2,5 meter uit de gevel van het gebouw.~~

Toelichting: het begrip is 'verticale diepte'. Balkons zijn, overeenkomstig het Programma van Eisen, niet toegestaan aan de zijden met straten.

- Artikel 5 Wonen

5.1.b. ter plaatse van de aanduiding 'gemengd': uitsluitend op de begane grond ~~tevens~~ voor wijkondersteunende voorzieningen, **maatschappelijke dienstverlening, gezondheidsvoorzieningen,**

publiekgerichte kantoren en bedrijvigheid categorie 1 of naar aard en omvang vergelijkbare activiteiten als categorie 1, met dien verstande dat geen horeca is toegestaan;

Toelichting: door het hanteren van dezelfde definitie van wijkondersteunende voorzieningen als bij Lincolnpark, moeten de andere gewenste functies separaat benoemd worden. Gelet op de definities van dienstverlening en bedrijf is horeca zekerheidshalve expliciet uitgesloten. Inhoudelijk is dit geen wijziging ten opzichte van het ontwerp.

Toegevoegd:
5.1. geluidschermen;

Toelichting: Tussen de woningblokken langs de N201 zijn geluidschermen toegevoegd.

Toegevoegd:
5.2.1b. het aantal BVO voor de onder 5.1.b genoemde functies bedraagt maximaal 610 m2

Toelichting: Het aantal m2 van deze functies was niet gelimiteerd, terwijl deze wel in de diverse onderzoeken gelimiteerd zijn op 610m2.

5.2.1. e. uitstekende bouwdelen in de vorm van balkons en **loggia's** zijn toegestaan tot een diepte van maximaal 2,5 meter uit de gevel van het gebouw, **waarbij tevens geldt dat loggia's maximaal 1/4 van de diepte van de loggia mogen uitsteken**;

Toegevoegd:
5.2.1.f. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - balkon 1' gelden de volgende voorwaarden voor balkons en loggia's;

1. balkons zijn aan drie zijden gesloten met een verdiepingshoge borstwering. Hetzelfde geldt voor het uitstekende deel van loggia's.
2. bij een niet uitstekende loggia dient een verdiepingshoge borstwering gerealiseerd te worden evenwijdig met de gevel.
3. balkons en loggia's zijn geïntegreerd met de gevel ontworpen en zijn onderdeel van de architectuur van het gebouw;

5.2.1.g. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - balkon 2' is de afstand van balkons tot de daarvoor gelegen erfgrens minimaal 2 meter.

Toelichting: Loggia's mogen op basis van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) maximaal ¼ van de diepte uitsteken. Deze regeling wordt overgenomen. Aan de zijde van de N201 moeten balkons en loggia's aan bijzondere eisen voldoen wat betreft uitstraling en in verband met het geluid van de N201.
Er is een aanduiding opgenomen voor de afstand tussen balkons en de erfgrens n.a.v. een zienswijze. Zie ook de aanpassing bij Verbeelding.

i. de **verticale** diepte van een bergbezinkbassin mag niet meer zijn dan 4 meter;
j. de hoogte van de eerste bouwlaag bedraagt minimaal 3,5 meter;
k. Ter plaatse van de aanduiding 'dakpark' zijn woningen niet toegestaan.

Toelichting: het begrip is 'verticale diepte'. De hoogte van de eerste bouwlaag is hoger dan normaal, overeenkomstig het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). Dat wordt nu in de regels vastgelegd. Woningen zijn uitsluitend toegestaan in de woonblokken en niet daartussen. Dat is bedoeld voor bebouwd parkeren met daarop een binnentuin.

5.2.2.b. carports en andere overkappingen van parkeerplaatsen zijn niet toegestaan;
5.2.2.c. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde **en speelvoorzieningen** toegestaan tot een bouwhoogte van 4 meter gemeten vanaf het dak van de **gebouwde parkeervoorziening** ~~parkeergarage~~;
5.2.2.d. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - bouwwerken geen gebouwen zijnde' zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan tot 8 meter gemeten vanaf het maaiveld.

5.2.2.e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - geluidscherm 1' bedraagt voor een geluidsscherm de minimale hoogte gemeten vanaf het dak van de gebouwde parkeervoorziening 5,7 m.
5.2.2.f. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - geluidscherm 2' bedraagt voor een geluidscherm de minimale hoogte gemeten vanaf het dak van de gebouwde parkeervoorziening 7,7 m.

Toelichting: Bij het noordelijk en zuidelijke deel komt een parkeergarage. Andere parkeerplaatsen mogen niet voorzien worden van een carport of andere overkapping. Bij b: op het parkeerdek mogen ook speelvoorzieningen komen. Artikel 5.1.d. is toegevoegd om pergola's mogelijk te maken boven de inn- en uitgangen van de parkeergarage ter verfraaiing van het beeld. Artikelen 5.2.2. en en f zijn toegevoegd in verband met het toevoegen van de geluidsschermen.

5.2.4 Voorwaardelijke verplichting **in verband met grond**geluid
Het gebruik van een woning is alleen toegestaan indien:
a. bij maximaal 2% van de starts op de Polderbaan het grondgeluid in de woning niet voldoet aan de Vercammencurve;
b. de onder 5.2.4 c genoemde gevelmaatregelen worden gerealiseerd ter plaatse van:
c. Gevelmaatregelen:
1. maximaal70% van de gevel van verblijfsruimte uit glas bestaat;…
2. …
3. dakconstructies van beton met een massa van ten minste ~~185~~ **275** kg/m2;
4. gebalanceerde mechanische ventilatie ~~(géén ventilatieroosters in de gevels~~);
5. er zijn géén ventilatieroosters in de gevels toegestaan;
…
8. dubbel glas op grotere spouw dan standaard en een gelamineerd blad, afhankelijk van de geluidbelasting variërend van type 8-20-66.2SI tot 12-24L-66.2SI, of een ~~(nader te bepalen)~~ variant met gelijkwaardige geluid-isolatie~~, bijvoorbeeld op basis van driedubbel glas~~;

Toelichting: Doelbepaling toegevoegd waarom de eisen worden gesteld, overeenkomstig het M+P rapport. Onduidelijke eisen verwijderd. Een maximum percentage glas toegevoegd. Voor het dak een zwaardere isolatie n.a.v. M+P advies.

(5.2.4.c is 5.2.5 geworden)
5.2.5 **Voorwaardelijke verplichting geluidluwe gevel in verband met wegverkeerlawaai.**
Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor woningen moet worden aangetoond dat ~~het gebruik van een woning alleen toegestaan onder de volgende voorwaarde~~: **minimaal** 85% van de woningen binnen de bestemming Wonen **over** minimaal één geluidluwe gevel **beschikt**. Een geluidluwe gevel kan per verdiepingslaag worden beschouwd;

- tenminste één verblijfsruimte (slaapkamer) is gelegen aan de geluidluwe gevel;
- bij het ~~toepassen~~ **beoordelen** van geluidluwe gevels wordt het luchtvaartlawaai buiten beschouwing gelaten;
- de bijdrage van 30 km/uur-wegen wordt meegerekend;

Toelichting: 5.2.4. betreft grondgeluid, 5.2.4.c was geluidluwe gevel, vandaar de splitsing in twee artikelen.

Ingevoegd:
5.2.6. Voorwaardelijke verplichting – fasering in verband met afschermende werking
Het gebruik van woningen in de tweede, 3e of 4e lijnsbebouwing ten opzichte van de N201 mag pas plaatsvinden wanneer de binnen het plangebied gelegen eerste lijnsbebouwing ten opzichte van de N201 en de geluidsschermen ter plaatse van de specifiek bouwaanduidingen-geluidscherm-1 en geluidscherm-2 zijn gerealiseerd en in stand wordt gehouden tenzij aangetoond wordt dat de geluidsbelasting op de gevels van de in gebruik te nemen woningen niet hoger is dan de wettelijke grenswaarde en in de woning de geluidsbelasting van grondgeluid onder de Vercammen-curve blijft.

Toelichting: Deze voorwaardelijke verplichting borgt dat woningen pas gebruikt mogen worden nadat de geluidsafschermende werking van de eerstelijnsbebouwing langs de N201 is gerealiseerd en in stand wordt gehouden. Daar zijn de geluidsonderzoeken immers op gebaseerd. Als de eerstelijnsbebouwing nog niet is

gerealiseerd, zal aangetoond moeten worden dat de geluidsbelasting op de gevel door wegverkeer en grondgeluid voldoet.

5.3.1. Het bevoegd gezag kan afwijken van het bepaalde in 5.1.b om op de begane grond binnen de aanduiding 'gemengd' woningen toe staan. Hierbij geldt **dat**:
a. ~~dat~~ het maximaal 10 woningen mogen zijn, waarbij in afwijking van 5.2.1.a geldt dat het totaal aantal woningen niet meer bedraagt dan 603;
b. de bouwmogelijkheden niet worden verruimd;
c. wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.
d. ~~aannemelijk gemaakt wordt dat er geen behoefte aan de functies onder 5.1. b. bestaat~~. **door de aanvrager wordt aangetoond dat hij tot het moment dat in de bouwvoorbereiding de keuze tussen gemengd en wonen moet worden gemaakt, met marktconforme uitgangspunten naar kandidaat-huurders heeft gezocht, maar gebleken is dat geen koop- of huurovereenkomst tot stand is gekomen.**

Toelichting: de ontwikkelaar zal moeten aantonen dat hij voldoende inspanning heeft verricht om de invulling met de wenselijke functies te vervullen.

5.3.2 ~~Burgemeester en wethouders kunnen~~ **Het bevoegd gezag kan bij de aanvraag omgevingsvergunning** afwijken van de regels onder 5.2.4 **en toestaan dat er andere of minder gevelmaatregelen genomen worden** indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat ~~de geluidsbelasting op gevels van woningen als gevolg van het grondgeluid van vliegtuigen (totaal van de octaafbanden van 31,5 Hz en 63 Hz) door afscherming meer dan 5 dB lager is dan de geluidbelasting ten gevolgde van het grondgeluid van vliegtuigen op de meest geluid belaste gevels binnen het plangebied~~ **met de andere of mindere gevelmaatregelen de geluidsbelasting van grondgeluid in de woning(en) niet boven de Vercammen-curve ligt**.

Toelichting: een verduidelijking wanneer en ten behoeve waarvan het bevoegd gezag kan afwijken. Bovendien de randvoorwaarde toegevoegd dat in dat geval wel voldaan moet worden aan de Vercammen-curve.

Ingevoegd artikel 5.4.1
5.4.1 Dakpark
Het gebruik van de bebouwing voor wonen is niet toegestaan indien binnen één jaar na oplevering van het laatste woongebouw in het bouwvlak niet minimaal 25% van de binnen hetzelfde bouwvlak gelegen gronden met de aanduiding 'dakpark' passende groenvoorzieningen zoals bomen, heesters, hagen, vaste planten of siergrassen, zijn ingericht en de genoemde minimale 25% vervolgens in stand wordt gehouden.

Toelichting: hiermee wordt de groene inrichting van de binnenterreinen juridisch geborgd.

- Artikel 6 Leiding - Water

Gehele artikel ingevoegd

Toelichting: De in het plangebied liggende waterleiding was niet bestemd. Door het invoegen van dit (standaard)artikel en het opnemen in de verbeelding is dit alsnog gedaan.

- Artikel 9

~~Burgemeester en wethouders kunnen~~,Het bevoegd gezag kan,….

Toelichting: Niet alleen burgemeester en wethouders zijn bevoegd tot het verlenen van omgevingsvergunningen, daarom moet dit 'bevoegd gezag' zijn.

- Artikel 11 Parkeerregels

De regeling is gewijzigd overeenkomstig het op 9 maart 2023 vastgesteld bestemmingsplan Parapluplan parkeerregels – partiële herziening' (NL.IMRO.0394.BPGlgbparkrglsherz-C001).

Tevens toegevoegd:
11.1.b. In aanvulling op het parkeerbeleid van Haarlemmermeer geldt dat voor de eerste 582 woningen er minimaal 1 parkeerplaats per woning in de gebouwde parkeervoorziening als bedoeld onder artikel 5.1 d gerealiseerd moet worden.

Toelichting: de regeling in overeenstemming gebracht met de vastgestelde herziening van het Paraplubestemmingsplan Parkeren. Daarnaast is de verplichting om minimaal 1 parkeerplaats per woning in de gebouwde parkeergarage te bouwen voor de eerste 582 woningen toegevoegd.

- Artikel 12

Artikel 12.3
… ~~kunnen burgemeester en wethouders~~ kan het bevoegd gezag,….

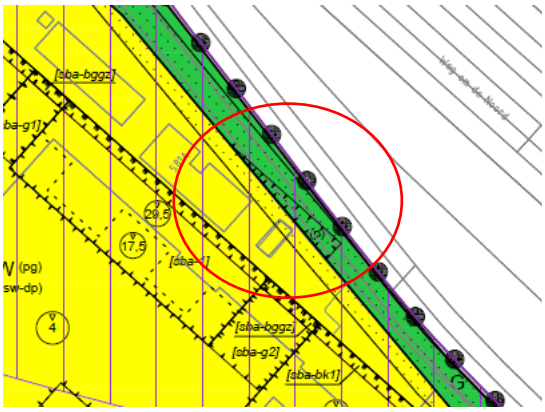
Toelichting: Niet alleen burgemeester en wethouders zijn bevoegd tot het verlenen van omgevingsvergunningen, daarom moet dit 'bevoegd gezag' zijn.

<u>Verbeelding</u>
De bestemmingen Verkeer en Groen zijn gewijzigd.

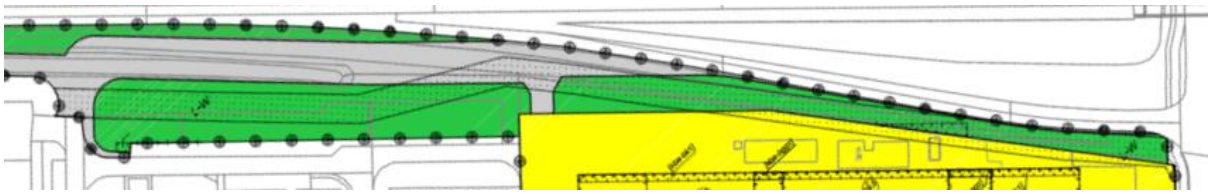
Toelichting: het ontwerp van de afrit en de aansluiting op de Noordermeerstraat zijn geoptimaliseerd. Er komt geen rotonde, maar een T-splitsing. De bestemmingen Verkeer en Groen zijn daarop aangepast.

De functieaanduiding 'specifieke bouwaanduiding-parkeerterrein' in de bestemming Groen is toegevoegd.

Toelichting: Nabij de N201 is er een kleine locatie waar delen van parkeervoorzieningen binnen de bestemming Groen liggen.



De dubbelbestemming Leiding-Water (L-W)is opgenomen.



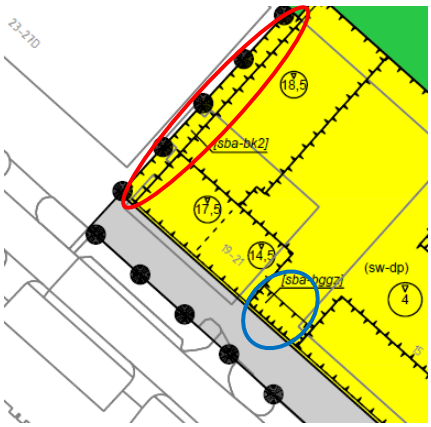
NB: In de illustratie zijn dubbelbestemming weggelaten omwille van de duidelijkheid

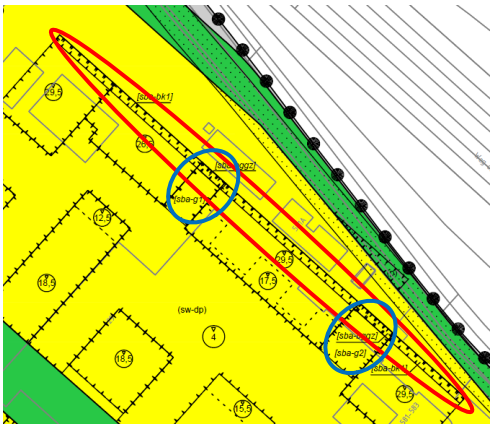
Toelichting: De in het plangebied liggende waterleiding was niet bestemd. Door het invoegen van dit (standaard)artikel en het opnemen in de verbeelding is dit alsnog gedaan.

De functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen – dakpark' (sw-dp)in de bestemming Wonen is toegevoegd. De maximum bouwhoogte tussen de woonblokken is verlaagd van 7m naar 4m.

Toelichting: Het gaat hier om de ruimten tussen de woonblokken in beide bestemmingsvlakken Wonen. Hier kan alleen een gebouwde parkeergarage gebouwd worden, woningen zijn uitgesloten, van maximaal 1 laag hoog. Hoger is niet wenselijk. Deze moet bovendien groen ingericht worden.

De bouwaanduidingen ‘specifieke bouwaanduiding balkon 1 en ’specifieke bouwaanduiding- balkon 2’ in de bestemming Wonen zijn toegevoegd (rood omcirkeld).
De bouwaanduidingen ‘specifieke bouwaanduiding - bouwwerken geen gebouwen zijnde’, ‘specifieke bouwaanduiding-geluidscherm 1’ en ‘specifieke bouwaanduiding-geluidscherm 2’ in de bestemming Wonen zijn toegevoegd (blauw omcirkeld).





NB: In de illustratie zijn dubbelbestemming weggelaten omwille van de duidelijkheid

Toelichting: Nabij de N201 gelden extra eisen voor balkons en loggia’s. Dit is door middel van een aanduiding balkon-1 aangegeven. De aanduiding balkon-2 is opgenomen aan de Wijkermeerstraat aan de westzijde om een minimale afstand van 2m. tot de erfgrens te borgen.
De aanduidingen ‘specifieke bouwaanduiding - bouwwerken geen gebouwen zijnde’ zijn ten behoeve van de pergola’s ter plaatse van de drie in- en uitgangen van de parkeergarages en de aanduidingen ‘geluidsscherm’ ten behoeve van de geluidsschermen tussen de gebouwen langs de N201.

Het bouwvlak langs de Wijkermeerstraat is ca. 1m. opschoven richting de Hoofdweg.

Toelichting: Naar aanleiding van een zienswijze.

De aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – voorwaardelijke verplichting sloop woning' in de bestemming Groen is toegevoegd.

Toelichting: Ter plaatse dient de bestaande woning gesloopt te worden.



NB: In de illustratie zijn dubbelbestemming weggelaten omwille van de duidelijkheid