Hoofddorp Bornholm 50

2e concept voorontwerp bestemmingsplan

gemeente Haarlemmermeer

21 januari 2022

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Toelichting

Hoofddorp Bornholm 50

Bestemmingsplan – 21 januari 2022

Toelichting

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Ligging en begrenzing plangebied 4

1.3 Doel en planvorm 5

1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen 5

1.5 Planproces 7

1.6 Leeswijzer 7

2 Beschrijving huidige situatie 8

2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen 8

2.2 Ruimtelijke structuur 9

2.3 Functionele structuur 10

3 Beleid en regelgeving 12

3.1 Rijksbeleid 12

3.2 Provinciaal en regionaal beleid 16

3.3 Gemeentelijk beleid 21

4 Nieuwe situatie 26

4.1 Toekomstige ontwikkelingen in het plangebied 26

4.2 Ruimtelijke structuur 27

4.3 Functionele structuur 29

5 Onderzoek en beperkingen 31

5.1 Bodem 31

5.2 Cultuurhistorie en archeologie 33

5.3 Externe veiligheid 34

5.4 Explosieven 36

5.5 Flora en fauna 37

5.6 Geluid 38

5.7 Geur 40

5.8 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties 40

5.9 Licht 40

5.10 Lucht 41

5.11 Luchtvaartverkeer 43

5.12 Milieueffectrapportage 43

5.13 Milieuzoneringen 44

5.14 Verkeer en parkeren 45
5.15 Water 47
5.16 Duurzaamheid 50
6 Uitvoerbaarheid 51
6.1 Financiële uitvoerbaarheid 51
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 51
7 Juridische aspecten 53
7.1 Opzet regels en verbeelding 53
7.2 Inleidende regels 53
7.3 Bestemmingsregels 54
7.4 Algemene regels 59
7.5 Overgangs- en slotregels 60
7.6 Handhaafbaarheid 60

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Stichting Amstelring Groep, een instelling die gericht is op zorgverlening, is van plan om zijn bestaand verpleeghuis Bornholm in Hoofddorp te herontwikkelen door sloop van het bestaande verpleeghuis en nieuwbouw van reguliere woningen, zorgwoningen met bijbehorende faciliteiten en maatschappelijke voorzieningen. Hierdoor ontstaat een nieuw gebied met een mix van zorg en wonen. Deze ontwikkeling past deels niet binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan, zodat het nodig is om een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Voor de ontwikkeling is een stedenbouwkundig plan (SP) opgesteld (zie hoofdstuk 4). Dit SP vormt de basis voor het nu voorliggende bestemmingsplan 'Hoofddorp Bornholm 50'.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan bevindt zich tussen de Kruisweg en het Skagerrak in de woonwijk Bornholm (Bornholm 48-54) in Hoofddorp. Hoofddorp is centraal gelegen in de gemeente Haarlemmermeer en vormt tevens de hoofdkern van de gemeente. In volgende afbeelding is de plangrens van dit bestemmingsplan weergegeven.

Afbeelding: ligging en begrenzing plangebied (indicatief)

1.3 Doel en planvorm

De doelstelling van voorliggend bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2 en voor de beoogde ontwikkelingen zoals beschreven in hoofdstuk 4. Het plan is flexibel opgezet, opdat verdere uitwerking in concrete bouwplannen niet onnodig belemmerd wordt. Het biedt niettemin de nodige rechtszekerheid en waarborgt de stedenbouwkundige en ruimtelijk gewenste kwaliteit voor het gebied. Vast staan de maximale ontwikkelingsmogelijkheden (bouwmassa en programma). Hierop zijn ook de in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken gebaseerd.

1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen

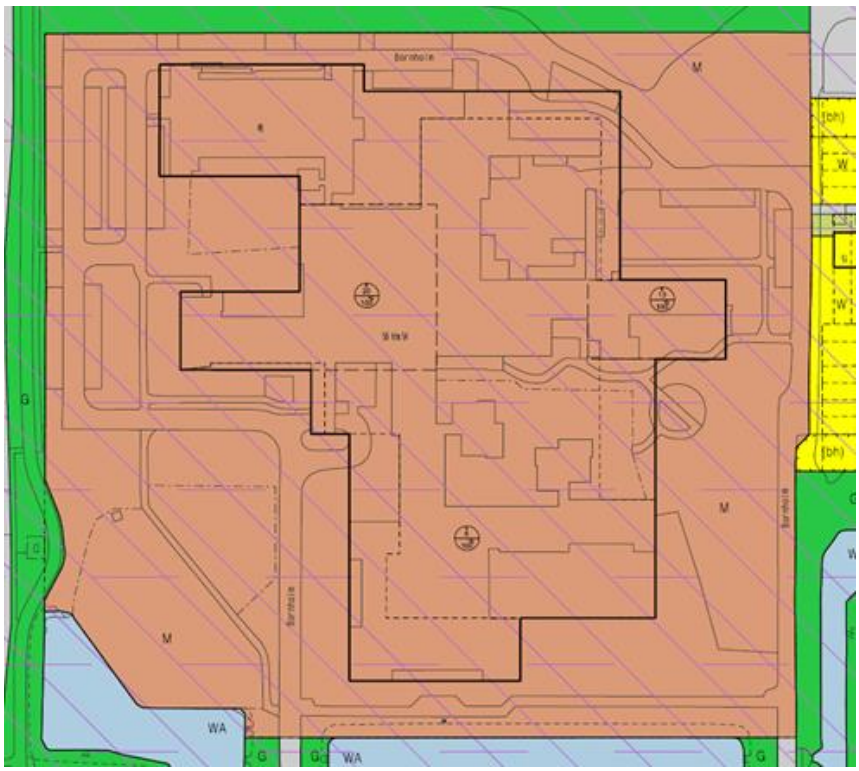
Het bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 vervangt een gedeelte van het volgende bestemmingsplan:

Plannaam	Vastgesteld	Onherroepelijk
Hoofddorp Bornholm en Vrijschot	15 oktober 2009	23 februari 2011
Paraplubestemmingsplan 'Parkeeregels'	4 oktober 2018	
Paraplubestemmingsplan'Datacenters'	22 oktober 2020	
Paraplubestemmingsplan 'Wonen'	Ontwerp*	

**** NB het paraplubestemmingplan 'Wonen' is nog een ontwerp: nog niet vastgesteld. Aangenomen wordt dat dit wordt vastgesteld voorafgaand aan vaststelling van bestemmingsplan 'Bornholm'.***

1.4.1 Bestemmingsplan Bornholm en Vrijschot

Het onderhavige plangebied is in het bestemmingsplan ‘Bornholm en Vrijschot’ bestemd als 'Maatschappelijk', 'Water' en 'Groen' (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: uitsnede bestemmingsplan 'Hoofddorp Bornholm en Vrijschot'

In de bestemming ‘Maatschappelijk’ zijn educatieve voorzieningen, voorzieningen gericht op jeugd en kinderopvang, sociale en levensbeschouwelijke voorzieningen, medische voorzieningen in combinatie met ondersteunende horeca, ondersteunende detailhandel en ondersteunende dienstverlening toegestaan. Daarnaast zijn hier ook de bij de bestemming horende verhardingen, parkeren, groen en water toegestaan. Zorgwoningen zijn niet toegestaan. De bouwhoogte varieert van 6 tot 20 meter. Het bouwvlak mag volledig bebouwd worden.

In de bestemming ‘Groen’ zijn de gronden bestemd voor groen, wandel- en fietspaden, speelvoorzieningen, water, ondergrondse voorzieningen ten behoeve van het rioleringsstelsel en aan de bestemming ondergeschikt ook parkeren. Er zijn geen gebouwen toegestaan.

De bestemming ‘Water’ voorziet in water, waarbij vlonders, steigers, overkappingen of vergelijkbare bouwwerken zijn in eerste instantie uitgesloten, maar kunnen via een binnenplanse ontheffing (tegenwoordig afwijking) alsnog gerealiseerd worden. Daarnaast zijn betreffende gronden bestemd voor het behoud, herstel en de ontwikkeling van waterstaatkundige infrastructuur en het waterkwaliteitsbeheer. Ook zijn aan de bestemming ondergeschikte voorzieningen voor fiets- en voetverkeer, groen en recreatie toegestaan. Ook hier zijn geen gebouwen toegestaan.

Het geldende bestemmingsplan 'Hoofddorp Bornholm en Vrijschot' legt de bestaande bouwmassa's vrij gedetailleerd vast, zodat de nieuwe bouwplannen niet binnen deze kaders passen. Verder laat het bestemmingsplan op de locatie maatschappelijke voorzieningen reeds toe. Het gebruik van gronden en bebouwing voor medische (zorg) voorzieningen is toegelaten, maar zorgwoningen niet. Ook de nu beoogde reguliere woningen zijn niet toegestaan, waardoor het nodig is om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen.

1.4.2 Paraplubestemmingsplannen 'Parkeeregels', 'Datacenters' en 'Wonen'

Voor het gehele grondgebied van de gemeente gelden de Paraplubestemmingsplannen 'Parkeeregels', 'Datacenters' en 'Wonen'. Het parapluplan 'Datacenters' is voor de herontwikkeling van Bornholm niet relevant, de beide andere parapluplannen wel.

De gemeente Haarlemmermeer stelt bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik waarvoor een omgevingsvergunning vereist is, voorwaarden aan het aantal parkeerplaatsen en toetst hierbij aan het parkeernormenbeleid dat geldt op het moment van ontvangst van een aanvraag omgevingsvergunning. In het paraplubestemmingsplan 'Parkeeregels' is dat juridisch verankerd.

Het paraplubestemmingplan 'Wonen' harmoniseert in alle bestemmingsplannen de begripsbepalingen en/of de bestemmingen die de functie wonen, woningen, woongebouwen dan wel andere benamingen die zien op de functie wonen. Het heeft voorts als doel expliciet te regelen dat een woning door één huishouden wordt bewoond om zo de leefbaarheid te behouden, met uitzondering van niet bedrijfsmatige verhuur van maximaal twee kamers. Daarnaast regelt het bestemmingsplan dat woningen niet gebruikt kunnen als een logiesfunctie of

voor het uitoefenen van een bed & breakfast (B&B). Voor het gebruik van de woning voor andere woonvormen, voor een logiesfunctie en voor het uitoefenen van een B&B moet een vergunning worden aangevraagd. Passende ontwikkelingen kunnen vervolgens gefaciliteerd worden door middel van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.5 Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het bestemmingsplan wordt ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan de provincie en het waterschap. Door de gemeente Haarlemmermeer wordt in dit stadium van planvorming ook de betreffende dorps- of wijkraad in de gelegenheid gesteld op het bestemmingsplan te reageren. Binnengekomen reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

Tijdens de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan kan een ieder schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken. De ingediende zienswijzen worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

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

1.6 Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk van deze toelichting geeft een beeld van de bestaande situatie in het plangebied. Er wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke en functionele structuur van het gebied. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op het bestemmingsplan. Het vierde hoofdstuk gaat in op de nieuwe situatie met de te verwachten ontwikkelingen en de gewenste ruimtelijk-functionele structuur. Het vijfde hoofdstuk gaat in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. In hoofdstuk zes komt de uitvoerbaarheid aan bod en in het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan.

2 Beschrijving huidige situatie

2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Op 5 mei 1840 wordt gestart met het graven van de Haarlemmermeerpolder. Met de drie stoomgemaal de Leeghwater, de Lynden en de Cruquius wordt daarna de polder drooggemalen. Juli 1852 is de droogmaking gereed na het wegpompen van meer dan 8.000 miljoen kubieke meter water. Sinds 11 juli 1855 vormt de Haarlemmermeerpolder in zijn geheel, inclusief Ringvaart en Ringdijk, de gemeente Haarlemmermeer.

De verkaveling van de Haarlemmermeerpolder werd uitgevoerd in een patroon van langgerekte kavels tussen wegen die op twee kilometer afstand van elkaar in de lengterichting van de polder, van noordoost naar zuidwest liepen. Haaks daarop kwamen de dwarswegen, onderling op drie kilometer afstand. Op dezelfde wijze groef men de vaarten en tochten op één kilometer afstand van de lengtewegen. De Hoofdvaart is de breedste en van oorsprong belangrijkste waterloop in de polder. Deze loopt centraal in het midden van de polder, van gemaal Leeghwater te Buitenkaag in het zuidwesten via Abbenes, Nieuw-Vennep en Hoofddorp naar gemaal Lynden te Lijnden.

Bij de droogmaking van de Haarlemmermeer werden Kruisdorp (sinds 1868 Hoofddorp genoemd) en Venneperdorp (sinds 1868 Nieuw-Vennep genoemd) aangewezen tot verzorgingskern in het nieuwe landbouwgebied. Hoofddorp vormde al spoedig het administratieve en economische centrum van de gemeente.

Hoofddorp telde in 1947 bijna 3.400 inwoners. In 1960 was dit gegroeid tot 5.000 inwoners en in 1970 tot ruim 9.000 inwoners. Na 1970 is het aantal inwoners zeer fors gegroeid als gevolg van grootschalige uitbreidingen met nieuwe woonwijken, voornamelijk ten westen van het oude centrum. In 1980 telde Hoofddorp bijna 23.000 inwoners, in 1990 ruim 42.000 inwoners en in 2000 ruim 57.000 inwoners. In 2021 telt Hoofddorp al rond 78.000 inwoners.

Eind jaren ’70 werd gestart met de bouw van de wijk Bornholm. Vijf jaar later waren de 3.400 woningen gerealiseerd. In deze typische woonerfwijk is geprobeerd om een echt ‘eigen’ woonplek te ontwikkelen: de wegenstructuur is kronkelig en woningen staan aan collectieve pleintjes, bedoeld om intimiteit te creëren. Bornholm werd echter gebouwd in een tijd van laagconjunctuur. Om te besparen op de schaarser en duurder wordende grond, bouwde men in hogere dichtheden. Het compacte karakter leidde ertoe dat de kronkelige wegen de belofte van geborgenheid nauwelijks konden waarmaken.

Bornholm is in rap tempo aan het vergrijzen. Sinds 2011 is het aandeel 65-plussers verdubbeld en deze trend lijkt zich de komende jaren voort te zetten. De behoefte aan (informele) zorg en het beroep op mantelzorgers blijft hierdoor een belangrijk punt van aandacht. In de wijk zijn veel verschillende zorginstellingen gevestigd die mensen in nood te hulp kunnen schieten.

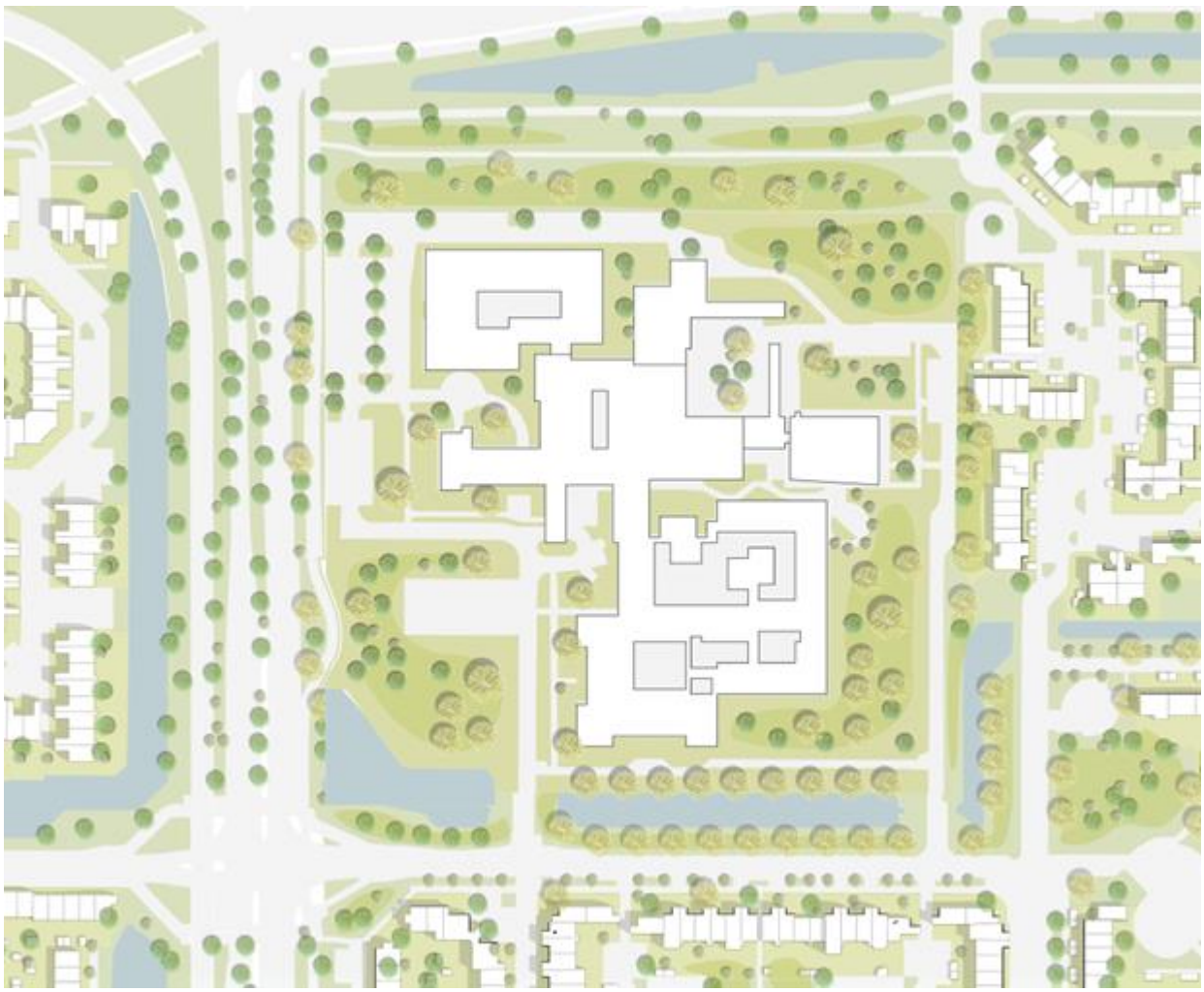
2.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied van dit bestemmingsplan grenst aan de zuidwest en zuidoostzijde aan de jaren '70 woonwijk Bornholm. Aan de noordwestzijde en noordoostzijde wordt het plangebied omsloten door infrastructuur.

De woonwijk Bornholm is gesitueerd ten westen van het centrum van Hoofddorp, ten zuidwesten van de Kruisweg, ten zuidoosten van de IJweg, ten noordoosten van Cannenburg en Clingenburg, ten noorden van Altenburg, ten noordoosten van de Van Heuven Goedhartlaan en ten noordwesten van de Nieuwerkerkertocht.

In algemene zin kan de woonwijk worden omschreven als een woongebied met, gelet op de woningdifferentiatie, een suburbaan karakter. Het onderhavige plangebied heeft een geïsoleerde ligging in de wijk. Het verpleeghuis ligt in deze structuur als een solitair object omsloten door groen, met weinig relatie tot de omgeving. Het centrum van de wijk Bornholm ligt niet direct gerelateerd aan de projectlocatie, en de structuur van de bestaande wijk is stedenbouwkundig aan verbetering toe. Er bevinden zich dan ook geen doorgaande loop- of fietsroutes binnen het gebied en er zijn alleen toegangsroutes voor de in het gebied aanwezige functies. Komende vanuit de omgeving vindt de toegang tot de locatie veelal plaats via de hoofdontsluitingsweg de Van Heuven Goedhartlaan. Vanaf deze weg die ten noordwesten van het plangebied ligt is het Holmkwartier goed zichtbaar. Aan de kenmerkende voorzijde ten zuidwesten van het plangebied ligt het Skagerrak met de grote waterpartij voortkomend uit de karakteristieke polderstructuur die door heel Hoofddorp herkenbaar is. Hier bevindt zich een belangrijke toegangsweg naar het plangebied, die aansluiting vindt op de rest van de wijk. De locatie ligt aan de zuidoostzijde enigszins beschut tegen de naastgelegen buurt aan de Engelsholm en Rosenholm en heeft een groenbuffer naar deze zijde. Aan de noordoostzijde ligt een grote groene parkachtige strook die het plangebied afscheidt van de Kruisweg.

De gebouwen zijn verouderd en passen niet meer in het huidige beeld van kleinschalige verzorging. Het betreft een aaneenschakeling van (middel)hoogbouw (max. 20 meter) met daaromheen gegroepeerd verblijf en voorzieningen in laagbouw. Het heeft een deel van de feitelijke entreefunctie aan de achterzijde. Aan de voorzijde (zuidwestkant) bevindt zich een aantal openbare parkeerplaatsen en een bushalte op enige afstand.



Afbeelding: situatie bestaande bebouwing plangebied

2.3 Functionele structuur

In tegenstelling tot de rest van de wijk Bornholm is in het onderhavige plangebied geen woonfunctie aanwezig. De locatie wordt gekenmerkt door zorg- of zorg gerelateerde functies. Hier bevindt zich het verpleeghuis Bornholm.

Het verpleeghuis biedt plaats aan ongeveer 180 bewoners, waarvan 90 somatische patiënten en 90 psychogeriatrische patiënten. Daarnaast heeft het verpleeghuis een speciale afdeling waar CVA (Cerebro Vasculair Accident, beroerte of ongeluk in de vaten van de hersenen) patiënten kunnen revalideren. Op het terrein van het verpleeghuis bevindt zich het Hospice Bardo (palliatieve terminale zorg) dat ook onderdeel is van de zorgorganisatie Amstelring. Tevens bevindt zich op het terrein van het verpleeghuis een gebouw ten behoeve van uitvaartvereniging Monuta.

Afbeelding: huidige bebouwing verpleeghuis Bornholm

3 Beleid en regelgeving

In dit hoofdstuk zijn de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen getoetst aan het voor dit bestemmingsplan relevante beleid van de diverse overheden.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie

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

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

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

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

Tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt (naar verwachting op 1 januari 2022) geldt de omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, zie §3.1.2). In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Rijksbelang opgenomen dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt moet er getoetst worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (zie §3.1.3).
In het voorliggende bestemmingsplan wordt een monofunctioneel zorggebied herontwikkeld tot een inclusieve wijk waar zorg en wonen met elkaar worden verweven. Stedenbouwkundig wordt aangesloten op de kenmerken en identiteit van de woonwijk Bornholm, waarvan het plangebied deel gaat uitmaken.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) staat een aantal onderwerpen waarvoor het Rijk uit het oogpunt van de nationale belangen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte regels stelt. Voor gemeente Haarlemmermeer is hierin van belang:

- Toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet;
- De ruimte reservering voor de parallelle Kaagbaan;
- Zones onder hoogspanningsverbindingen worden gevrijwaard;
- Aan de provincies is opgedragen om Natuurnetwerk Nederland (NNN) te beschermen;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament krijgen ruimtelijke bescherming;

- Nationale landschappen, zoals het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, worden ruimtelijk beschermd;
- Kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking en voor de bufferzones.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt niet beïnvloed of belemmerd door voornoemde regels.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, 2017) is de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. De Ladder voor duurzame verstedelijking is geregeld in artikel 3.1.6 lid 2 en luidt: '*De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.*'
De begrippen "bestaand stedelijk gebied" en "nieuwe stedelijke ontwikkeling" zijn opgenomen in artikel 1.1.1 lid 1 aanhef en onder h en i Bro.

De 'behoefte' is de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar - looptijd van een bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit). De Ladder bepaalt niet voor welke regio de behoefte in beeld moet worden gebracht. De aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling bepaalt op welk niveau de afweging moet worden gemaakt. De afbakening van het onderzoeksgebied is dus afhankelijk van het beoogde programma in het bestemmingsplan.

De Ladder biedt de mogelijkheid om in geval van een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsplichten en/of wijzigingsbevoegdheden, in het moederplan te bepalen dat het Ladderonderzoek pas hoeft te worden verricht bij vaststelling van het uitwerkingsplan of het wijzigingsplan.

Woningbehoefte
De regio kent een nijpend tekort aan woningen. Hierbij gaat het zowel om een tekort aan reguliere woningen als zorgwoningen. Uit de provinciale en gemeentelijke beleidsstukken (zie paragraaf 3.2 en 3.3) blijkt dat er een grote behoefte is aan nieuwe woningen, met name voor speciale doelgroepen. Deze woningen moeten vooral binnenstedelijk worden gerealiseerd, door verdichting, zoals dat nu in dit bestemmingsplan wordt voorzien.

Zorgbehoefte
Ter plaatse van dit bestemmingsplan bevinden zich reeds maatschappelijke zorgfuncties. Door de in dit bestemmingsplan voorziene sloop en nieuwbouw van deze functies wordt vooral voorzien in een kwaliteitsverbetering van de zorg en minder in een uitbreiding in omvang. De behoefte aan zorgvoorzieningen en zorgwoningen zal de komende jaren blijven toenemen. Ouderen blijven langer zelfstandig thuis wonen. Daarnaast wordt de groep ouderen door de maatschappelijke

vergrijzing toe. Daardoor neemt de vraag naar ambulante zorg en ondersteuning toe. In de visie 'Wonen met Zorg 2030' wordt gesteld, dat de gemeente Haarlemmermeer te maken krijgt met een verwachte stijging van 9.000 ‘oudste’ ouderen (> 75 jaar) in 2017 naar ruim 18.000 in 2035. Meer dan de helft (53%) van de huidige 75-plussers in Nederland heeft te maken heeft met langdurige aandoeningen, ziekten of beperkingen in het dagelijks leven. Het aantal ouderen met dementie in Haarlemmermeer neemt in absolute aantallen toe van 550 in 2016 tot 1.250 in 2040. Ook de vraag naar geschikte woonruimte neemt daardoor toe. Op dit moment is hier sprake aan een tekort en zijn oplossingen nodig om aan de toenemende behoefte te kunnen voldoen. De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte zorgvoorzieningen en woningen leveren hieraan een belangrijke bijdrage.

3.1.4 (ontwerp) Luchtvaartnota

De luchtvaartnota 2020-2050 ‘Verantwoord vliegen naar 2050’ zet in op een duurzame luchtvaartsector die Nederland blijft verbinden met de rest van de wereld. Daarnaast moet luchtvaart stiller en duurzamer worden. ‘Slim en Duurzaam’ is het uitgangspunt voor de nota, met veiligheid op één. Daarnaast brengt de nota balans aan in de verschillende publieke belangen. Vier staan er centraal:

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

Dit bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die in strijd zijn met de belangen van de Luchtvaartnota.

3.1.5 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

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

De gemeente zorgt ervoor dat nieuwe inwoners in een zo vroegtijdig mogelijk stadium deugdelijk en objectief geïnformeerd worden over geluidsbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid (of –uitstoot en kerosinegeur) door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol.

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

3.1.6 Nationaal waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan (2015) geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Het Nationaal Waterplan gaat in op het robuust en toekomstgericht inrichten van het Nederlands watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het

voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. De volgende onderdelen komen in het plan naar voren:

- De Deltabeslissingen (waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimtelijke adaptatie);
- De Beleidsnota Noordzee;
- De verankering van afspraken die betrekking hebben op water vanuit het Energieakkoord;
- De Natuurvisie;
- De Internationale Waterambitie;
- De geactualiseerde plannen en maatregelenprogramma's om te voldoen aan de Europese eisen voor waterkwaliteit, overstromingsrisico's en het mariene milieu.

Het plan omvat een integrale benadering door natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie (inclusief verdienvermogen) zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. De ambitie is dat overheden, bedrijven en burgers zich in 2021 meer bewust zijn van de kansen en bedreigingen van het water in hun omgeving.

In paragraaf 5.8 wordt verder ingegaan op het aspect water en de gevolgen voor dit bestemmingsplan.

3.1.7 (ontwerp) Nationaal Water Programma 2022-2027

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

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

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

In paragraaf 5.8 wordt verder ingegaan op het aspect water en de gevolgen voor dit bestemmingsplan.

3.1.8 Beleidsnota mainport en metropool

Het Rijk heeft in samenwerking met de zogenaamde regiopartijen en de partijen uit de luchtvaartsector een beleidsnota (2016) opgesteld voor de Schipholregio. Deze beleidsnota is een uitwerking van het programma SMASH (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) en is erop gericht de mainport Schiphol en haar regio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. De nota heeft de ambitie om de kracht en kwaliteiten van de regio verder uit te

bouwen, de economische ontwikkeling van de regio en Schiphol te stimuleren en kansen en potenties in de regio beter te benutten. Daarnaast willen de partijen binnen de regio de verwachte woningbehoefte van 440.000 geschatte woningen accommoderen. De kracht en kwaliteit van de Schipholregio komt voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. De focus ligt hierbij op vier beleidsopgaven:

1. Het versterken van de ruimtelijk-economische structuur
2. Het ruimte bieden voor verstedelijking, kwaliteit van leefomgeving en leefbaarheid
3. Het ruimte bieden voor verdere ontwikkeling van een veilige, concurrerende en duurzame luchtvaart in combinatie met een optimale netwerk- en mainportkwaliteit
4. Meer en betere samenwerking tussen Rijk, regio, marktpartijen en luchtvaartsector

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen passen binnen dit beleid en leveren een belangrijke bijdrage aan het accommoderen van nieuwe woningen en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en de leefbaarheid.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018) is het integrale provinciale beleidsplan voor de gehele provincie Noord-Holland. In deze visie staat beschreven hoe de provincie de ambities wil realiseren voor de belangrijkste ontwikkelingen die op ons afkomen:

- Klimaatverandering
- Overgang naar duurzame energie
- Verdere verstedelijking
- Bereikbaarheid
- Gezonde leefomgeving
- Economische transitie
- Natuur en biodiversiteit

De hoofdambitie van de provincie is het vinden van een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven. Met de sturingsfilosofie ‘lokaal wat kan, regionaal wat moet’ heeft de provincie de regionale ruimtelijke consequenties van deze ontwikkelingen grotendeels juridisch verankerd in de omgevingsverordening.

In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.

4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropoolregio Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

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

Het bestemmingsplan maakt de verdichting in binnenstedelijk gebied mogelijk. De bestaande zorgfunctie wordt behouden en verbeterd, zodat voldaan kan worden aan de huidige eisen aan de zorg. Daarnaast vindt een menging plaats met zorg- en reguliere woningen en bijbehorende medische/zorg voorzieningen. Hierdoor vindt er een kwalitatieve verbetering van het gebied plaats, zowel qua functies als qua bebouwing, wat ook ten goede komt aan de wijk Bornholm. Door de verdichting wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

3.2.2 Omgevingsverordening

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. De Omgevingsverordening NH2020 vervangt de bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid is daarbij van belang. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze

sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

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

Ten aanzien van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen geldt dat deze ontwikkelingen vanwege de aard en omvang zijn aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. In paragraaf 3.1.2 is de behoefte voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen reeds behandeld en aangetoond. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan de Omgevingsverordening.

3.2.3 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020

Eind 2016 heeft de voormalige Stadsregio Amsterdam het Regionaal Actieprogramma Stadsregio Amsterdam 2016-2020 (RAP, 2016) aangeboden aan de provincie Noord-Holland. Dit actieprogramma was geënt op het samenwerkingsprogramma van de gemeenten (Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt 2016-2020) en gericht op nieuwbouw, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling.

Voor plannen in Amstelland-Meerlanden is de marktregio het gebied Amstelland-Meerlanden inclusief Amsterdam.

In het RAP hebben de gemeenten hun gezamenlijke inzet beschreven voor de versnelling van de woningbouw en is een kwantitatieve en kwalitatieve prognose van de woningbehoefte opgenomen per marktgebied in drie scenario’s. Dit ten behoeve van de beschrijving van de behoefte aan binnenstedelijke woningbouw. Ten behoeve van buitenstedelijke plannen is een handleiding ontwikkeld met daarin nadere analyses en bouwstenen, waarin is aangegeven in welke milieus en marktsegmenten de behoefte niet volledig binnenstedelijk kan worden opgevangen en hoe daarvoor een goede onderbouwing kan worden gemaakt. De Provincie Noord-Holland heeft hierover aangegeven explicieter in beeld te willen hebben wat de buitenstedelijke plannen voor de komende periode zijn en nogmaals goed te kijken wat de binnenstedelijke potentie is voor woningbouw. De gevraagde aanvullingen zowel ten aanzien van het regionale woningbouwprogramma als beleidsmatige onderwerpen op het gebied van wonen, zijn in de vorm van een oplegger bij de RAP 2016-2020 gevoegd. Met de realisatie van woningen past dit bestemmingsplan binnen het Actieprogramma Wonen.

3.2.4 Samenwerkingsagenda wonen 2016-2020

De portefeuillehouders Wonen van de 15 gemeenten die tot en met 2016 de Stadsregio Amsterdam vormden, hebben opdracht gekregen een regionale woonvisie op te stellen. Daarbij zijn 10 opgaven voor regionale samenwerking geformuleerd:

1. Bevorderen van de woningbouwproductie om tegemoet te komen aan de snelgroeiende Woningbehoefte en om de prijzen niet te snel te laten stijgen. Doel is om 20.000 woningen naar voren te halen in de periode 2016-2020.
2. Zo veel mogelijk locaties versnellen, naar voren halen en te zorgen voor meer harde plancapaciteit.
3. Aanvullend op de huidige locaties nieuwe plekken voor woningbouw zoeken, vooral in binnenstedelijk gebied. Transformatie en benutten van leegstand spelen hierin een belangrijke rol.
4. Bevorderen van het aanbod middensegment huur. Er is behoefte aan minimaal 5.000 woningen in het middensegment huur tot prijsgrens €900.
5. Werken aan een gezonde woningmarkt. Doel is een 'complete metropool', met aanbod in de verschillende woonmilieus, prijssegmenten en type woningen.
6. Op basis van inzicht in de positie van de verschillende doelgroepen te sturen op de ontwikkelingen in het aanbod en de voorraad van 'betaalbare' woningen. Een belangrijk toetspunt hierbij is de spreiding van de sociale voorraad en de beschikbaarheid over de regio, naar deelregio.
7. De sociale voorraad beter te benutten door doorstroming te stimuleren en te zorgen voor meer flexibiliteit.
8. Investeringen in duurzaamheid bevorderen.
9. Zorgen voor een toegankelijke, rechtvaardige en transparante verdeling van sociale huurwoningen. Streven is woningzoekenden één etalage voor sociale huurwoningen te bieden.
10. Samen met de corporaties en marktpartijen te werken aan oplossingen om de grote Huisvestingsopgave van vergunninghouders te realiseren. Dit moet niet leiden tot verdringing van 'reguliere' woningzoekenden.

Om aan deze doelen te werken voeren de samenwerkende gemeenten de volgende activiteiten uit:

- Het in beeld brengen van de vraag door woningmarktonderzoek, ook in kwalitatieve zin.
- Het in beeld brengen van het aanbod. Met de jaarlijkse Monitor Plancapaciteit die de Stadsregio en Provincie Noord-Holland samen laten uitvoeren, wordt de geplande woningbouwlocaties en de voorgenomen programmering bijgehouden. Ook participeert de Stadsregio in de Monitor Woningproductie, die de nieuwbouwproductie voor de MRA en de gehele Noordvleugel monitort.
- Het agenderen van de versnellingsopgave. Zo effectief mogelijk gebruik van binnenstedelijke locaties, in het bijzonder transformatielocaties, heeft nadrukkelijk de aandacht de komende jaren.
- Het inzetten van marketing en communicatie over wonen en nieuwbouw.
- Het stimuleren van de realisatie van middeldure huur.

- Het opstellen van een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) 2016-2020 in opdracht van de provincie Noord-Holland. Met deze regionale samenwerkingsagenda legt de Stadsregio de basis voor het RAP. Vanuit een gezamenlijke strategie wordt gestreefd naar creëren van een woningaanbod dat past bij de kwaliteiten van regio en gemeenten en aansluit op de vraag.
- Het organiseren van de regionale afstemming over nut en noodzaak van woningbouwplannen in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking en gemeenten hierin ondersteunen ten behoeve van woningbouw buiten bestaand stedelijk gebied om aan de vereisten te voldoen vanuit de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2.5 Monitor Woningbouw 2020

Het monitoren van de in de RAP's gemaakte afspraken over woningbouwproductie gebeurt in de jaarlijkse Monitor Woningbouw. Deze vormt input voor een jaarlijkse analyse van de match tussen vraag en aanbod. Het aanbod is opgetekend in de 'monitor plancapaciteit' die is opgenomen in de woningbouwmonitor. De meest recente is de Monitor Woningbouw 2020. In onderstaande tabel afkomstig uit de monitor is de woningbehoefte (prognose 2019) voor de periode 2019-2040 afgezet tegen de harde en zachte woningbouwplancapaciteit.

Tabel 7: Woningbehoefte 2020-2040 en plancapaciteit (Bron: PNH/Rigo)

	Woningbehoefte 2020-2025	2020-2030	2020-2040	Netto plancapaciteit	Hard	Zacht
Kop van Noord-Holland	1.300	1.600	0	7.300	1.900	5.300
Westfriesland	3.700	6.300	6.700	14.000	4.000	9.900
Regio Alkmaar	4.900	7.800	8.800	33.500	7.900	25.600
Zaanstreek-Waterland	6.500	11.900	19.400	41.200	5.700	35.500
Amsterdam	25.700	51.300	96.000	226.600	55.500	171.100
Amstelland-Meerlanden	10.500	18.500	28.600	59.900	8.800	51.200
IJmond/Zuid-Kennemerland	6.300	11.700	19.100	25.400	4.300	21.100
Gooi- en Vechtstreek	4.300	7.200	9.300	18.900	5.200	13.800
Totaal Noord-Holland	**63.200**	**116.400**	**187.500**	**426.600**	**93.300**	**333.300**
Totaal MRA	*64.800*	*122.600*	*211.000*	*450.500*	*100.700*	*349.800*

*o.b.v. de Bevolkingsprognose Noord-Holland 2019-2040
** Getallen zijn afgerond op honderdtallen. Hierdoor kan het voorkomen dat getallen niet precies bij elkaar optellen (of overeenkomen met andere tabellen).

Uit bovenstaande tabel blijkt, dat er in principe voldoende plancapaciteit is om aan de woningbehoefte te voldoen. Echter gaat het voor het grootste deel om zachte plannen. Hierdoor is de plancapaciteit onvoldoende geborgd en zullen er naar verwachting ook veel plannen niet doorgaan. Het is daarom van groot belang om harde plannen te maken, die als basis kunnen dienen voor vergunningverlening voor de nieuwbouw van woningen, zoals het nu voorliggende bestemmingsplan, dat voorziet in een concreet initiatief voor de bouw van onder andere woningen

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) worden de toekomstige ontwikkelingen van de gemeente beschreven. De Structuurvisie gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen. De Structuurvisie zal in 2022 worden vervangen door de Omgevingsvisie, maar lopende de voorbereiding van dit bestemmingsplan geldt de Structuurvisie nog als beleidskader.

Afbeelding: uitsnede plankaart Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (plangebied gele pijl)

In de toekomst wil Haarlemmermeer de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus – haar zogeheten atypische stedelijkheid - versterken. Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is en verbindt, een samenleving met samenhang. Dat betekent ook dat er samenhang moet zijn tussen alle ontwikkelingen die plaatsvinden, zowel de ruimtelijke als de sociale ontwikkelingen. Haarlemmermeer positioneert zich ook in de toekomst als een attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats. Duurzaamheid en oog voor bestaande structuren zijn leidend bij de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

- sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
- blijvend gepositioneerd als aantrekkelijke ontmoetingsplaats.

De structuurvisie beschrijft daarnaast de grondslagen en ontwerpprincipes die als uitgangspunt worden gehanteerd bij de verdere ontwikkeling van Haarlemmermeer. Deze zijn samengevat in zes kernpunten:

1. Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.
2. Energie als speerpunt.
3. Netwerk (keten)mobiliteit: de knopen benut.
4. Synergie met Schiphol.
5. Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties.
6. Cultuurhistorie en diversiteit als drager.

Met name het punt a-typische stedelijkheid heeft betrekking op Hoofddorp. Ofwel het versterken van de stedelijke kwaliteit van Hoofddorp door intensivering van wonen en voorzieningen en verbetering van kwaliteit, waarbij het bestaande karakter blijft gehandhaafd. Op de plankaart is de locatie aangewezen voor wonen. Dit bestemmingsplan voorziet in intensivering van wonen en voorzieningen en verbetering van kwaliteit en is hiermee in overeenstemming met de structuurvisie.

3.3.2 Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 (2013)

Op 24 oktober 2013 is deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 vastgesteld. Dit ontwikkelingskader geeft stedenbouwkundige randvoorwaarden voor toekomstige ontwikkelingen, waarvan de volgende relevant zijn:

- Mogelijke (her)ontwikkelingslocaties voor en na 2020, waaronder de betreffende locatie;
- Kaders voor gewenste woonmilieus en bijbehorende dichtheden;
- Doelen voor onder andere voorzieningen, mobiliteit en klimaatadaptatie.

Voor de herontwikkeling van het verpleeghuis Bornholm wordt een indicatieve plancapaciteit van circa 200 woningen en nader te bepalen zorgvoorzieningen voorgesteld in de visie, in een dichtheid van 35-50 woningen per hectare (centrum-stedelijk woonmilieu). Het voorgelegde plan voorziet is daarmee in overeenstemming en is in de omgeving goed ingepast, zoals in Hoofdstuk 4 en het Stedenbouwkundig Plan is toegelicht.

3.3.3 Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025

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

gemeente jongerenwoningen vaker vrij laten komen. Er wordt maximaal gebruik gemaakt van 'lokaal maatwerk' (25 % van de toewijzing wordt binnen het regionale stelsel momenteel toegestaan) bij de toewijzing van vrijkomende sociale huurwoningen.

Er zijn een viertal beleidslijnen waarop de gemeente gaat sturen. Dit zijn:
1. Divers aanbod door middel van nieuwbouw
2. Vitale en kwalitatief goede woningvoorraad in wijken en kernen
3. Beschikbaarheid van betaalbare woningen
4. Goede huisvesting van aandachtsgroepen

De richtlijn voor het gemeentelijk nieuwbouwprogramma is:
- Sociaal segment en middeninkomens 50%.
- Marktsegment 50%

Het bestemmingsplan voorziet in nieuwe woningen voor diverse doelgroepen en bestaat uit mix van sociaal, middensegment en vrije sector. Van de 225 woningen wordt 30% gerealiseerd als sociale huurwoningen en 20% als betaalbare koopwoningen en/of middenhuurwoningen. Daarnaast wordt ook voorzien in zorgfuncties en zorgwoningen. Dit past binnen de kaders van het woonbeleid.

3.3.4 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer

Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in de regio. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal daardoor toenemen. Daarnaast zet de groei van de verkeersstromen van en naar de luchthaven de bereikbaarheid van de Multimodale Knoop Schiphol onder druk. Er zijn voor de visie de volgende ambities opgesteld:
- vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen;
- ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen';
- een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst; door een slimme fasering, wat nodig is wordt aangelegd, ruimte voor toekomstige uitbreiding wordt gereserveerd. Uitgangspunt is ‘eerst bewegen, dan bouwen’;
- bestaande knelpunten in het netwerk oplossen;
- mobiliteit met oog voor de leefomgeving; overlast zoveel mogelijk beperken;
- veilig bewegen;
- evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies;
- mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven;
- faciliteren van schone en stille mobiliteit;
- monitoring en indicatoren.

De mobiliteitsvisie benoemt vervolgens een aantal thema's waarvoor doelstellingen zijn benoemd. De thema's zijn:

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

Het voorliggende bestemmingsplan heeft geen betrekking op of invloed op de thema's 'Netwerken verknopen', 'Auto', 'Goederenvervoer', 'Openbaar vervoer' en 'Fiets'. De volgende thema's zijn relevant voor dit plangebied.

6. Voetgangers

Voetpaden hebben verschillende doeleinden; speeldomein van kinderen, ontmoetingsruimte voor buurtgenoten en verkeersfunctie om van A naar B te komen. In woonwijken hebben voetgangers langs 50km en 30km-wegen een eigen verkeersruimte nodig. Toegankelijkheid van deze ruimte is van belang. Daar waar schakels ontbreken worden voetpaden aangelegd.
In dit bestemmingsplan wordt een nieuwe langzaamverkeerverbinding met de naastliggende buurt Engelsholm aangelegd.

7. Verkeersveiligheid

Met de toenemende mobiliteit groeit ook de verkeersonveiligheid en de overlast door sluipverkeer. Er wordt geïnvesteerd om structureel onveilige situaties en ontbrekende schakels weg te nemen. Verkeerseducatie blijft een belangrijk onderwerp.
Bij toekomstige infrastructuur staat verkeersveiligheid voorop. Het doorgaande verkeer moet worden geweerd uit de wijken en zo snel mogelijk naar het regionale netwerk worden geleid.
In dit bestemmingsplan worden de verkeersroutes voor auto's aan de buitenzijden van het plangebied gesitueerd en via zo kort mogelijke route op het omliggende wegennet van de Kruisweg / N201 aangesloten.

8. Strategisch parkeerbeleid

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

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

In dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de parkeernormen en is een maximum gesteld aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen in de openbare ruimte (op maaiveld) zodat het overige aanbod wordt gerealiseerd in de vorm van parkeergarages.

3.3.5 Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (actualisatie 2018)

In 2018 is het handboek parkeernormen geactualiseerd. Hierin zijn per gebied en functie parkeernormen vastgesteld. Deze zijn als basis gebruikt voor de berekening van de parkeerbehoefte van het onderhavige project (zie paragraaf 5.14).

4 Nieuwe situatie

4.1 Toekomstige ontwikkelingen in het plangebied

Dit bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van het Holmkwartier. Dit behelst het gebied van het bestaande verpleeghuis Bornholm en de bijbehorende functies. Door de sloop en nieuwbouw van het bestaande woonzorgcentrum ontstaat ruimte voor een mix van reguliere- en zorgwoningen in combinatie met maatschappelijke-, zorg- en zorggerelateerde (commerciële) voorzieningen. Voor de ontwikkeling is een stedenbouwkundig plan Holmkwartier (SP, zie Bijlage 1) en een beeldkwaliteitsplan (BKP, zie Bijlage 2) opgesteld.

De essentie van het plan voor het Holmkwartier is het maken van verbinding. Door middel van heldere routes wordt de nieuwe buurt verbonden met de omliggende wijk. Mensen worden met elkaar verbonden, zorg wordt verbonden aan de buurt, bestaande structuren aan nieuwe, jongeren aan ouderen. Het doel is om de inclusiviteit op de schaal van de wijk te versterken en om het aanbod van voorzieningen op de behoeftes af te stemmen. Het beoogde programma bestaat voor het grootste deel uit wonen in uiteenlopende segmenten.

Het nieuw te ontwikkelen woonzorgcentrum met een vernieuwend zorgconcept zal anders van opzet zijn dan het huidige gebouw. In de nieuwbouw van het woonzorgcentrum voor Amstelring komt de nadruk te liggen op kleinschalig wonen, met zorg dicht bij de bewoners en de kleinschalige woongroep als uitgangspunt. Het zorgprogramma wordt ondergebracht in twee gebouwen; een gebouw met een beschermde leefomgeving is gericht op bewoners met dementie. Het tweede gebouw voorziet in de zorg voor mensen met een somatische aandoening.

Met de nieuwbouw van de twee zorggebouwen speelt Amstelring in op de veranderende zorgvraag en kan daarmee een bijdrage leveren aan de wijk Bornholm. Ook de overige gebouwen dragen bij aan de inclusiviteit binnen de buurt. De gemeente Haarlemmermeer bestaat voor een groot deel uit grondgebonden woningen. Appartementen beslaan een veel kleiner deel van het woningaanbod. De nieuwe woonbuurt kan door het toevoegen van verschillende typologieën van wonen een positieve bijdrage leveren aan een divers woningaanbod binnen de wijk en sluit daarmee aan op de behoeftes binnen de gemeente. Speciale aandacht gaat uit naar de mogelijkheid om zo veel mogelijk woningen toekomstbestendig te ontwerpen.

4.2 Ruimtelijke structuur

Het plan bestaat uit één sterke rand waarbinnen zich vier bouwblokken met hoven bevinden. Centraal in het plangebied bevindt zich een plein met groene inrichting. Dit plein vormt het hart van het plangebied. Uit alle richtingen voeren routes naar dit plein en eindigen hier. Door verspringingen in de gevels eindigen de zichtlijnen op het plein. Het plein en de looproutes organiseren de bebouwing in 4 kwadranten (zie volgende afbeelding).

Afbeelding: ruimtelijke structuur nieuwe situatie

De vier kwadranten zijn divers. Ze kennen elk een eigen en gevarieerde mix van woonvormen en beschikken elk over een hof dat specifiek op maat is voor het gebruik door de omwonende gebruikers.

De straten binnen het plan zijn intiem. Ze zijn vrij van snelverkeer en ingericht voor de bewoners en voor fietsers en voetgangers op weg naar het plein. De ruimte tussen de blokken is in de vier straten zodanig ingericht dat deze de beweging vanaf de rand vertraagt. Doordat de straten in de richting van het plein breder worden, openen ze zich naar het centrale plein. Het plein zelf verbindt de vier blokken met elkaar. In de ruimte die tussen de blokken is gemaakt komt alles in

compacte vorm bij elkaar: De voordeuren van eengezinswoningen, de woningen voor zorg, reguliere appartementen, de buurtruimten van Amstelring en reguliere plintvoorzieningen. Bovendien zorgen de doorzichten naar de rand, de hoven en de aansluitingen op de buurt dat er op het plein volop aanleiding is om onderdeel te zijn van het Holmkwartier.

Aan de zuid- en oostrand (grenzend aan de bestaande woonwijk Bornholm) is de bouwhoogte met 3 bouwlagen laag. Langs de Van Heuven Goedhartlaan is de bouwhoogte met 4 lagen iets hoger en loopt op tot 10 bouwlagen aan de noordkant, op de zichtlocatie vanuit de kruising van de Van Heuven Goedhartlaan en de Kruisweg (zie volgende afbeelding).

Afbeelding: vogelvlucht ruimtelijke structuur en bebouwing nieuwe situatie

De meeste parkeerplaatsen bevinden zich aan de rand van het plangebied. Daarnaast is aan de zuidwestrand het water ervaarbaar, en kan aan de noordoostrand van de groene parkstrook genoten worden.

4.3 Functionele structuur

In de vier bouwblokken rond het centrale plein bevinden zich per blok verschillende functies. Het zuid-oostblok bestaat voor 100% uit grondgebonden woningen. De zuid-westblok voorziet aan de zuidrand ook uitsluitend in woningen en aan de noordrand ook in commerciële en maatschappelijke functies op de begane grond en maatschappelijke functies op de verdiepingen. In het noordwestelijke bouwblok bevinden zich aan de zuidrand commerciële functie op de begane grond en deels ook op de 1e verdieping. Op de hogere verdiepingen bevinden zich uitsluitend woningen. Dit bouwblok bestaat uit een mix van grondgebonden woningen, eengezinswoningen aan een dek, en gestapelde woningen in de vorm van appartementen. Het bouwblok in de noord-oosthoek heeft uitsluitend een maatschappelijk zorgprogramma met bijbehorende ondersteunende functies, waaronder ook horeca.

Afbeelding: functies plangebied (langs de oost-west looproute bevinden zich ook commerciële (zorg)voorzieningen in de plint .m.u.v. blokken met eengezinswoningen)

Het bestemmingsplan gaat uit van maximaal 225 reguliere woningen en maximaal 260 zorgeenheden en -woningen. Het aanvullende programma wordt gesteld op maximaal:

- 2.350 m² bvo voorzieningen in het woonzorgcentrum, waarvan maximaal 300 m² commerciële voorzieningen (dienstverlening, detailhandel, horeca) ondergeschikt aan het woonzorgcentrum en 2.050 m² maatschappelijke voorzieningen, waarbij nog onderzocht wordt of in aanvulling hierop buurtfuncties et cetera mogelijk zijn indien dit vanuit Amstelring gewenst is ten behoeve van diens zorgconcept / inclusieve wijk;
- 800 m² bvo maatschappelijke voorzieningen, gelegen in het Stadsblok.

Parkeren wordt op eigen terrein (binnen plangebied) opgelost. Hier worden in totaal rond 508 parkeerplaatsen gerealiseerd - deels in garages en maximaal 321 plaatsen in de openbare ruimte. De meeste parkeerplaatsen bevinden zich aan de rand van het plangebied. Daarnaast zijn er ook nog twee parkeerterreinen in de binnenhoven van de zuidelijk bouwblokken en een gebouwde parkeervoorziening met een dek in de noordwesthoek.
Voor meer details wordt hier verwezen naar bijlage 1 (SP) en bijlage 2 (BKP).

5 Onderzoek en beperkingen

5.1 Bodem

5.1.1 Wet- en regelgeving

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

Wet bodembescherming (Wbb)

In de Wbb zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Bij bestemmingswijzigingen, verbouwingen of graafwerkzaamheden zal in veel gevallen een bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden. De gemeente beoordeelt dat per geval. Met het bodemonderzoek kan bepaald worden of de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor de beoogde functie.

De Wbb onderscheidt drie kwaliteiten grond:

- sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- licht verontreinigde grond (boven achtergrondwaarden);
- schone bodems (beneden achtergrondwaarden).

Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde (te behalen kwaliteit) en de milieu hygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) geeft de lokale bevoegde gezagen de mogelijkheid om de bodemkwaliteit binnen hun gebied actief te gaan beheren binnen de gegeven kaders. Dit geeft onder andere ruimte voor nieuwe projecten op het gebied van natuur, wonen en industrie. In het besluit worden vier kwaliteiten gehanteerd, namelijk Achtergrondwaarde, Wonen, Industrie en Niet toepasbaar. Het besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger een toets op de kwaliteit van de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie.

Gemeentelijke Nota Bodembeheer

Haarlemmermeer probeert zoveel mogelijk een afweging te maken op basis van feitelijke risico's. De Nota Bodembeheer (2020) biedt een praktische richtlijn aan de gemeentemedewerkers, adviesbureaus, aannemers en andere bodemintermediairs hoe in Haarlemmermeer het beste met vrijkomende grond en baggerspecie kan worden omgesprongen, waarbij aan zaken als gezond

verstand, kostenbesparing, milieuwinst en voldoen aan geldende wet- en regelgeving veel aandacht is besteed.

De bodemkwaliteitskaart (2020) van Haarlemmermeer geeft aan wat de gemiddelde kwaliteit van de grond op niet-verdachte locaties is in de gemeente. De bodemfunctiekaart is tegelijk met de bodemkwaliteitskaart vastgesteld en geeft de (toekomstige) functieklasse van een gebied weer. In de Nota Bodembeheer Gemeente Haarlemmermeer zijn voor sommige gebieden Lokale Maximale Waarden vastgesteld.

5.1.2 Onderzoek

Het beoogde gebruik van het perceel is in overeenstemming met de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart (zone Industrie). Wanneer (graaf-) werkzaamheden worden uitgevoerd is een (verkennend) bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of het nodig is om eventuele vervuilde grond te saneren. In maart 2021 is door onderzoeksbureau Tauw een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 4). Hieruit is gebleken dat de grond niet tot licht is verontreinigd. Met uitzondering van één monster van de ondergrond dat indicatief is beoordeeld als klasse industrie, is alle grond (indicatief) altijd toepasbaar. Ter plaatse van de locaties van de gedempte watergangen en de voormalige landbouwpaden is geen afwijkende bodemkwaliteit aangetoond.

De grond is niet verontreinigd met PFAS. Bij ontgraving en toepassing van de grond op andere locaties gelden beperkingen voor toepassing in grondwaterbeschermingsgebieden voor wat betreft PFAS.

Op basis van het verkennend bodemonderzoek naar asbest is de bodem op de locatie onverdacht op aanwezigheid van een verontreiniging met asbest.

In het grondwater zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties zink, molybdeen en vinylchloride aangetoond. Vinylchloride in het grondwater komt gewoonlijk voor als afbraakproduct van PER of TRI. Er is vanuit het vooronderzoek echter geen mogelijke bron voor VOCL bekend op de locatie.

Ter plaatse van de hydraulische pers is geen bodemverontreiniging met minerale olie aangetoond.

5.1.3 Conclusie

De milieuhygiënische bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde woon- en zorgfunctie.

5.2 Cultuurhistorie en archeologie

5.2.1 Wet- en regelgeving

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

De erfgoedvisie met uitvoeringsprogramma van de Gemeente Haarlemmermeer voor de periode 2020 - 2030 stelt vast dat erfgoed bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving, de aantrekkelijkheid van de gemeente als bezoeklocatie en aan een aangenaam vestigingsklimaat. De basis van de visie is erfgoed als inspiratie en motor voor nieuwe ontwikkelingen.

De archeologienota heeft tot doel een verantwoorde balans te vinden tussen goede omgang met het archeologische erfgoed en andere maatschappelijke belangen die bij planontwikkelingen moeten worden gewogen. In de nota zijn de verhaallijnen met de kernwaarden 'Water en pionieren' en 'Transport en Logistiek' leidend.

Om relevante keuzes te kunnen maken die in lijn zijn met de andere beleidsdoelen die de gemeente zich stelt, zal een integrale afweging plaatsvinden. De volgende speerpunten zijn van belang bij cultuurhistorische en/of archeologische waarden:

- het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
- de mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
- de mogelijkheid van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) om bij (dreigende) schade aan archeologische monumenten na een toevalsvondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;
- de mogelijkheid van het bevoegd gezag of de minister van OCW om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen.

De gemeente is verplicht om verwachte en aanwezige archeologische waarden mee te wegen bij ruimtelijke beslissingen. De wetgever geeft de gemeente de vrijheid om naar eigen inzicht vorm te geven aan de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrens. Deze beleidsnota geeft hier invulling aan.

5.2.2 Onderzoek

Archeologische waarden
Uit een archeologisch bureauonderzoek is gebleken dat de geplande ontwikkelingen een oppervlakte van 43.000 m^2 beslaan en daarmee de vrijstellingsgrens voor ontwikkelingsplannen met een oppervlakte van maximaal 10.000 m^2 wordt overschreden. Hoewel het plangebied grotendeels bebouwd zal worden vindt de voorgenomen ontwikkeling uitsluitend op maaiveldniveau plaats. Ontgravingen zullen daardoor maximaal enkele decimeters diep reiken. Deze bovenste grondlaag is echter al door diepploegen en eerdere ontwikkelingen binnen het plangebied grotendeels verstoord geraakt. Vanwege deze verstoringen en de lage archeologische verwachtingen wordt door het archeologische onderzoeksbureau geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te voeren en het plangebied vrij te geven voor ontwikkeling.
De beslissing om bovenstaand advies al dan niet over te nemen (een selectiebesluit) dient door de bevoegde overheid, de gemeente Haarlemmermeer, te worden genomen. Verder dient te worden vermeld dat, ongeacht dit advies en het selectiebesluit, er een wettelijke meldingsplicht bestaat (Erfgoedwet 2016) mochten er onverhoopt toch archeologische overblijfselen worden aangetroffen.

Cultuurhistorische waarden
In en rond de projectlocatie zijn geen beschermde monumenten, stads- of dorpsgezichten of andere cultuurhistorische waarden aanwezig.

5.2.3 Conclusie
De in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling leidt niet tot een aantasting / bedreiging van archeologie en cultuurhistorische waarden. Dit onderwerp vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.3 Externe veiligheid

5.3.1 Wet- en regelgeving
Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wro getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarden voor het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is het risico (uitgedrukt in kans per jaar) dat één persoon die zich onafgebroken en onbeschermd op die plaats bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. Het groepsrisico is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) gedefinieerd als: "de cumulatieve kans per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

In het Bevi en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Denk hierbij

aan risico's van onder andere tankstations met LPG, opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen en ammoniakkoelinstallaties.

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

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

In aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving kent de gemeente Haarlemmermeer ook eigen externe veiligheidsbeleid. Specifiek gaat het om regels over de aanvaardbaarheid en verantwoording van het groepsrisico. Een belangrijk richtsnoer is onder andere dat objecten met niet- of met beperkt zelfredzame personen buiten het invloedsgebied van een risicobron worden geprojecteerd.

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

5.3.2 Onderzoek

Adviesgroep AVIV bv heeft in april 2021 onderzoek naar externe veiligheidsrisico's uitgevoerd (zie Bijlage 5). Daaruit blikt dat de planlocatie zich op circa 165 meter van de N201 bevindt. Over deze weg vindt incidenteel vervoer van LPG plaats. Het invloedsgebied van het vervoer van deze stof is 355 meter. Er zijn geen andere risicobronnen waarmee rekening gehouden moet worden.

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling. In zowel de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico gelijk aan 0.01 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is daarmee lager dan 10% van de oriëntatiewaarde en neemt niet toe. Dit betekent dat conform het Bevt in de toelichting bij het bestemmingsplan alleen ingegaan dient te worden op:

1. De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die transportroute, en
2. Voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die transportroute een ramp voordoet.

Ad 1: Bij een calamiteit zal de brandweer zich inzetten om effecten ten gevolge van het incident te beperken of te voorkomen. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied. Eventuele secundaire branden binnen het plangebied zijn niet aannemelijk. De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid worden daarom niet verder in beschouwing genomen. Het plangebied en de bron zijn vanuit diverse richtingen goed bereikbaar voor de hulpdiensten. Het aantal personen binnen het plangebied ten opzichte van de oorspronkelijke horecafunctie wijzigt niet tot marginaal en heeft geen significant effect op het groepsrisico.

Ad 2: Binnen het plangebied zijn er mogelijkheden voor personen om zich in tegenovergestelde richting van de N201 buiten het invloedsgebied te begeven. Voor blootstelling aan toxisch gas biedt 'schuilen' binnen bouwwerken de beste wijze van zelfredzaamheid. Er kan vanuit worden gegaan dat volwassenen in het plangebied afdoende zelfredzaam zijn en er voldoende volwassenen aanwezig zijn welke voor begeleiding van eventueel verminderd zelfredzame personen kunnen zorgen. Aanvullende maatregelen om indringing van toxisch gas te verminderen is gezien de afstand tot de risicobronnen te ingrijpend en kostbaar. Op basis van de huidige nieuwbouweisen wordt een goede bescherming verwacht. Indien de nieuwbouw wordt voorzien van mechanische ventilatie is het advies om deze te voorzien van systeem welke de ventilatie met één handeling af kan sluiten. Het plangebied ligt binnen het WAS-dekkingsgebied waardoor de aanwezig tijdig gewaarschuwd kunnen worden door het in werking stellen van het WAS (Waarschuwings- en AlarmeringSysteem). Voor overige voorbereiding en beperking van een incident kan gebruik worden gemaakt van NL-Alert, dat operationeel is voor mobiele telefoons.

5.3.3 Conclusie

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling.

5.4 Explosieven

In de Nederlandse bodem zitten nog veel conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Bij het opsporen en ruimen van conventionele explosieven (CE's) is de openbare orde en veiligheid het bepalende uitgangspunt. De burgemeester is op grond van artikel 172 van de Gemeentewet belast met de handhaving daarvan. De beslissing om in een concrete situatie al dan niet over te gaan tot het opsporen en ruimen van een CE is dus de bevoegdheid van de burgemeester. In een CE-verdacht gebied is grondroerende partij verplicht een explosieven onderzoek uit te voeren in het kader van 'veilige werkomgeving en veiligheid voor derden en de omgeving'. Er geldt geen verplichting om over te gaan tot opsporing en ruiming. Dit hangt af van het concrete geval en dat wordt vooral beoordeeld in relatie tot het huidige en toekomstige gebruik van het gebied.

5.4.1 Onderzoek

Het plangebied is voor een groot deel bebouwd en verhard. Aanwezigheid van explosieven zijn hierdoor in het plangebied uit te sluiten. Nader onderzoek is voor dit gebied niet nodig.

5.4.2 Conclusie

Het onderhavige plangebied is geen verdacht gebied voor explosieven.

5.5 Flora en fauna

5.5.1 Wet- en regelgeving

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Daarmee zijn gebiedsbescherming en soortbescherming bij elkaar gebracht in één Nederlandse wet. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren en hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen. Deze wet neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Dat is niet alleen van belang vanwege het feit dat Nederland is gehouden tot nakoming van zijn internationale verplichtingen, maar ook, omdat de Europese regelgeving een hoog beschermingsniveau van de natuur verzekert, hoger dan de bescherming die vóór de totstandbrenging van de Europese kaders werd geboden door de nationale wetgeving. De taken en verantwoordelijkheden worden in het wetsvoorstel zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd, overeenkomstig het uitgangspunt 'decentraal tenzij'. Eén van de verantwoordelijkheden van de provincie is het Natuurnetwerk Nederland, een netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden.

Was het in de vorige wetgeving nog zo dat individuele exemplaren van zeldzame soorten werden beschermd, nu betreft het bescherming van de soort. Een belangrijk criterium in de wet is ‘gunstige staat van instandhouding van een soort’. Daarvan is sprake als:

- uit populatiedynamische gegevens blijkt dat de betrokken soort nog steeds een levensvatbare component is van de natuurlijke habitat waarin hij voorkomt, en dat vermoedelijk op lange termijn zal blijven, en
- het natuurlijke verspreidingsgebied van die soort niet kleiner wordt of binnen afzienbare tijd lijkt te zullen worden, en
- er een voldoende grote habitat bestaat en waarschijnlijk zal blijven bestaan om de populaties van die soort op lange termijn in stand te houden.

5.5.2 Onderzoek

<u>Soortenbescherming</u>

In februari 2021 is door onderzoeksbureau Els & Linde een ecologische quickscan uitgevoerd (zie bijlage 6). Uit de resultaten van de quickscan is gebleken dat de aanwezige openingen in de dakranden en gevels van een aantal panden binnen de locatie het mogelijk maakt voor vleermuizen om zich te vestigen. Het aanwezig zijn van verblijfplaatsen is daarom niet uit te sluiten. De aanwezigheid van marterachtigen binnen de planlocatie is op voorhand niet uit te sluiten. Er is mogelijkheid voor gebruik van het centrale pand door huismussen en gierzwaluwen. Gezien de aanwezige geschikte openingen in de gevels van dit pand is de aanwezigheid van deze soorten binnen de planlocatie niet uit te sluiten. Voor de geplande werkzaamheden wordt een onderzoek naar vleermuizen, huismus, gierzwaluw en marters geadviseerd en uitgevoerd. Eventueel kan ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig zijn als uit het nog uit te voeren nader onderzoek blijkt, dat de soorten aanwezig zijn en een effect niet is te vermijden.

Gebiedsbescherming

Stikstof

Om in kaart te brengen wat het effect van de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen op stikstofdepositie in Natura2000-gebieden kan hebben dient onderzoek uitgevoerd te worden in de vorm van een Aerius-berekening. Dit is in april 2021 door onderzoeksbureau Cauberg Huygen gedaan (Bijlage 7). Hierbij is gebleken dat voor zowel de gebruiksfase als de aanlegfase geen effect op stikstofdepositie is berekend. Geen rekenresultaat is hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Het bestemmingsplan heeft dan ook geen effect op Natura2000-gebieden.

Overig

Andere effecten dan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden worden niet verwacht, gezien de aarde en omvang van de ontwikkeling in combinatie met de afstand tot Natura 2000-gebieden (meer dan 5,5 km).

5.5.3 Conclusie

Het bestemmingsplan heeft geen negatieve effecten op de natuur. Er is geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming. Dit onderwerp vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.6 Geluid

5.6.1 Wet- en regelgeving

Wegverkeer

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

[1] Conform artikel 110g Wgh mag een correctie worden toegepast op het berekende geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer. Voor wegen waar 70 km/uur of harder gereden mag worden is de aftrek 2 dB en voor de overige wegen 5 dB. De wettelijk toegestane snelheid is hier van belang. Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt geen aftrek aangezien deze wegen geen zone hebben en hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wgh vallen. Enkel bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" wordt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel toegepast.

Spoorweglawaai

In artikel 105 van de Wgh staat dat landelijke spoorwegen een zone hebben. In artikel 106 en verder van de Wgh staan grenswaarden voor het geluid dat geluidgevoelige bebouwing mag ondervinden van railverkeerslawaai. Voor woningen in nieuwe situaties is de voorkeursgrenswaarde Lden = 55 dB. Het gemotiveerd vaststellen van een hogere waarde is mogelijk. De maximaal hogere waarde is afhankelijk van de situatie. Zij is 68 dB voor spoorweglawaai bij nieuwe woningen in stedelijk gebied.

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wgh kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoneerd industrieterrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde "zware lawaaimakers" als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wgh en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan. De op 1 januari 2007 geldende ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

Luchtverkeerslawaai

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidsbelasting (hele dag (Lden) en ‘s nachts (Lnight) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen.

5.6.2 Onderzoek

Het bestemmingsplan voorziet met woningen in een geluidgevoelige functie als bedoeld in de Wet geluidhinder, zodat akoestisch onderzoek nodig is. Dit onderzoek is momenteel nog in uitvoering. Er zijn echter geen onoverkomelijke resultaten te verwachten. Er zijn geen bijzondere omstandigheden: de geluidbelasting in het binnenstedelijk gebied bestaat uit normaal wegverkeerslawaai. De geluidhinder vanwege luchtvaart is op deze locatie evenmin bijzonder hoog. Eventueel kan het nodig zijn om een hogere geluidswaarde vast stellen. De ontwikkelingen zelf zullen niet tot geluidhinder in de omgeving zorgen, die relevant anders is dan in de huidige situatie. De verkeerstoename (zie ook paragraaf 5.14) is niet zodanig dat daar een bijzondere toename van geluidbelasting door wordt veroorzaakt.

5.6.3 Conclusie

De akoestische situatie ter plaatse van het bestemmingsplan vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid hiervan.

5.7 Geur

Het algemene uitgangspunt van het Nederlandse geurbeleid is het voorkomen van nieuwe hinder. Als er geen hinder is, hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. De mate van hinder die nog acceptabel is moet worden vastgesteld door het bevoegde bestuursorgaan op grond van de Wm.

5.7.1 Onderzoek

Er bevinden zich geen geurhinderbronnen in de omgeving van het plangebied. Onderzoek is niet nodig.

5.7.2 Conclusie

Geur vormt geen belemmering voor de uitvoerigheid van het bestemmingsplan.

5.8 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

In een ruimtelijk plan dienen planologisch relevante leidingen te worden opgenomen. Deze kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik in de omgeving. Planologisch relevant zijn hoofdnutsvoorzieningen, zoals waterleidingen, aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen, afvalwaterleidingen, en dergelijke. Indien dergelijke leidingen in het plangebied voorkomen zullen deze als zodanig bestemd moeten worden, inclusief de afstand die vrijgehouden moet worden van bebouwing ter bescherming van de leiding.

5.8.1 Onderzoek

In het gebied bevinden zich geen kabels, leidingen of telecommunicatie installaties, die planologisch relevant zijn.

5.8.2 Conclusie

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

5.9 Licht

Strikte normen voor kunstmatige verlichting in de vorm van afstandsbepalingen zijn er niet. De regelgeving richt zich vooral op de lichtbronnen, de veroorzakers van licht. Specifiek voor bestemmingsplannen is voor sommige activiteiten Hoofdstuk 7 Milieueffectrapportage van de Wm van toepassing. Bijvoorbeeld voor grote projecten waarbij lichthinder kan ontstaan, is kunstmatige verlichting een van de milieuaspecten waarop het een en ander moet worden afgewogen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan (auto)wegen, grote oppervlakten met kassen, grote woningbouw projecten, stadsontwikkelingsprojecten of industriegebieden.

De kern van het rijksbeleid ten aanzien van licht is dat donkerte hoort tot een van de kernkwaliteiten van het landschap onder het kopje belevingskwaliteit. Het rijksbeleid is gericht op het in beeld brengen, realiseren en veiligstellen van de gewenste leefomgevingkwaliteit door het terugdringen van verstoring door activiteiten op het platteland (geluid, licht, stank). Ook worden

het gebruik van energiezuinige (straat)verlichting bij gemeenten en provincies bevorderd met behoud van kwaliteit en (verkeers)veiligheid.

5.9.1 Onderzoek

Het plan voorziet niet in ontwikkelingen die voor bijzondere lichthinder kunnen zorgen.

5.9.2 Conclusie

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

5.10 Lucht

5.10.1 Wet- en regelgeving

Wet luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit. De hoofdlijnen van deze wet zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wm. De luchtregelgeving is uitgewerkt in een aantal AMvB's en Ministeriële Regelingen.

Wet milieubeheer (Wm)

In bijlage II van de Wm zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}), benzeen (C_6H_6), zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

De wijze waarop het aspect luchtkwaliteit in acht genomen dient te worden bij planvorming is geregeld in artikel 5.16 en 5.16a van de Wm. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Grenswaarden uit bijlage II van de Wm worden niet overschreden, of
- Per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- Het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM_{10} en NO_2)[2], of
- Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)[3].

---

[2] De AMvB '*Niet In Betekenende Mate bijdragen*' legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3%-grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO_2) of fijn stof (PM_{10}). Dit komt overeen met 1,2 µg/m^3 voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

[3] Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van 'niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB '*Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)*' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen en dergelijke, op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM_{10} en/of NO_2. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Als het echter gaat om de uitbreiding van een bestaand gebouw of een door het gebouw vervulde functie, dan is een eenmalige toename van ten hoogste tien procent van het rechtens toegestane aantal personen dat op de desbetreffende locatie verblijft, toegestaan. Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.10.2 Onderzoek

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in maximaal 485 wooneenheden (waarvan bijna de helft in de vorm van zorgeenheden en -woningen). Dit woningaantal is veel minder dan de hiervoor genoemde hoeveelheden. Voorts worden bijbehorende faciliteiten en circa 1.500 m^2 aan maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd, maar het bestaande verpleeghuis wordt gesloopt. Hiervan wordt nog een berekening gemaakt, maar er is geen aanleiding te veronderstellen dat de nieuwe ontwikkeling kwalificeert als 'niet in betekende mate' (de berekening toont immers het saldo van nieuw voor oud) of leidt tot overschrijding van grenswaarden.

De locatie is niet gelegen binnen de invloedssfeer van een rijksweg en de provinciale weg N201. Laatstgenoemde ligt op meer dan 100 meter afstand van het plangebied. Daardoor ligt het niet binnen een onderzoekszone voor gevoelige bestemmingen.

5.10.3 Conclusie

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

---

duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

5.11 Luchtvaartverkeer

5.11.1 Wet- en regelgeving

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer. Samen vormen deze besluiten een uitwerking van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

5.11.2 Onderzoek

Het onderhavige plangebied kent als gevolg van het LIB een hoogtebeperking van 41 meter. Verder zijn er geen relevante beperkingen voor de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. Met een maximale bouwhoogte van 35 meter ter plaatse van het hoogteaccent blijft de ontwikkeling ruim onder de maatgevende toetshoogte van het LIB.

5.11.3 Conclusie

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

5.12 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wm en in het Besluit m.e.r. De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. In het Besluit m.e.r. staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen, waaronder de C- en D-lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit de C- en D-lijst geldt een m.e.r.-plicht respectievelijk m.e.r.-beoordelingsplicht. Als een voorgenomen ontwikkeling activiteiten bevat zoals opgenomen in de D-lijst van het besluit m.e.r. (kolom 1), maar beneden de drempelwaarden in deze lijst ligt (kolom 2), dan is er een vormvrije m.e.r.-beoordeling mogelijk.

Er dient bij elke m.e.r.-vorm een aanmeldnotitie te worden opgesteld. In overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit wordt beoordeeld of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Overigens moet daarnaast worden bezien of een ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijke milieueffecten kan hebben, waarbij naast de drempelwaarden ook de omstandigheden ter plaatse worden betrokken. Dit in verband met het arrest van het Hof van Justitie van de EU van 15 oktober 2009 (C-225/08).

Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal moeten worden.

5.12.1 Onderzoek

Dit ontwerpbestemmingsplan voorziet in een stedelijke ontwikkeling, zoals bedoeld in bijlage D van het Besluit m.e.r. Het plan blijft ver onder de genoemde drempel. Er worden geen nadelige gevolgen voor het milieu verwacht, zodat een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat. In dat kader is ook een aanmeldnotitie opgesteld (zie bijlage 8). Deze heeft geleid tot de conclusie dat er geen aanleiding is tot het uitvoeren van een MER.

In het kader van dit ontwerpbestemmingsplan zijn alle relevante milieueffecten onderzocht. De herontwikkeling leidt niet tot een bijzondere toename aan nieuwe emissies of een bijzondere nieuwe verkeersaantrekkende werking. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid van het plangebied die beïnvloed zouden kunnen worden door de herontwikkeling.

5.12.2 Conclusie

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling geven geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

5.13 Milieuzoneringen

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen). De VNG handreiking Bedrijven en Milieuzonering (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het ruimtelijk plan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. In 2019 is de Milieuzonering nieuwe stijl opgesteld. Dit rapport is vooruitlopend op de Omgevingswet opgesteld en kan worden toegepast voor het reguleren van bedrijven in bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte, echter blijft de handreiking uit 2009 nog van kracht.

5.13.1 Onderzoek

De in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zorgen niet voor bedrijfshinder bij woningen in de omgeving. De locatie bevindt zich in een woonomgeving en op de locatie bestaat al een kwetsbare functie. Er zijn geen bedrijven in de nabijheid gevestigd die belemmerd worden door de beoogde ontwikkeling.

5.13.2 Conclusie

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

5.14 Verkeer en parkeren

5.14.1 Onderzoek

Autoverkeer

Momenteel wordt door verkeerskundig adviesbureau Goudappel een verkeersonderzoek uitgevoerd om de afwikkeling van het toekomstige verkeer op de bestaande wegen en kruisingen in de omgeving in kaart te brengen. Daarvan is een concept beschikbaar (zie bijlage 3).

Verkeerseffecten

De planontwikkeling genereert een verkeerstoename van ca. 1.800 verplaatsingen per dag ten opzichte van de huidige situatie. Op de meeste omliggende wegvakken is de verkeerstoename beperkt. De grootste verkeerstoename vindt plaats op het wegvak Engelsholm richting de Kruisweg. Dit is met name het gevolg van het routeringseffect van de nieuwe verbindingsweg door de oostkant van het plangebied. Deze nieuwe infra heeft namelijk gezorgd voor een kortere route voor verkeer tussen de woonwijk ten zuiden van het plangebied en de Kruisweg. De resulterende intensiteit op dit wegvak kan zorgen voor een verminderde verkeerveiligheid, afhankelijk van de weginrichting. Om de verkeersveiligheid op dit kruispunt te verbeteren zijn verschillende maatregelen mogelijk aan de vormgeving van het kruispunt.
Als gevolg van de alternatieve ontsluiting van het plangebied, met een knip op de ontsluiting via Engelsholm, wikkelt het verkeer van en naar het plangebied zich met name af via Skagerrak richting de Van Heuven Goedhartlaan.

Verkeersafwikkeling

Uit de kruispuntberekeningen blijkt dat het verkeersaanbod op alle kruispunten kan worden verwerkt. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het kruispunt N201 – Van Heuven Goedhartlaan is in de huidige situatie al redelijk tot matig. De autonome groei en het planeffect leiden hier niet tot een verslechtering van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.
De maximaal benodigde opstellengtes zorgen in de huidige situatie al voor kans op blokkades op het kruispunt N201 – Van Heuven Goedhartlaan en Van Heuven Goedhartlaan – Kruisweg. Als gevolg van de autonome groei en het planeffect neemt deze kans toe. Door de koppeling van beide regelingen zal dit echter niet leiden tot een blokkade van beide kruisingsvlakken, maar mogelijk wel tot een blokkade van afslaande opstelstroken. Om voldoende opstelruimte te bieden dienen verschillende opstelstroken te worden verlengd.
Op het kruispunt Kruisweg – Engelsholm zorgt het planeffect voor een toename van verliestijden. Echter is deze toename niet dusdanig dat het leidt tot een slechte kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Op de zijtakken van het kruispunt (Engelsholm en Houtwijkerveld) zorgt het planeffect voor een redelijk tot matige kwaliteit van de verkeersafwikkeling tijdens de avondspits. Door de alternatieve ontsluiting van het plangebied via het wegvak Skagerrak neemt de

verkeersintensiteit af op het kruispunt Kruisweg – Engelsholm, waardoor het verkeersaanbod goed kan worden verwerkt.
Als gevolg van de alternatieve ontsluiting van het volledige plangebied op Skagerrak, neemt de verkeersintensiteit toe op het kruispunt Van Heuven Goedhartlaan – Skagerrak. Het verkeer kan goed worden afgewikkeld, maar de beschikbare opstellengte wordt overschreden op signaalgroep 1 (Skagerrak rechtsaf) wat zorgt voor kans op blokkades. Om de benodigde opstellengte te faciliteren dient de opstelcapaciteit op signaalgroep 1 te worden uitgebreid.

Parkeren

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen zijn parkeerbalansen opgesteld. Hiermee is de parkeerbehoefte berekend op het maatgevend moment van de dag. Om aan de gemeentelijke parkeernormen te voldoen, dient deze parkeerbehoefte te worden opgevangen door het gerealiseerde parkeeraanbod.

Ontsluiting langzaam verkeer

Op basis van de meest recente schetsen van de ontwikkelplannen is een eerste kwalitatieve analyse uitgevoerd van de ontsluitingen voor langzaam verkeer. Om de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer te verbeteren kan op de ontsluiting via Skagerrak worden gedacht aan het toepassen van fietsstroken tussen de VRI met Van Heuven Goedhartlaan en de aansluiting van Bornholm. Daarnaast kan ten oosten van de aansluiting van Bornholm kan een klinkerverharding worden toegepast vanwege snelheidsremmende werking voor autoverkeer.
Om de ontsluiting voor langzaam verkeer op Engelsholm veilig vorm te geven raden we aan om de parkeervakken langs de nieuwe weg door het plangebied heen op een alternatieve wijze in te richten. Daarnaast raden we aan een gemengd dwarsprofiel toe te passen waarbij voldoende ruimte is voor een fietser en twee passerende auto’s in de maatgevende situatie.

Ontsluiting nood- en hulpdiensten

Aan de hand van de meest recente ontwerpschets voor de indeling van het plangebied, zijn mogelijke routes voor nood- en hulpdiensten ingetekend. Op basis van deze mogelijke routes zijn aandachtspunten meegegeven die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de toegankelijkheid van het gebied voor nood- en hulpdiensten.

5.14.2 Conclusie

De verkeerskundige aanvaardbaarheid van het plan is onderbouwd. Er zal voldaan worden aan de gemeentelijke parkeernormen. Een definitieve berekening zal volgen bij de aanvraag van de omgevingsvergunning(en).

5.15 Water

5.15.1 Wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren. Hiermee wordt beoogd vervuiling te voorkomen en te beperken, duurzaam gebruik van water te bevorderen, het aquatische milieu te beschermen en te verbeteren en de effecten van overstromingen en droogte in te perken. De algemene doelstelling is om een goede milieutoestand te bereiken voor alle wateren.

Waterwet (Ww)

De Ww regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Ook is via de Invoeringswet Ww de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast de Ww blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Met de Ww zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

Waterbeheerplan 5 2016-2021

In het “Waterbeheerplan 5 2016 – 2021” opgesteld door het Hoogheemraadschap van Rijnland staat samen werken aan water centraal. Opdat nu en in de toekomst in dit deel van Nederland onder zeeniveau gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Het Hoogheemraadschap van Rijnland wil samen met zijn omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Die toekomst wordt mede bepaald door trends in klimaat en maatschappij en de noodzaak om op duurzame wijze met onze omgeving om te gaan. De verwachte toename van neerslag en droogte, bodemdaling, verzilting, zeespiegelrijzing en de verdergaande verstedelijking, leggen een steeds grotere druk op het watersysteem. De hoofdambitie is schoon water en droge voeten. Dit wordt bereikt door:

- Beschermen tegen overstromingen vanuit zee, de rivieren en het regionale watersysteem door een aanpak in drie lagen (meerlaagse veiligheid): preventie, adviseren over het beperken van de gevolgen van overstromingen (gevolgbeperking), en voorbereiden op een calamiteit.
- Zorgen voor schoon en gezond water dat past bij de verschillende functies in een gebied.
- Optimaliseren van de verwerking van het afvalwater en hergebruiken van de grondstoffen uit afvalwater.
- Zorgen voor voldoende water: niet te veel en niet te weinig, passend bij het gebruik.

Riolering en afkoppelen

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

Keur Rijnland 2020

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

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

Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030

De Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland (verder Waterplan) is een samenwerkingsdocument tussen de gemeente en het hoogheemraadschap. Het geeft de situatie en problemen weer van het hele watersysteem (oppervlaktewater, hemelwater, grondwater en afvalwater) in Haarlemmermeer. Het stelt doelen met betrekking tot de riolering, het oplossen van infrastructurele knelpunten en nemen van maatregelen. Het Waterplan heeft onder andere als ambitie:

- het scheiden van vuil afvalwater en schoon regenwater;
- het tijdelijk bergen van water om extreme neerslag op te vangen;
- afvalwater als bron te gebruiken waaruit afvalstoffen en energie gewonnen kunnen worden. Haarlemmermeer past bijvoorbeeld innovatieve ontwikkelingen toe bij het inzamelen van afvalwater zoals riothermie, het winnen van warmte uit afvalwater.

In het Waterplan worden ook grondwatermaatregelen beschreven, omdat deze een belangrijke link hebben met de rest van het watersysteem, zoals oppervlaktewater en de ruimtelijke

inrichting. Daarnaast is er in het verleden onvoldoende aandacht besteed aan grondwater, waardoor een inhaalslag nodig is om aan de zorgplicht te voldoen.

De maatregelen die genomen moeten worden om de doelstellingen voor het watersysteem te bereiken zijn verzameld in het uitvoeringsprogramma van het Waterplan. De financiering van deze maatregelen komt uit verschillende bronnen, waaronder het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP).

Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2023

De gemeente is op grond van de Wm verplicht periodiek een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) vast te stellen om invulling te geven aan haar zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Het GRP bevat rioleringsbeleid en een overzicht van alle aanwezige rioleringsvoorzieningen, inclusief de actuele toestand ervan en de te verwachten vervangingsperioden. Ook geeft het plan inzicht in de wijze waarop de riolering wordt beheerd, welke effecten er zijn voor het milieu en hoe het beheer wordt gefinancierd.

5.15.2 Onderzoek

Door de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen neemt de verharding in het plangebied toe. Het is nog te bepalen hoeveel toename ten opzichte van huidige situatie dit exact is. Naar verwachting is daarvoor op grond van de Keur van Hoogheemraadschap van Rijnland compensatie nodig door het toevoegen van nieuw wateroppervlak binnen het projectgebied. Door te voldoen aan de voorschriften van de Keur wordt voorkomen dat het effect op de waterhuishouding onaanvaardbaar is. Aan deze voorschriften wordt vanzelfsprekend voldaan.
Het plan voorziet niet in ondergrondse bebouwing. De voorgenomen ontwikkeling vindt uitsluitend op maaiveldniveau plaats. Ontgravingen zullen daardoor maximaal enkele decimeters diep reiken en er zijn daardoor geen effecten op de grondwaterstand of -afstroming te verwachten.

Door adviesbureau SmitsRinsma is een Notitie waterberging opgesteld (zie bijlage), die ingaat op de toetsing van de balans van wateroppervlak en het verhard oppervlak.

In de nieuwe situatie neemt het verhard oppervlak toe met 8.363 m^2 door de aanvullende bebouwing en de benodigde ontsluiting. Hierbij zijn de parkeerplaatsen bestaande uit grastegels 100% meegenomen en de privétuinen voor 50% aan verhard oppervlak.
In de huidige situatie is er totaal 3.470 m^2 wateroppervlak aanwezig. In de nieuwe situatie wordt er deels water gedempt binnen het plangebied en aanvullend open water aangelegd. Het totale oppervlak water in de nieuwe situatie is 3.549 m^2. Dit betekent een toename van 79 m^2. De watercompensatie zal (gedeeltelijk) op gemeentelijke gronden worden gerealiseerd, waarvoor in de anterieure overeenkomst tussen Amstelring en gemeente is vastgelegd dat Amstelring daarvoor een vergoeding aan de Gemeente verschuldigd is.

Er is volgens de berekening van de compensatieverplichting een aanvullend te realiseren compensatie met nieuw wateroppervlak van 1.175 m^2 nodig. Echter is dit niet inpasbaar in het huidige ontwerp.

In plaats van water graven, mag ook gebruik worden gemaakt van een positief saldo op een BRC (Berging Rekening Courant). Ook kan gebruik worden gemaakt van een (gedeeltelijke) alternatieve waterberging (wadi's, polderdaken en bergingskelders). In de notitie is uitgewerkt op welke wijze en in welke mate alternatieve waterberging wordt ingezet. Daaruit volgt dat wordt voldaan aan de compensatie-eis.

5.15.3 Conclusie

Dit onderwerp vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.16 Duurzaamheid

Gasloos bouwen is uitgangspunt van de nieuwbouw. Bij de uitwerking van het gebouw zal rekening worden gehouden met de duurzaamheidseisen. Bij de inrichting van het gebied worden de bestaande groenzones zoveel mogelijk en zorgvuldig ingepast in de nieuwe situatie. I hoofdstuk 7, op pagina 60 en 61 van het Stedenbouwkundig Plan wordt ingegaan op de wijze waarop in het plan invulling wordt gegeven aan het aspect duurzaamheid. Voor de invulling van natuurinclusiviteit en biodiversiteit, wordt verwezen naar het VO Inrichtingsplan.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

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

6.1.1 Aangewezen bouwplannen in plangebied

Het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van nieuwbouw van woningen en voorzieningen en maakt daarmee een aangewezen bouwplan mogelijk. Met de ontwikkelaar van het plan wordt een zogenaamde anterieure overeenkomt gesloten, zodat het kostenverhaal anderszins verzekerd is.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

6.2.1 Participatie

PM

6.2.2 Resultaten watertoets

PM

6.2.3 Resultaten wettelijk vooroverleg

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

Concreet zijn de volgende instanties verzocht uiterlijk (datum) op het plan te reageren:
<namen instanties, zonder vermelding van postadres of e-mailadres>

Daarnaast is de wijkraad/ dorpsraad **<naam>** in de gelegenheid gesteld op het plan te reageren.
PM

6.2.4 Resultaten inspraak op ontwerpbestemmingsplan

PM

7 Juridische aspecten

7.1 Opzet regels en verbeelding

De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. De toelichting is niet juridisch bindend, maar kan wel gebruikt worden als nadere uitleg bij de regels.

Op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke gegevens ingetekend. Er wordt onderscheid gemaakt in (dubbel)bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Door deze standaarden wordt de kleur en de codering van de bestemmingen bepaald. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde. Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsregel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt en bebouwd mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de verbeelding. Aanduidingen in samenhang met de regels, geven duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- De 'Inleidende regels', bestaande uit een begrippenlijst en regels met betrekking tot de 'wijze van meten';
- De 'Bestemmingsregels', die in dit bestemmingsplan te onderscheiden zijn in regels voor 'gewone', rechtstreekse bestemmingen en dubbelbestemmingen;
- De 'Algemene regels' die in principe betrekking hebben op alle bestemmingen die in het plangebied voorkomen;
- De 'Overgangs- en slotregels' die bestaan uit het overgangsrecht (voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik dat van het bestemmingsplan afwijkt) en de naam waaronder het bestemmingsplan moet worden aangehaald.

7.2 Inleidende regels

Het eerste hoofdstuk bevat inleidende regels. In artikel 1 is een aantal in de regels gehanteerde begrippen gedefinieerd. In artikel 2 is de wijze van meten vastgelegd met betrekking tot de verschillende hoogte en oppervlakte van gebouwen.

7.3 Bestemmingsregels

7.3.1 Bestemmingen

De relevante bestemmingsregels zijn in de regels van dit bestemmingsplan opgenomen. Voor deze regels is aansluiting gezocht bij de planmethodiek van de gemeente Haarlemmermeer. Voorliggend bestemmingsplan bevat de volgende (dubbel)bestemmingen:

Artikel 3 Groen

Binnen de bestemming 'Groen' is het gebruik van gronden toegestaan voor hoofdzakelijk groenvoorzieningen en de ontsluiting van aangrenzende bestemmingen. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend voor bergbezinkbassins en speelvoorzieningen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken niet meer mag zijn dan 6 meter.

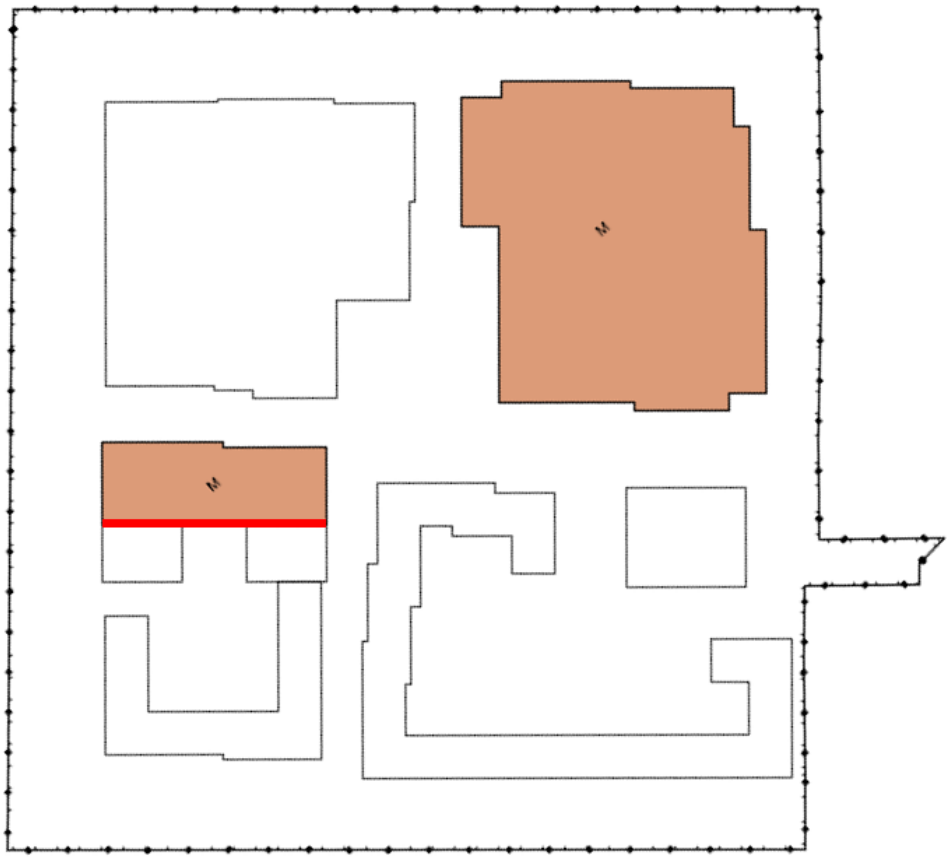
Artikel 4 Maatschappelijk

De bestemming 'Maatschappelijk' heeft tot doel de realisatie van het woonzorgcentrum mogelijk te maken. Het woonzorgcentrum bestaat primair uit zorgeenheden. Daarnaast en aansluitend op de functie van het woonzorgcentrum worden zorgwoningen mogelijk gemaakt. Het onderscheid tussen zorgeenheden en zorgwoningen bestaat er voornamelijk uit dat zorgeenheden geen zelfstandige woningen zijn en zorgwoningen (nagenoeg) wel. De zorginstelling past het scheiden van wonen en zorg toe, zodat het nodig is in de planregels – door de gekozen definitie van het begrip zorgwoning – een minder traditionele woonvorm met een (beperkte) zorgcomponent toe te staan.
In totaal mogen binnen het plangebied (dus binnen zowel 'Maatschappelijk' als 'Woongebied') maximaal 260 zorgeenheden en zorgwoningen worden gerealiseerd.

Een woonzorgcentrum voorziet niet alleen in zorgeenheden, ook in ondersteunende functies voor bewoners en hun naasten. Te denken valt aan een kapper voor de bewoners, een restaurant waar bewoners met hun naasten samen kunnen eten en een zorgwinkel voor hulpmiddelen (zie bijvoorbeeld www.medipoint.nl). De geboden voorzieningen bestaan ook uit (para)medische zorg zoals fysiotherapie of tandheelkundige zorg. Daarnaast is dagbesteding is een belangrijk onderdeel voor het activeren van ouderen zodat ook daarvoor voorzieningen worden geboden, zowel voor bewoners als ouderen in de buurt (zie bijvoorbeeld https://www.amstelring.nl/dagbesteding-leo-polak). In dit bestemmingsplan worden deze mogelijkheden geboden door in de bestemmingsomschrijving van 'Maatschappelijk' op te nemen dat bij het woonzorgcentrum en de zorgwoningen behorende functie zijn toegestaan bestaande uit voorzieningen ten behoeve van verenigingsleven en gezondheidszorg, welzijnsinstellingen, sociale en/of levensbeschouwelijke voorzieningen, ondersteunende dienstverlening, ondersteunende detailhandel en ondersteunende horeca van categorie 1 en 2.

Daaraan zijn maximum vloeroppervlaktes verbonden: in totaal mag het oppervlak van dit soort voorzieningen 2.350 m^2 bvo bedragen, waarbinnen maximaal 300 m^2 voor 'commerciële' voorzieningen zijnde dienstverlening, detailhandel en horeca.

Een belangrijke kwaliteit van het Stedenbouwkundig Plan is dat zich langs de openbare ruimte voorgevels bevinden. In artikel 4.2.3 is daarom geregeld dat de voorgevels van hoofdgebouwen dienen te zijn gekeerd naar de bouwgrens. Ter verduidelijking zijn hieronder de twee bestemmingsvlakken / bouwvlakken met de bestemming 'Maatschappelijk' weergegeven. De gevels aan de buitenzijden van deze twee vlakken dienen gerealiseerd de worden als voorgevels.



Alleen waar de gevels zijn gekeerd naar een aangrenzend bouwvlak of naar een parkeerterrein hoeven geen voorgevels gerealiseerd te worden. De gevels die dat betreffen zijn op voorgaande afbeelding weergegeven met een rode lijn: daar geldt een uitzondering op de voorgevel-eis.

Binnen het Parkblok (het op de hierboven weergegeven afbeelding grote bestemmingsvlak) is een maximum bebouwingspercentage van 80% bepaald. Daarmee wordt verzekerd dat niet het gehele vlak kan worden bebouwd, maar dat ook ruimte wordt gerealiseerd voor een binnentuin en groen.

De bouwhoogte wordt in dit plan begrensd door de maximum bouwhoogte in meters vanaf peil vast te leggen, met gebruikmaking van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' op de verbeelding. Aanvullend wordt ook het maximum aantal bouwlagen begrensd met gebruikmaking van de aanduiding 'maximum aantal bouwlagen' op de verbeelding.

Artikel 5 Verkeer

De voor ‘Verkeer’ aangewezen gronden zijn ruim bestemd, waar binnen onder meer de volgende functies mogelijk zijn: wegen, straten en paden, parkeren, groen en water en speelvoorzieningen. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend voor de verkeersafwikkeling, bergbezinkbassins en speelvoorzieningen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken niet meer mag zijn dan 10 meter.

Artikel 6 Water

De bestaande en nieuw te graven waterlopen zijn bestemd als ‘Water’. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend voor bergbezinkbassins gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken niet meer mag zijn dan 3 meter. Steigers en vlonders zijn niet toegestaan.

Artikel 7 Woongebied

Binnen de bestemming ‘Woongebied’ worden reguliere woningen gerealiseerd, met een maximum van 225 woningen. Dat gebeurt in de vorm van grondgebonden woningen, beneden-bovenwoningen en appartementen.

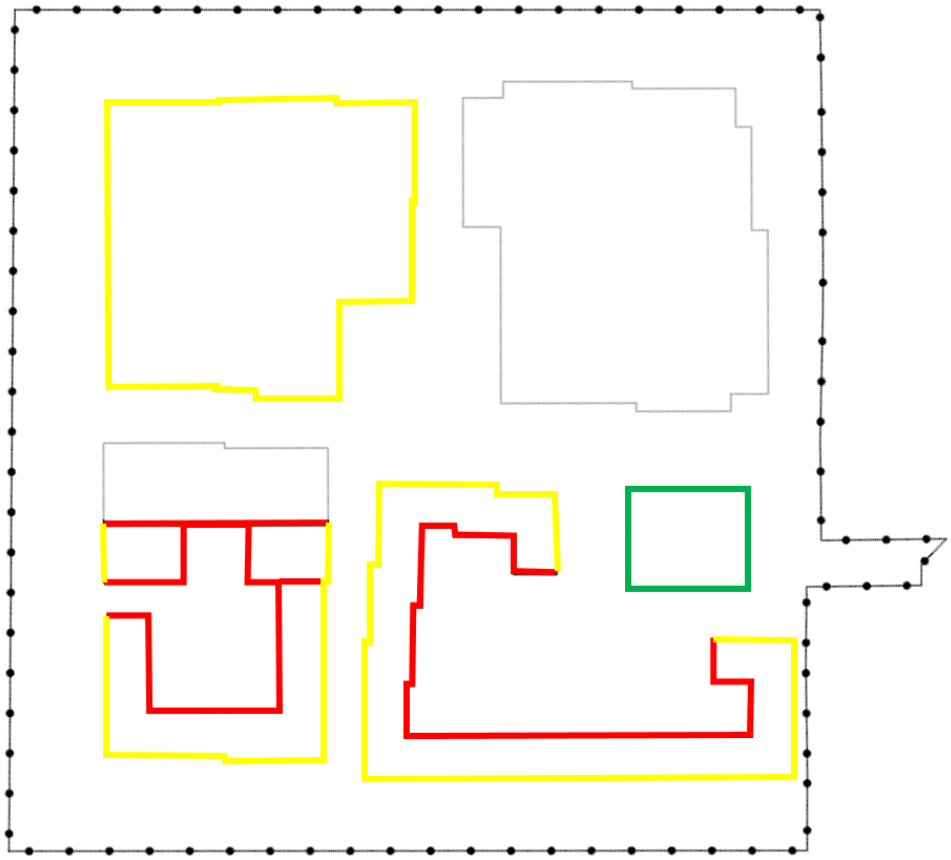
Het Holmkwartier kent een subtiele opbouw qua hoogtes die – van zuid naar noord – verloopt over de diagonaal van de hoek bij het water aan het Skagerrak en de Engelsholm naar de hoek van de Van Heuven Goedhartlaan met de Kruisweg. De woningen langs Skagerrak en langs de binnenstraat die loopt tussen Skagerrak en de pleinruimte worden daarom gerealiseerd als grondgebonden woningen of beneden-bovenwoningen. Deze woningen hebben individuele ontsluitingen, dus voordeuren aan de straat. Om dat beeld te verzekeren zijn deze delen van het plan voorzien van de aanduiding ‘gestapeld uitgesloten’ zodat daar geen appartementengebouwen met centrale ontsluitingen worden gerealiseerd.

Binnen het Tuinblok grenst de ontwikkeling van de reguliere woningen aan het door Amstelring te realiseren woonzorgcentrum (zorgeenheden en zorgwoningen met de bestemming ‘Maatschappelijk’). Omdat de exacte positie en omvang van dat woonzorgcentrum nog onderwerp van studie is, wordt mogelijk gemaakt dat een deel van het woonzorgcentrum ook binnen ‘Woongebied’ kan worden gerealiseerd. Daartoe is de aanduiding ‘maatschappelijk’ op de verbeelding weergegeven (grenzend aan de bestemming ‘Maatschappelijk’) en mag daar op grond van artikel 7.1 onder b. een woonzorgcentrum worden gerealiseerd met zorgeenheden, zorgwoningen, maatschappelijke voorzieningen en ondersteunende dienstverlening, ondersteunende detailhandel en ondersteunende horeca van categorie 1 en 2, zoals bedoeld in de Staat van Horeca-activiteiten.
Voor deze zorggerelateerde functies (de zorgeenheden, zorgwoningen en ondersteunende functies) is bepaald dat het maximum programma samen met hetgeen binnen ‘Maatschappelijk’ is toegestaan niet groter mag zijn dan 260 zorgwoningen en -eenheden en het ondersteunend

programma niet groter dan 2.350 m^2 bvo. Binnen dat binnen het ondersteunend programma is (net als in de bestemming 'Maatschappelijk') verbijzonderd dat het oppervlak dienstverlening, detailhendel en horeca niet groter mag zijn dan 300 m^2 in het gehele plangebied.

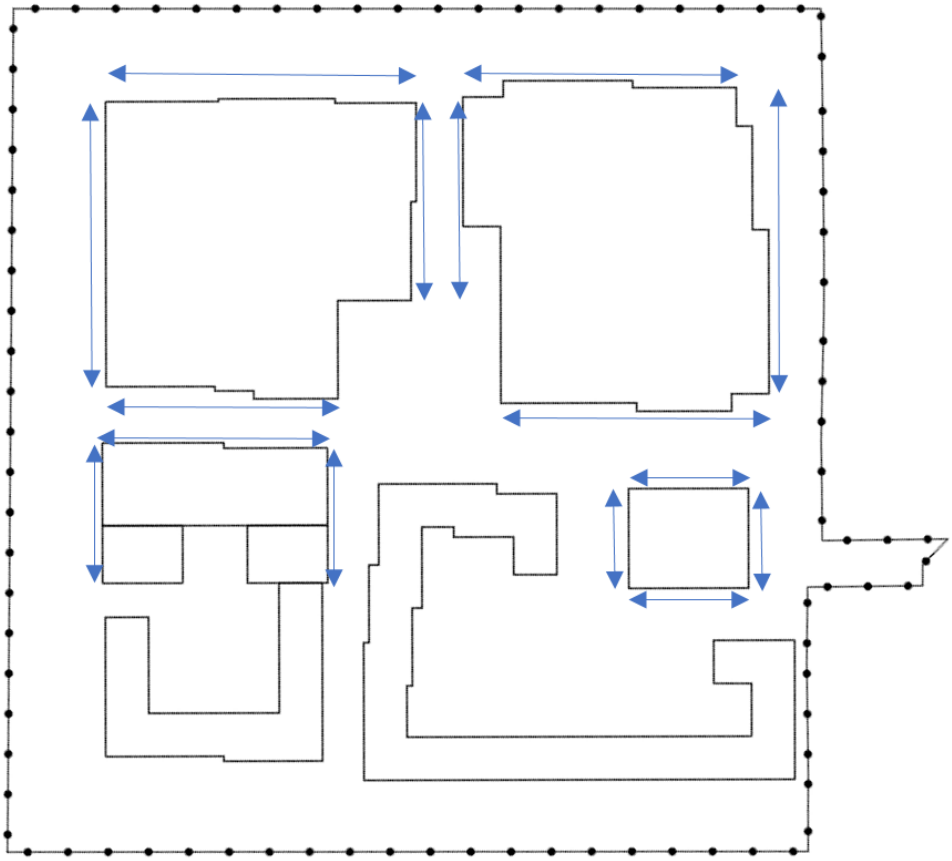
Aan de zuidzijde van het Stadsblok is met toepassing van de aanduiding 'gemengd' en de regels in artikel 7.1 onder c. en artikel 7.3.3 bepaald dat een programma van maximaal 800 m^2 bvo maatschappelijke voorzieningen kan worden gerealiseerd. Dit betreft voorzieningen die een aanvullen (kunnen) zijn op het woonzorgcentrum, maar zelfstandig kunnen functioneren. De voorzieningen kunnen worden gerealiseerd in de eerste en de tweede bouwlaag. Voor zover deze in de tweede bouwlaag worden gerealiseerd, mag dat niet meer dan 50% van het totaaloppervlak zijn (dus ten hoogte 400 m^2) en dienen deze voorzieningen te zijn gesitueerd aan de verblijfsgebieden zoals aangeduid met 'vrijwaringszone - 1 - 6m' en/of 'vrijwaringszone - 1 - 8m'.

Een belangrijke kwaliteit van het Stedenbouwkundig Plan is dat zich langs de openbare ruimte voorgevels bevinden. In artikel 7.2.3 is daarom (net als in de bestemming 'Maatschappelijk') geregeld dat de voorgevels van hoofdgebouwen dienen te zijn gekeerd naar de bouwgrens. Ter verduidelijking zijn hieronder met gele en groene lijnen de bouwgrenzen / gevels weergegeven waarvoor is voorgeschreven dat het voorgevels dienen te zijn.



Alleen waar de gevels zijn gekeerd naar een aangrenzend bouwvlak of naar een parkeerterrein hoeven geen voorgevels gerealiseerd te worden. De gevels die dat betreffen zijn op voorgaande afbeelding weergegeven met een rode lijn: daar geldt een uitzondering op de voorgevel-eis.

Ter weerszijden van het Hofblok (op de afbeelding met groen weergegeven) zijn ook parkeervoorzieningen toegestaan door middel van de aanduiding ‘parkeerterrein’ op de verbeelding. Niettemin is het de bedoeling dat ook het Hofblok aan alle zijden voorgevels krijgt. Om dat te verzekeren is in artikel 7.2.3 onder d. bepaald dat voor het Hofblok geen uitzondering geldt van de voorgevel-eis.
De kwaliteit van de voorgevels wordt geborgd in artikel 7.3.1. Het doel van deze bepaling is te verzekeren dat een levendige plint wordt gerealiseerd. Het kunnen realiseren van gesloten of ‘dode’ gevels als gevolg van bergingen, fietsenstallingen en parkeergarages wordt met deze bepaling beperkt.
In de voorgevels die zijn aangeduid met ‘gevellijn’ en de bouwvlakken met de aanduiding ‘gestapeld uitgesloten’ mogen geheel geen bergingen, fietsenstallingen en parkeergarages gerealiseerd worden.
Ten aanzien van de overige voorgevels geldt dat maximaal 50% van een gevellengte benut mag worden voor bergingen, fietsenstallingen en parkeergarages. De lengte van de gevel wordt gemeten tussen de uiterste hoeken van het bouwvlak, zoals hieronder met pijlen is weergegeven.



Binnen het Stadsblok is in het bestemmingsplan een bouwregeling opgenomen om ervoor te zorgen dat er een fysieke en visuele verbinding wordt gerealiseerd tussen de openbare ruimte op maaiveld en de openbare ruimte op het dak van de parkeergarage die in het Stadsblok wordt gerealiseerd. De verbinding wordt gerealiseerd doordat de openbare ruimte op het dek doorloopt tot aan de rand van het bouwblok, waar trappen naar maaiveld worden gerealiseerd. Deze locaties zijn op de verbeelding aangeduid als Gebiedsaanduidingen 'vrijwaringszone - 1 - 6m' en 'vrijwaringszone - 1 - 8m'. In artikel 7.2.4 is ten aanzien van die aanduidingen geregeld dat ter

plaatse boven het dek (op de eerste bouwlaag) een onbebouwde ruimte behouden en ingericht dient te blijven ten behoeve van verblijfsgebied. De minimale breedte daarvan is 6 resp. 8 meter. Deze onbebouwde ruimte mag ook niet overbouwd worden en dient dus geheel open te blijven. Alleen straatmeubilair, valbeveiliging en ondergeschikte bouwdelen (zie artikel 2.10) zijn toegestaan.

Binnen het Singelblok is door middel van de Gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - 2 - 8m' geregeld dat de gevelwand aan Skagerrak eenmalig wordt onderbroken met een onbebouwde ruimte van ten minste 8 meter. Deze onbebouwde ruimte mag ook niet overbouwd worden en dient dus geheel open te blijven. Alleen straatmeubilair en ondergeschikte bouwdelen (zie artikel 2.10) zijn toegestaan.

Artikel 8 Waarde-Archeologie

Ter bescherming van de archeologische waarden in het plangebied is de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen. Bij werkzaamheden dieper dan 7 meter onder maaiveld kunne archeologische waarden worden aangetast. Daarom is met deze dubbelbestemming geregeld dat werkzaamheden die dieper reiken dan 7 meter onder maaiveld slechts zijn toegestaan na een omgevingsvergunning. Ter verkrijging van de omgevingsvergunning moet aan de hand van archeologisch onderzoek zijn aangetoond dat archeologische waarden niet worden aangetast óf dat het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

7.4 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan. De aanduiding Luchtvaartverkeerzone-LIB is opgenomen voor de gebieden die liggen in de beperkingenzone vanwege de luchthaven Schiphol. Dit geldt voor het gehele plangebied, dat is gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2 en 2.2.3. Binnen deze zone gelden de beperkingen met betrekking tot de bouwhoogten en vogelaantrekkende functies.

Ook de parkeerregels zijn opgenomen in dit hoofdstuk (artikel 13). In deze regel wordt dynamisch verwezen naar het geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer. Dit heeft tot gevolg dat, indien in het kader van het bestemmingsplan gebouwd kan worden, op basis van het bestemmingsplan altijd het op dat moment actuele geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer gehanteerd moet worden bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunning. Naast deze voor de gemeente geldende beleidsregels is in dit plan een specifieke bepaling opgenomen: van het totaal te realiseren aantal parkeerplaatsen mogen er maximaal 321 parkeerplaatsen op maaiveld in de openbare ruimte (dat wil zeggen: ongebouwde parkeerplaatsen buiten de bouwvlakken) worden aangelegd.

7.5 Overgangs- en slotregels

7.5.1 Overgangsrecht

Het overgangsrecht heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken die op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gebouwd zijn of op grond van een reeds verleende of een nog te moeten afgeven bouwvergunning, gebouwd mogen worden en afwijken van de bebouwingsregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een bouwvergunning is verleend, worden gebouwd zolang de afwijking maar niet wordt vergroot en het bouwwerk niet (grotendeels) wordt vernieuwd of veranderd.
Ook het gebruik van gronden en de daarop staande opstellen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt – afwijkt van de gegeven bestemming, is in het overgangsrecht geregeld. Het afwijkende gebruik mag worden voortgezet of gewijzigd in een ander gebruik, zolang de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot.

7.5.2 Slotregel

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

7.6 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridische instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In dit bestemmingsplan zijn voorschriften opgesteld waarbij het bestaande gebruik van gebouwen en bouwwerken in principe het uitgangspunt vormt. Dit betekent dat de huidige situatie in regels is vastgelegd. Het handhavingsbeleid is erop gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid. Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde manier aan het plan gehouden te worden.

Met deze oogmerken is in het bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan. Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan, maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan – na afweging van belangen waaronder de effectiviteit van optreden – correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele afwijkingen.