gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Ontwerpverklaring van geen bedenkingen voor de herontwikkeling van twee kantoorpanden tot een woongebouw met 14 appartementen aan de Hoofdweg 684 en Parklaan 2 in Hoofddorp
Portefeuillehouder	mr. Mariëtte Sedee-Schuitemaker
Steller	Dominique Ong
Collegevergadering	19 april 2022
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	2022.0000776

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. een ontwerpverklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herontwikkeling van twee kantoorpanden tot een woongebouw met 14 appartementen aan de Hoofdweg 684 en Parklaan 2 in Hoofddorp.

2. Samenvatting

Wij willen een omgevingsvergunning verlenen voor de herontwikkeling van twee kantoorpanden tot een woongebouw met 14 appartementen aan de Hoofdweg 684 en Parklaan 2 te Hoofddorp. Wij kunnen deze omgevingsvergunning slechts verlenen nadat de raad heeft verklaard daartegen geen bedenkingen te hebben.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Wij willen een omgevingsvergunning verlenen voor de herontwikkeling van twee kantoorpanden tot een woongebouw met 14 appartementen aan de Hoofdweg 684 en Parklaan 2 te Hoofddorp.

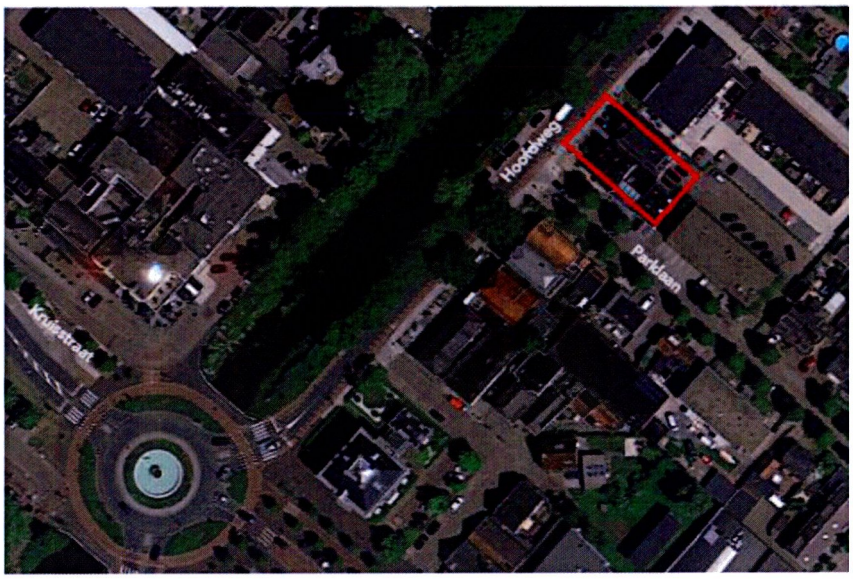
3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Aanvraag

Op de locatie in het centrum van Hoofddorp bevinden zich op dit moment twee kantoorpanden. De aanvrager heeft de twee panden aangekocht met het voornemen om de panden te herontwikkelen tot appartementen in het middenhuursegment (€ 721 tot € 971 per maand). Het pand aan de Parklaan 2 blijft binnen de maximale hoogte van het bestemmingsplan, te weten 12 meter. Het pand aan de Hoofdweg 684 zal verhoogd worden naar 12 meter, gelijk aan naastgelegen panden.

Om stedenbouwkundig goed aan te sluiten op de 'korrelgrootte' (schaal van de bebouwing) aan de Hoofdweg is gekozen voor een gemetseld volume dat 'los' staat van het naastgelegen kantoorgebouw. In de tussenruimte komt de nieuwe hoofdentree die daarmee de voordeur krijgt aan de Hoofdweg. De hoogtes zijn afgestemd op de omliggende bebouwing. Het gebouw

zorgt voor een representatieve uitstraling aan de Hoofdweg en doet recht aan de bijzondere hoeklocatie.



Rood omlijnd de planlocatie

Bestemmingsplantoets

Het perceel is gesitueerd in het bestemmingsplan 'Hoofddorp Oost' en heeft de bestemming 'Kantoor'. De aanvraag is strijdig met het bestemmingsplan omdat woningbouw niet passend is in de kantoorbestemming en er is deels een overschrijding van de bouwhoogte. Het gebouw krijgt een bouwhoogte van 12 meter. Voor een deel van het gebouw is deze bouwhoogte toegestaan. Voor een ander deel geldt een maximale bouwhoogte van 9 meter.

Wettelijk kader

Wij willen met toepassing van artikel 2.12, lid 1 onder a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een omgevingsvergunning verlenen. Dit is mogelijk indien het gevraagde niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.
Bovendien is in artikel 2.27, lid 1 van de Wabo geregeld dat de omgevingsvergunning slechts kan worden verleend nadat de gemeenteraad heeft verklaard geen bedenkingen tegen het project te hebben. Op grond van artikel 6.5 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) kan de raad categorieën gevallen aanwijzen waarin geen verklaring van geen bedenkingen (vvgb) vereist is. Geen van de categorieën is op deze aanvraag van toepassing. Daarom is een vvgb - eerst een ontwerp-vvgb, waar het nu om gaat - van de raad nodig. De vvgb maakt onderdeel uit van de te verlenen omgevingsvergunning.

De raad heeft eerder de aanvraag met bijbehorende stukken ontvangen. De raad wordt nu gevraagd een besluit te nemen tot afgifte van een ontwerp-vvgb.

Procedure

De ontwerp-vvgb wordt samen met het ontwerpbesluit omgevingsvergunning ter inzage gelegd. Zowel tegen de ontwerp-vvgb als tegen het ontwerpbesluit omgevingsvergunning kan een ieder zienswijzen indienen (artikel 3.11 Bor). Voor zover (mede) gericht tegen de ontwerp-vvgb,

worden deze aan de raad toegezonden. De raad besluit vervolgens over de afgifte van een vvgb onder afweging van de ingediende zienswijzen.

3.3 Wat mag het kosten?

Aan de uitvoering van dit voorstel zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

Wat zijn de financiële risico's

Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van dit voorstel.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Op grond van de Wabo is de raad bevoegd te besluiten omtrent een vvgb. De bevoegdheid te besluiten omtrent een aanvraag omgevingsvergunning ligt bij ons college. Binnen het college is de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening het eerste aanspreekpunt.

3.5 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

De raad ontvangt het raadsvoorstel met eventueel ingediende zienswijzen. De raad besluit na afweging daarvan over de vvgb. Deze maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris, de burgemeester,

Michiel Ruis Marianne Schuurmans-Wijdeven

b.A. J. nobel

Bijlage(n):

- Ruimtelijk Advies
- Ruimtelijke Onderbouwing

FORMULIER BEOORDELING AANVRAAG OMGEVINGSVERGUNNING	
Naam steller cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid (RED)	Dominique Ong
Manager	Robert Brussee
Datum behandeling WRA	15 november 2021
Datum behandeling staf PRO	6 december 2021
Gegevens aanvraag	
Adres	Hoofdweg 684 en Parklaan 2 Hoofddorp
Cosa/Mozardnummer	10687827 - OLO-6432349
Uitgebreide of reguliere procedure?	Uitgebreide procedure
Inhoud aanvraag	Op deze locatie in het centrum van Hoofddorp bevinden zich op dit moment twee kantoorpanden. Aanvrager heeft de twee panden aangekocht met het voornemen om de panden te herontwikkelen tot appartementen in het middenhuursegment (€ 721 tot €971). Het pand aan de Parklaan 2 blijft binnen de maximale hoogte van het bestemmingsplan, te weten 12 meter. Het pand aan de Hoofdweg 684 zal verhoogd worden naar 12 meter, gelijk aan naastgelegen panden.  *Locatie*
Toetsing aanvraag	
Strijdigheid bestemmingsplan	Het perceel is gesitueerd in het bestemmingsplan ‘Hoofddorp Oost’ en heeft de bestemming ‘Kantoor’. De aanvraag is strijdig met het bestemmingsplan omdat woningbouw niet passend is in de kantoorbestemming en er is deels een overschrijding van de bouwhoogte. Het gebouw krijgt een bouwhoogte van 12 meter. Voor een deel van het gebouw is deze bouwhoogte toegestaan. Voor een ander deel geldt een bouwhoogte van 9 meter.
Strijdigheid Omgevingsverordening NH2020	Op het plangebied zijn twee werkingsgebieden uit de verordening van toepassing: bodemsanering en peilbesluit. Voor dit plan hebben de werkingsgebieden geen consequenties.

Strijdigheid LIB, zoja welke zone (beperkingen benoemen)	Het perceel ligt op gronden waarop het Luchthavenindelingbesluit van toepassing is maar het gevraagde is hiermee niet in strijd.
Kwetsbare of geluidsgevoelige functie?	ja
Aangewezen monument?	nee
In beschermd stads- of dorpsgezicht?	nee
Beleidstoets en ruimtelijke aspecten (indien van toepassing)	
Structuurvisie	Geen strijd.
Ruimte voor ruimte	n.v.t.
Ringvaart- en ringdijkbeleid	n.v.t.
Externe veiligheid	Het plangebied ligt niet in de invloedssfeer van inrichtingen en/of een transportroute van gevaarlijke stoffen. Er is geen beperking voor de bouw van woningen vanwege externe veiligheid
Luchtkwaliteit	De beoogde woning liggen op een afstand van 10 meter aan een gebiedsontsluitingsweg met een verkeersintensiteit van 7000 motorvoertuigen per etmaal. Dit vorm voor de luchtkwaliteit geen probleem. Het plan draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging.
Parkeren	De parkeervraag bedraagt 11. Er worden 9 parkeerplaatsen aangelegd. Deelautokorting wordt toegepast en er wordt voldaan aan de eisen voor deelautokorting. Hiermee volstaan de 9 aanwezige parkeerplaatsen.
Geluid Is akoestisch onderzoek nodig in het kader Wet geluidhinder en/of Activiteitenbesluit?	Akoestisch onderzoek is aangleverd en beoordeeld. Een procedure Hogere Waade is niet nodig.
Flora en Fauna	Quickscan is akkoord, geen aanvullend onderzoek vereist.
Afwegingen en conclusies van de beleidstoets	Er is geen strijd met het geldende beleid.
Procedures	
Vvgb van toepassing?	ja
Vormvrije m.e.r. nodig?	nee
Ontheffing Wet natuurbeheer nodig?	nee
Afwijkingsbesluit Externe Veiligheid nodig?	nee
Verantwoording Externe Veiligheid nodig?	nee

Ruimtelijk Advies

Om stedenbouwkundig goed aan te sluiten op de 'korrelgrootte' aan de Hoofdweg is gekozen voor een gemetseld volume dat 'los' staat van het naastgelegen kantoorgebouw. In de tussenruimte komt de nieuwe hoofdentree die daarmee de voordeur krijgt aan de Hoofdweg. De hoogtes zijn afgestemd op de omliggende bebouwing. Het gebouw zorgt voor een representatieve uitstraling aan de Hoofdweg en doet recht aan de bijzondere hoeklocatie.

Gelet op bovenstaande wordt een **positief ruimtelijk advies** gegeven voor de herontwikkeling van 2 kantoor panden tot een woongebouw met 14 appartementen.

Ruimtelijke onderbouwing ‘Parklaan 2 en de Hoofdweg 684 te Hoofddorp

Een ruimtelijke analyse voor de herontwikkeling van twee bestaande panden met kantoorbestemming naar 14 huurappartementen in het middensegment.

Document: Ruimtelijke analyse Parklaan 2 en de Hoofdweg 684 te Hoofddorp

Status: Ontwerp

Datum: Januari 2022

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
1.1 Aanleiding en doel 4
1.1.2 Situatie 5
1.1.3 Hoofdlijnen 5
1.2 Vigerende planologische situatie 6
1.3 Leeswijzer 6
2. Beleidskader 7
2.1 Rijksbeleid 7
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 7
2.1.2 Structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040 (SVIR) en Haarlemmermeer 7
2.1.3 Deel- Structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040 8
2.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (vastgesteld op 01.01.2018) 8
2.1.5 Conclusie landelijk ruimtelijk beleid 8
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 8
2.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 8
2.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening 8
2.2.3 Conclusie regionaal en provinciaal ruimtelijk beleid 9
2.3 Gemeentelijk beleid 9
2.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 9
2.3.2 DeelStructuurvisie Hoofddorp 2030 (vastgesteld) 9
2.3.3 Deltaplan Bereikbaarheid 10
2.3.4 Gemeentelijk archeologisch beleid 12
2.3.5 Stad- en dorpsgezichten 12
2.3.5 Welstandsnota Haarlemmermeer 13
2.4 Afwijken bestemmingsplan / transformatie verouderde bedrijven- en kantoorterreinen 13
2.5 Ruimtelijke afweging 13
2.5.1 Stedenbouw 13
2.5.2 Groen 16
3. Onderzoek en toetsing 16
3.1 Milieueffectrapportage 16
3.2 Bedrijven en milieuzonering 17
3.3 Natuur 17
3.3.1 Ligging tov natuurgebieden 17
3.3.2 Stikstofdepositie 17
3.3.3 Flora en Fauna 17

3.3 Water 18
3.4 Externe veiligheid 19
3.5 Geluid 23
3.6 Bodem 24
3.7 Kabels en Leidingen 24
3.8 Explosieven 24
3.9 Luchtkwaliteit 24
3.10 Luchtvaartverkeer 25
3.10.1 Wet- en regelgeving 25
3.10.2 Inventarisatie 25
3.11 Geur 25
3.11.1 Wet- en regelgeving 25
3.11.2 Onderzoek 25
3.12 Licht 26
3.12.1 Wet- en regelgeving 26
3.12.2 Onderzoek 26
3.13 Milieuzoneringen 26
3.13.1 Wet- en regelgeving 26
3.13.2 Onderzoek 26
4. Uitvoerbaarheid 26
4.1 Economische uitvoerbaarheid 26
4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 26
5. Conclusie 27
Bijlagen 28

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel



Figuur 1 Ligging plangebied (ondergrond Google maps)

Initiatiefnemer heeft twee bestaande panden aangekocht (percelen 5373, 5242 en 7215) met het voornemen om dit pand te herontwikkelen tot appartementen in het midden huursegment (€ 721 tot €971). Het pand aan de Parklaan 2 blijft binnen de maximale hoogte van het bestemmingsplan, te weten 12 meter. Het pand aan de Hoofdweg 694 zal verhoogd worden naar 12 meter en dus gelijk aan naastgelegen panden. De locatie valt in bestemmingsplan Hoofddorp Oost en heeft de bestemming Kantoor. Het initiatief past niet in de kantoorbestemming.



Figuur 2 Ontwerp voorgevel Hoofdweg 684/Parklaan 2 Hoofddorp

1.1.2 Situatie

1.1.2.1 Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het centrum van Hoofddorp, op de hoek van de Hoofdweg en de Parklaan. De Hoofdweg is een belangrijke ader, gelegen langs de Hoofdvaart die loopt van Badhoevedorp tot en met de zuidelijkste punt van de Haarlemmermeer. De Hoofdweg wordt begeleid door lange bomenrijen aan de vaart en is daarmee een toonaangevende locatie. De Parklaan daar en tegen heeft een smal profiel en kenmerkt zich door haar groene karakter en kleine vrijstaande woningen waardoor het een volwaardige laan mag heten. Bijzonder is dat de laan over het algemeen bestaat uit woningen met een mansardekap die zo nu en dan gedraaid zijn.

Op de huidige locatie bevindt zich een kantoorpand langs de Hoofdweg en een beautysalon die de hoek omgaat naar de Parklaan. Aan de Parklaan is het gebouw opgedeeld in drie losse segmenten waar meerdere kleinschalige bedrijven zich manifesteren. Zowel aan de kant van de Hoofdweg als aan de Parklaan is er mogelijkheid tot parkeren.

Bestaande situatie



***Figuur 3**: Huidige situatie met de 2 (hoek)panden*



***Figuur 4:** Rommelig gevelbeeld door verschillende materialen, kleuren en volumes*



***Figuur 5**: Opgetilde verdieping met doorgang naar achtergelegen parkeerplaats*



***Figuur 6**: Naastgelegen woningbouw Parklaan*

1.1.3 Hoofdlijnen

Het voorstel omvat de herontwikkeling van de 2 bestaande panden tot een woongebouw met 14 appartementen. De bestaande bedrijfspanden worden vervangen door nieuwbouw. Op eigen terrein is er plaats voor 9 parkeerplaatsen, waarvan 1 bestemd voor een deelauto.

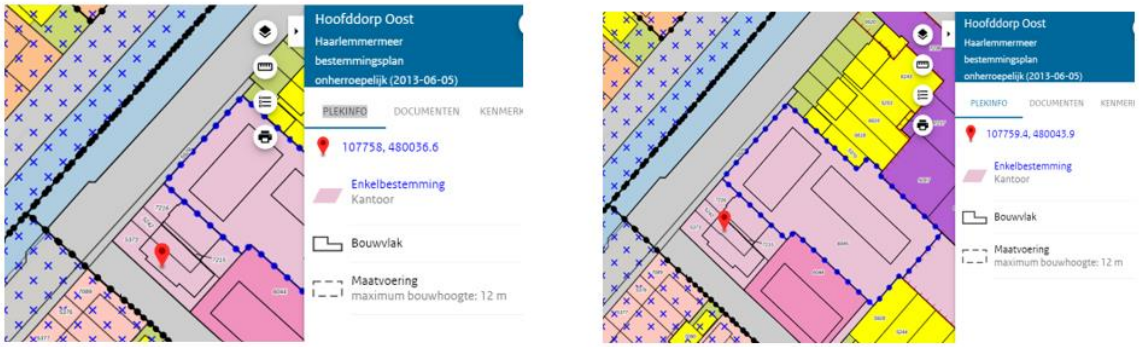
Om stedenbouwkundig goed aan te sluiten op de ‘korrelgrootte’ aan de Hoofdweg is gekozen voor een gemetseld volume dat ‘los’ staat van het naastgelegen kantoorgebouw. In de tussenruimte komt de nieuwe hoofdentree die daarmee de voordeur krijgt aan de Hoofdweg. De hoogtes zijn mooi afgestemd op de omliggende bebouwing. Door de goot op 9 meter hoogte aan te brengen met de overgang naar het 70 graden schuine dak, ontstaat een evenwichtig beeld dat past binnen de schaal van de context. De enigszins aanwezige

symmetrie in de kopgevel sluit aan bij de eveneens symmetrisch van opzet zijnde gevels in het overige straatbeeld. In de Parklaan springt de gevel terug daar waar nu ook een knik in het huidige gebouw zit. Deze knik beperkt de lengte van de nieuwbouw waardoor het beter past in het straatbeeld. Het nieuwe volume zorgt zo voor een representatieve uitstraling aan de Hoofdweg en doet recht aan de bijzondere hoeklocatie. In het nieuwe gebouw komen 14 appartementen van kleiner dan 40m2 GBO. Deze worden verhuurd in het middensegment, wat tegemoetkomt aan de behoefte aan kleine, betaalbare woningen.

1.2 Vigerende planologische situatie

Het plangebied ligt in het centrum van Hoofddorp, op de hoek van de Hoofdweg en de Parklaan. De Hoofdweg is een belangrijke ader, gelegen langs de Hoofdvaart die loopt van Badhoevedorp tot en met de zuidelijkste punt van de Haarlemmermeer. De Hoofdweg wordt begeleid door lange bomenrijen aan de vaart en is daarmee een toonaangevende locatie. De Parklaan daar en tegen heeft een smal profiel en kenmerkt zich door haar groene karakter en kleine vrijstaande woningen waardoor het een volwaardige laan mag heten. Bijzonder is dat de laan over het algemeen bestaat uit woningen met een mansardekap die zo nu en dan gedraaid zijn.

Op de huidige locatie bevindt zich een kantoorpand langs de Hoofdweg en een beautysalon die de hoek omgaat naar de Parklaan. Aan de Parklaan is het gebouw opgedeeld in drie losse segmenten waar meerdere kleinschalige bedrijven zich manifesteren. Zowel aan de kant van de Hoofdweg als aan de Parklaan is er mogelijkheid tot parkeren.



Figuur 3 Uitsnede verbeelding (Ruimtelijkeplannen.nl)

Het plan biedt de juridische basis voor het mogelijk maken van gewenste én het tegengaan van ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied. Het bestemmingsplan is daarbij zo eenvoudig en eenduidig mogelijk opgesteld. Het heeft flexibele bebouwingscriteria, waarbij aan de ene kant voldoende ruimte wordt geboden voor uitbreiding in de vorm van bijbehorende bouwwerken bij woningen, en waarin ook duidelijke grenzen worden gesteld aan plaats, omvang en hinder van bepaalde functies.

De objecten zijn bestemd met de enkelbestemming 'Kantoor' en volgens de regels van het bestemmingsplan (artikel 14.1.1). De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. kantoren;

b. nutsvoorzieningen

1.3 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt in hoofdstuk 2 het relevante beleidskader. In hoofdstuk 3 vindt een afweging inzake de omgevingsaspecten plaats en komen de noodzakelijke onderzoeken en daaruit voortvloeiende maatregelen aan bod. Het afsluitende hoofdstuk bevat de conclusie.

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de SVIR heeft het kabinet haar visie voor Nederland tot 2040 vastgelegd. Speerpunten hierbij zijn:

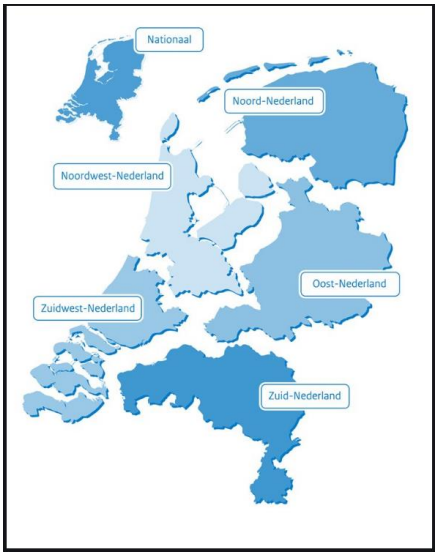
- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische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

Deze speerpunten zijn vertaalt in 13 nationale belangen waarmee de rijksoverheid zich grotendeels terugtrekt uit de ruimtelijke ordening op lokaal en regionaal niveau. De nationale belangen zijn gebiedsgericht van toepassing.

2.1.2 Structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040 (SVIR) en Haarlemmermeer

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. De nationale opgaven komen vast te liggen in een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, worden de rijksopgaven per MIRT-regio beschreven (figuur 4).

Gemeente Haarlemmermeer maakt onderdeel uit van de MIRT-regio Noordwest Nederland. Dit gebied beslaat de provincies Noord-Holland en Flevoland en het IJsselmeergebied. De Metropoolregio Amsterdam is binnen dit gebied de grootste stedelijke regio.



Figuur 4 https://leerplatformmirt.nl/mirt-regio/

Enkele voor Haarlemmermeer relevante opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn het verbeteren van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam en het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH). Hierin wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd. De samenhang met de overige ruimtelijke opgaven, zoals infrastructuur, woningbouw en energie komen ook in deze structuurvisie aan bod.

2.1.3 Deel- Structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040

Het rijk gaat voor de Metropoolregio Amsterdam een deelstructuurvisie opstellen. Dit gebeurt om de Mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen te versterken. In deze 'Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer' (SMASH) wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd. De samenhang met de overige ruimtelijke opgaven, zoals infrastructuur, woningbouw en energie komen ook in deze structuurvisie aan bod.

2.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (vastgesteld op 01.01.2018)

Het voorliggende plan ligt in het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol. Er zijn een aantal beperkingen van toepassing op deze locatie. De maximale toetshoogte voor gebouwen is 28 meter boven NAP, de toetshoogte in verband met radar ligt op maximaal 45 meter boven NAP. Verder geldt er een beperking aantrekken vogels en een toetszone windturbines en laser. Met de beoogde realisatie van woningen zijn de beperking ten aanzien van het aantrekken van vogels en de toetszone windturbines en laser niet van belang. Wel dient er rekening te worden gehouden met de maximaal toegestane bouwhoogte van 28 meter NAP.

2.1.5 Conclusie landelijk ruimtelijk beleid

De geprojecteerde ontwikkeling past functioneel en ruimtelijk goed binnen het rijksbeleid. De voorgenomen ontwikkeling is geprojecteerd binnen het stedelijk gebied en zorgt voor vernieuwing en het vergroten van het woningaanbod. Het beleid van het rijk is gericht op het optimaal gebruik maken van de beschikbare ruimte in het stedelijk gebied. De geprojecteerde woningen passen zodoende goed binnen dit beleid. De nadere uitwerking van dit algemene beleid wordt overgelaten aan de decentrale overheden.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 beschrijft de provincie hoe ze met ontwikkelingen omgaat die een grote ruimtelijke impact hebben zoals globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp. Daarnaast geeft de provincies aan welke keuzes gemaakt worden en schetst ze hoe de provincie er in 2040 er uit moet komen uit te zien. Door de ruimtelijke ordening aan te passen waar nodig, kan met de veranderingen worden omgegaan. Tegelijkertijd is het van belang bestaande kwaliteiten van het provinciale landschap te behouden of verder te ontwikkelen. Op basis hiervan richt de structuurvisie zich op drie hoofdbelangen:

1. Klimaatbestendigheid: de provincie zorgt voor een gezonde en veilige leefomgeving in harmonie met water en gebruik van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit: de provincie zorgt voor behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit;
3. Duurzaam ruimtegebruik: de provincie zorgt voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn nu, en in de toekomst.

Deze drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. Voor het plangebied zijn met name de doelstellingen met betrekking tot het duurzaam ruimtegebruik relevant.

Blijkens de kaart behorend bij de provinciale structuurvisie behoort het plangebied reeds tot het 'Metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen Bestaand Bebouwd Gebied'. Verdere verstedelijking binnen het bestemmingsplangebied is in dat opzicht in lijn met het provinciale ruimtelijke beleid.

2.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening

De Provinciale ruimtelijke verordening geeft een beschrijving waaraan bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen. De provinciale verordening zorgt voor doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe. De verordening is het aangewezen instrument als het

gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ten aanzien van de doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet.

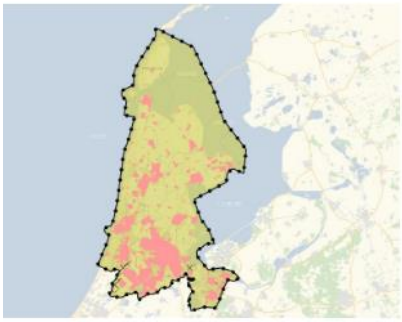
Het plangebied en omgeving valt binnen het door de provincie aangewezen 'Bestaand Bebouwd Gebied'. Hierbinnen bevindt zich feitelijk bestaande bebouwing en bebouwing die door de provincie is toegestaan op basis van een voorheen geldend streekplan. Gemeenten hebben bij het opstellen van bestemmingsplannen die betrekking hebben op het Bestaand Bebouwd Gebied een grote mate van beleidsvrijheid.

Figuur 5 Bestaand bebouwd gebied

2.2.3 Conclusie regionaal en provinciaal ruimtelijk beleid

Provincie en regio willen dat eerst binnenstedelijk geïntensiveerd wordt. Vervolgens dient te worden gekeken of door herstructureren de beschikbare ruimte in het bestaand bebouwd gebied beter benut kan worden. Pas daarna kan aan uitbreiding worden gedacht. Onderhavig plan zorgt voor binnenstedelijke herstructurering en





past zodoende binnen dit beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

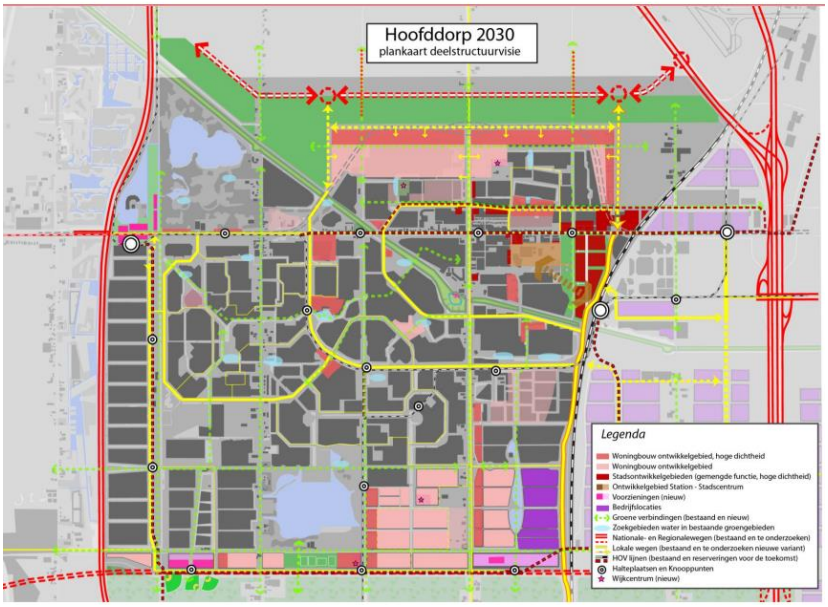
2.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De raad heeft op 18 oktober 2012 de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 vastgesteld. Door middel van deze visie wil de gemeente "de samenhang laten zien van plannen en gewenste toekomstige ontwikkelingen". Het is een belangrijk ruimtelijk instrument waarin de inrichting van de ruimte beschreven wordt en dat de basis vormt voor alle bestemmingsplannen. Er staat bijvoorbeeld in hoofdlijnen in waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd mag worden. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

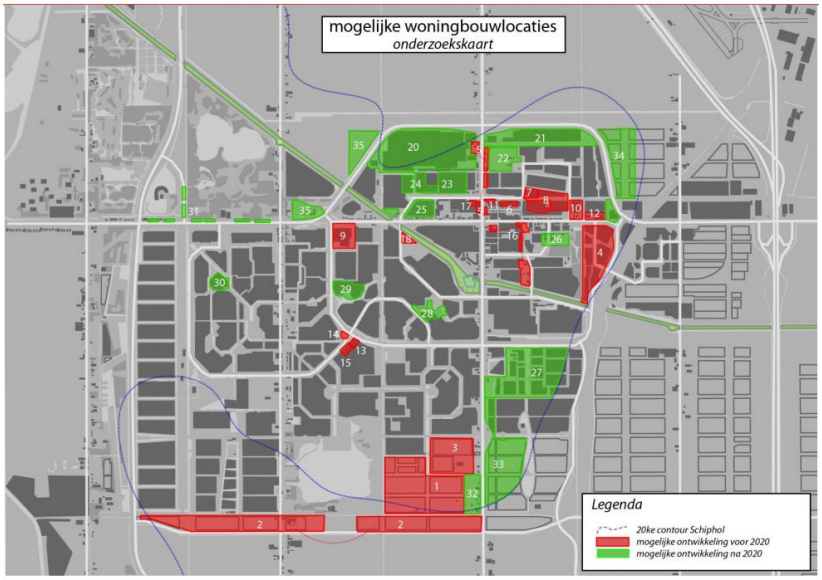
- sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
- blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

2.3.2 DeelStructuurvisie Hoofddorp 2030 (vastgesteld)

De structuurvisie Haarlemmermeer is ruimtelijk geconcretiseerd in de deelstructuurvisie Hoofddorp 2030. De deelstructuurvisie is opgesteld om sturing te geven aan de ontwikkeling van Hoofddorp. Leidraad voor de verdere uitwerking van deze deelstructuurvisie zijn 10 uit te werken grote opgaven voor Hoofddorp. Een van die opgaven betreft het bouwen van minimaal 3.300 woningen voor starters, nieuwkomers en doorstromers. Het plangebied is in deze deelstructuurvisie aangemerkt als stadsontwikkelingsgebied, waarin hogere dichtheden zijn toegestaan (afbeelding 6 en 7).



Afb. 6 kaart deelstructuurvisie hoofddorp



Afb. 7 Op deze kaart is het plangebied aangemerkt met rood 11, mogelijke bouwlocatie / ontwikkeling voor 2020.

2.3.3 Deltaplan Bereikbaarheid

Dit plan geeft een visie op verkeer en vervoer in Haarlemmermeer als verdieping op de Structuurvisie Haarlemmermeer en heeft als doel het komen tot een duurzaam toekomst vast mobiliteitssysteem. De achterliggende doelen hiervan zijn:

- goede lokale en regionale bereikbaarheid;
- optimale doorstroming;
- verbeteren van de verkeersstructuur en goede ontsluiting van de kernen;
- verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De horizon van het plan ligt op 2030. In het Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid staan een concrete uitvoeringsagenda en fasering van uit te voeren maatregelen of onderzoeken.

2.3.3.1 Autoverkeer

In en rond Hoofddorp gaan de komende jaren grote ingrepen plaatsvinden in de hoofdstructuur. Als centrumkern in Haarlemmermeer met een groot aanbod aan voorzieningen en werkgelegenheid trekt Hoofddorp veel verkeer aan. De hoofdstructuur in en rond Hoofddorp kent een aantal grote knelpunten, waaronder de afwikkeling van verkeer vanuit de wijken Floriande en Overbos. Er is een aantal ingrepen nodig in de hoofdstructuur. Voor het onderhavige plangebied worden geen relevante wijzigingen voorgesteld.

2.3.3.2 Fietsverkeer

De uitgangspunten voor de fiets en het fietsnetwerk zijn het bevorderen van het fietsgebruik voor korte afstanden en de aanleg van ontbrekende schakels in het fietspaden netwerk. Voor het plangebied worden geen relevante wijzigingen voorgesteld.

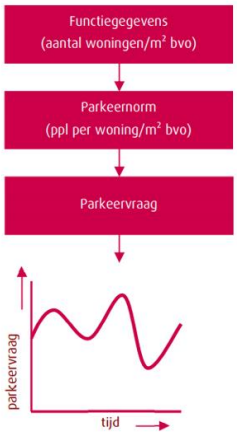
2.3.3.3 Parkeren

De gemeente Haarlemmermeer wil bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik waarvoor een omgevingsvergunning vereist is, voorwaarden kunnen stellen aan het aantal parkeerplaatsen en hierbij toetsen aan het parkeernormenbeleid dat geldt op het moment van ontvangst van een aanvraag omgevingsvergunning. Dat beleid is op grond van het **'Parapluplan parkeerregels'** en het '**Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018'**.

Bepaald dient te worden of de parkeervraag van de bestaande locatie conform de gemeentelijke parkeernormen is. Vervolgens dient de parkeervraag afgezet te worden tegen het beschikbare parkeeraanbod op eigen terrein, zo ontstaat de parkeerbalans.

Uit de parkeerbalans volgt of de bestaande functies een 'claim' hebben op openbare parkeerplaatsen in de omgeving. Vervolgens is de parkeervraag bepaald voor de ontwikkeling van de nieuwe appartementen, eveneens conform de gemeentelijke parkeernormen. De parkeervraag is berekend door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het benodigde aantal parkeerplaatsen per woning).

Bij woningen kan daarbij onderscheid worden gemaakt tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. De bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor de bezoekers van de woningen de zaterdagavond is. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. De parkeerplaatsen die worden gerealiseerd bij de ontwikkeling kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt. Dit wordt ook wel dubbelgebruik van parkeerplaatsen genoemd. Met de aanwezigheidspercentages zijn de mogelijkheden van dit dubbelgebruik bepaald. In afbeelding 8 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd. Uiteindelijk is de berekende parkeervraag afgezet tegen het bestaande parkeeraanbod[1].



Afb. 8 Berekening parkeervraag

[1] Rapport Goudappel Coffeng - bijlage

Er is een parkeertoets uitgevoerd m.b.t. de locatie (zie bijlage: Goudappel Coffeng). Het ingediende plan valt onder de stedelijkheidsgraad sterk stedelijk en de afstand (hemelsbreed) naar een HOV-halte/treinstation is 520 meter.

Conclusie
De parkeervraag neemt toe met 11 parkeerplaatsen ten gevolge van deze ontwikkeling. Er worden per saldo 9 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er wordt gebruik gemaakt van een deelauto. Hierdoor treedt een reductie op van 20% op de parkeerbehoefte. Uit de parkeerberekening blijkt dat de parkeerbalans hiermee sluitend is.
Er wordt voldaan aan de parkeervraag.

2.3.4 Gemeentelijk archeologisch beleid

In het plangebied bevinden zich geen door het Rijk beschermde archeologische monumenten. En evenmin door de provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten. De Archeologische monumentenkaart van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed bevat een overzicht van belangrijke archeologische terreinen in Nederland. Deze terreinen zijn ingedeeld in terreinen met archeologische waarde, hoge archeologische waarde en zeer hoge archeologische waarde. Onder deze laatste categorie vallen ook de wettelijk beschermde monumenten. De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geeft voor heel Nederland de trefkans aan op de aanwezigheid van archeologische resten. In de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden worden droogmakerijen aangemerkt als gebieden met lage tot zeer lage waarden. Dit geldt dus ook voor de droogmakerij van de Haarlemmermeerpolder.

2.3.5 Stad- en dorpsgezichten

Het plangebied behoort niet tot het beschermd dorpsgezicht van de kern Hoofddorp. Wel grenst de Parklaan en omgeving aan dat beschermd dorpsgezicht. De Parklaan is een bijzondere straat die enigszins verscholen ligt in de kern van Hoofddorp, tussen de Kruisweg en de burgemeester Pabstlaan. De laan is cultuurhistorisch waardevol met een zorgvuldige gedetailleerde bebouwing en een groen profiel. De bebouwing langs de Parklaan stamt voor een aanzienlijk deel uit het begin van de twintigste eeuw. De meeste panden zijn uitgevoerd als twee-onder-één-kap met de nok parallel aan de straat. Ten aanzien van de bebouwing zijn daarmee vooral de maat en schaal karakteristiek. De lage goothoogte met bescheiden doorbrekingen wordt gezien als een hoofdkenmerk. De bebouwing is eenvoudig en veelal opgebouwd uit één laag met meestal een zadel- of mansardekap. De twee-onder-één-kapwoningen zijn vaak voorzien van kleine dwarskappen.

Aan de Parklaan staan geen beschermde monumenten. De meeste panden zijn meermaals verbouwd en hebben over het algemeen als object op zich veelal niet voldoende historische waarde om als monument te worden aangewezen. Daarnaast is een deel van de nieuwere bebouwing groter van schaal en tegelijkertijd minder representatief dan de oorspronkelijke bebouwing. Ook de bomen in de laan zijn niet opgenomen in de lijst monumentale bomen en waardevolle toekomstbomen. De laanstructuur is echter wel een kernwaarde van het gebied. Van belang is de Parklaan als onderdeel van de oude structuur van Hoofddorp zorgvuldig in te passen en te beschermen in een aan verandering onderhevig zijnde omgeving. Samengevat ligt de te beschermen waarde van de Parklaan vooral in de kleinschaligheid en architectuur van de bebouwing, in samenhang met het groene door platanen gekenmerkte straatprofiel.

Conclusie
In het gebied Parklaan en omgeving zijn cultuurhistorische waarden aanwezig. In het bestemmingsplan kunnen deze waarden, voor zover ruimtelijk relevant, worden beschermd. Het gaat daarbij om de schaal van de bebouwing (overwegend één laag met kap), de tuinen aan de voorzijde met lage erfafscheidingen, de ligging van de rooilijn en de openheid van de tuinen en erven aan de zijkanten. Over de inrichting van de openbare ruimte, zoals de soort bestrating, doet het bestemmingsplan geen uitspraken. Gezien de geringe archeologische verwachtingswaarde zal alleen in de planvorming van plannen van 10.000 m2 en groter rekening gehouden dienen te worden met archeologie. De voorgenomen ontwikkeling is kleiner dan 10.000 m2 en vormt dan ook geen belemmeringen voor deze ontwikkeling.

2.3.5 Welstandsnota Haarlemmermeer

Voor het plangebied is het Reguliere welstandsregime van toepassing.

Bij een regulier welstandsregime wordt het gebouw niet alleen in haar omgeving maar ook als zelfstandig object getoetst, de architectonische benadering. Op dit niveau doet ook een beeldkwaliteitsplan uitspraken over de uitstraling en verschijningsvorm van de bebouwing, zonder de architectuur geheel vast te leggen.

Een regulier welstandsregime neemt ook de volgende aspecten mee:

- de geleding van het bouwvolume: verschillende bouwhoogten, accenten zoals torens of grote openingen;
- de vormgeving van de gevel: verticale, horizontale, neutrale of onregelmatige geleding;
- de keuze van de dakvorm: plat, hellend vlak of kap, zoals lessenaars-, zadel-, schilddak of mansardekap;
- het gebruik van compositorische middelen: erkers, luifels, balkons, loggia's
- het gebruik van decoratieve middelen: (uitkragende) daklijsten, raamlijsten, gevelbanden.

Conclusie
Het pand aan de Parklaan 2 blijft binnen de maximale hoogte van het bestemmingsplan, 12m. Het pand aan de Hoofdweg 684 wordt verhoogd van max. 9m naar 12m (2 bouwlagen), dit is gelijk aan naastgelegen panden. Zoals gevraagd door de commissie ruimtelijk advies is de dakvorm aangepast naar een kap met de nok parallel aan de straat. De balkons van de appartementen zijn buiten het bouwblok gedacht, zoals bij de appartementen aan de Hoofdweg 690. Dit geeft meer diepte en een rijkere uitstraling.

Er zal advies aan de Welstandscommissie gevraagd moeten worden. De commissie moet bezien of het nieuwe gevelaanzicht past in de redelijke eisen van de Welstand conform het toetsingskader, de Welstandsnota.

2.4 Afwijken bestemmingsplan / transformatie verouderde bedrijven- en kantoorterreinen

In delen van Hoofddorp ligt een herstructureringsopgave. Bedrijven- en kantorenterreinen zijn in de loop der tijd verouderd en zijn nu of op termijn aan vervanging toe. Dit is ook merkbaar in Hoofddorp Oost. Ook verouderde bedrijventerreinen of bedrijfslocaties hebben te maken met leegstand. Om structurele leegstand tegen te gaan en de ruimtelijke kwaliteit in grote delen van Hoofddorp Oost te verbeteren, wordt ingezet op hergebruik of sloop van verouderde kantoorgebouwen en transformatie van monofunctioneel ingerichte werkgebieden. Inzet daarbij is een nieuwe stedenbouwkundige opzet van gebieden en een wijziging van het gebruik ervan.

Verandering van de ruimtelijk-functionele structuur in Hoofddorp Oost wordt concreet voorzien aan de west- en zuidzijde van het plangebied.

De huidige planontwikkeling is beoogd aan de west-zijde van het plangebied. De ontwikkeling past binnen de herstructureringsopgave. Daarnaast heeft het team Wonen aangegeven dat de ontwikkeling binnen het woonbeleidsprogramma wenselijk is.

2.5 Ruimtelijke afweging

2.5.1 Stedenbouw

Het gebouw is geplaats op de hoek van de Parklaan en de Hoofdweg. Daardoor ontstaat een situatie met twee voorkanten waar om kwaliteit gevraagd wordt. Deze twee wegen zijn echter wel verschillend qua hiërarchie, opbouw en de bebouwing kent ook een andere massa en verschijningsvorm. De Hoofdweg is de belangrijkste laan of lint uit de polder en kenmerkt zich veelal door een losse korrel, oriëntatie op de Hoofdvaart en een entreezone ingericht als voortuin waar ook in geparkeerd mag worden. Historisch gezien was het veelal een agrarische setting van woonhuis met daarachter, ondergeschikt andere meer functionele bebouwing met dito verschijningsvorm, maar altijd gericht op de Hoofdweg. De Parklaan is een veel kleinschaligere woonlaan waar langs een prachtige bomenrij, in de luwte, gewoond kan worden. De bebouwing is veelal enkel laags met kap. Het getransformeerde kantoor is een eerste stap in een opmaat naar de Hoofdweg. Deze twee werelden

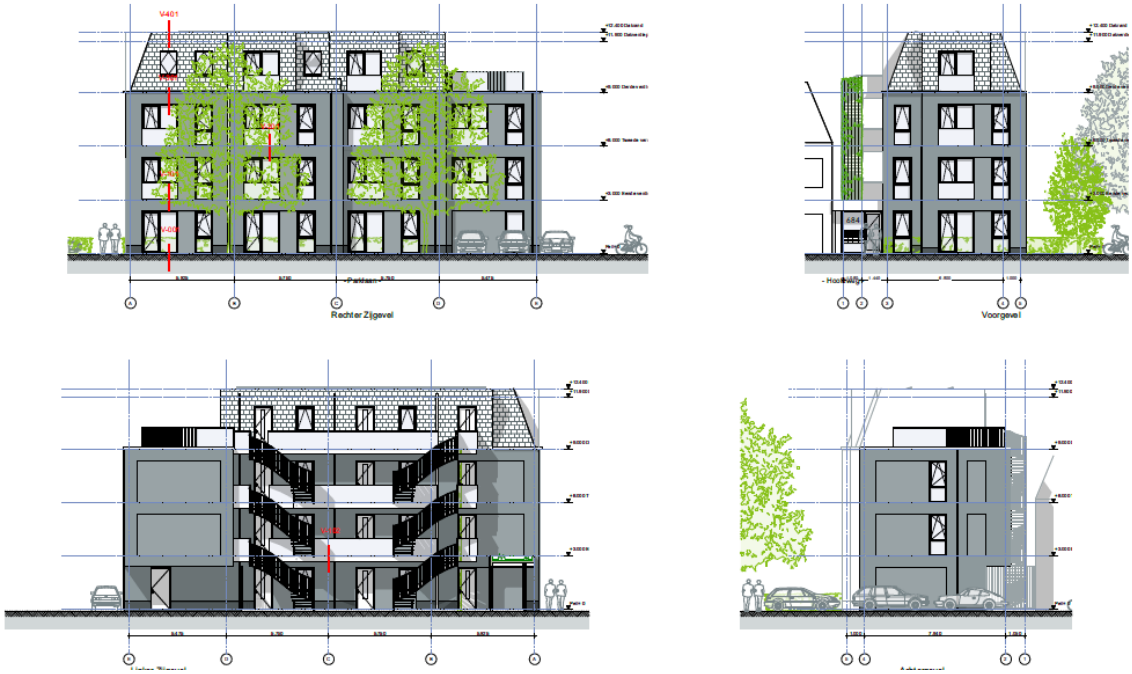
ontmoeten elkaar en zouden beide geadresseerd moeten worden op dit kavel.

Het voorstel laat zien dat er verschil is aangebracht tussen het adresseren van de twee verschillende karakters van wegen. Langs de Hoofdweg is er bewust ruimte vrijgelaten voor de naar achter gelegen entree tussen het bouwblok en het naastgelegen pand wat zorgt voor een losstaand nieuw volume. Deze grote, losse korrel sluit goed aan bij de overige bebouwing langs de Hoofdweg. De kopgevel krijgt een prominente uitstraling doormiddel van de dakopbouw en door de geleding en dieptewerking in metselwerk wordt de bijzondere hoekpositie prachtig benut. Het gebouw draait de hoek om naar de Parklaan waarna het na twee modules voorzichtig aftrapt en wat meer naar achteren komt te liggen, de laatste module trapt nog wat verder af. Dit zorgt ervoor dat de langsgevel ondergeschikt is aan de kopgevel maar zijn aansluiting met de Parklaan niet verliest.

***Figuur 8**: Verouderde 3D impressie vanaf de hoek van de Hoofdweg en de Parklaan. Het volume is iets aangepast en de balkons zijn veranderd naar Franse balkons.*







***Figuur 9 en 10**: Vernieuwd ontwerp: Plattegrond plus inrichtingsplan*

Tijdens het proces zijn er meerdere ontwerpen de revue gepasseerd. Hierbij waren de uitkragende balkons bezwaarlijk. Dit omdat ze of niet juist gepositioneerd waren of een te grote stempel drukte op het ontwerp en de openbare ruimte. Uiteindelijk is het ontwerp uitgekomen op het gebruik van Franse balkons. De buitenruimten, gelegen aan de appartementen op de begane grond zijn ruim opgezet en dragen met hun groene hagen bij aan het karakter van de Parklaan. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het wel van belang dat deze groene afscheidingen in het ontwerpproces meegenomen worden zodat je dergelijke oplossingen vanuit de bewoners zelf kunt voorkomen. Een schutting o.i.d. direct aan de openbare ruimte en op deze plek in het centrum is zeer ongewenst.

Ook het trappenhuis boven de entree van het pand is meermaals besproken. Inmiddels weten we dat je hier niet ontkomt aan het feit dat er verplicht twee trappen nodig zijn om te kunnen vluchten en passeren. Er is een oplossing gezocht om tot een intermediair tussen de twee gebouwen te kunnen komen. Dit is nu gedaan doormiddel van het toevoegen van groen boven de entree en tegen de trappen. Het groen zorgt ervoor dat het trappenhuis minder zichtbaar is.

2.5.2 Groen

Het ingediende plan ligt op de hoek van de Hoofdweg en de Parklaan. Twee straten met allebei een ander karakter. De Parklaan, een groene laan met veelal vrijstaande woningen en prachtige bomen die voor een groen beeld zorgen. En de Hoofdweg, een belangrijke verkeersader langs de Hoofdvaart die gekenmerkt wordt door een lange rij met lindes. De Hoofdvaart is als één van de polderlinten een belangrijke ruimtelijke drager van de droogmakerij. Opvallend is dat het groen langs de Hoofdweg benadrukt wordt door hagen, deze zijn zo gepositioneerd dat het parkeren in de voortuinen zo min mogelijk opvalt wanneer je straat in kijkt. Wanneer we kijken naar het plan is te zien dat er vier parkeerplaatsen gesitueerd zijn langs de Hoofdweg. Alhoewel deze rondom ingepakt zijn door een haag, zijn ze wel beeldbepalend voor de straat. We streven langs de Hoofdweg naar een vriendelijke ‘’voortuin uitstraling’’ her en der een boom tussen de vakken zou ideaal zijn maar hierbij moet wel rekening gehouden worden met het ruimtebeslag. Dit is een aandachtspunt voor de verdere uitwerking. Een boom op de hoek van de Hoofdweg en de Parklaan lijkt daarin minimaal benodigd om een groenkarakter te creëren langs de Hoofdweg. De overige parkeervakken langs de Parklaan functioneren goed op deze manier en lijken verder geen belemmering te zijn voor de bestaande boomstructuur.

De groene afscheidingen tussen de tuinen op de begane grond zijn een positieve bijdrage aan het karakter van de Parklaan. Echter is het wel van belang om deze groene voorziening vanuit de bouw mee te nemen. Hierdoor voorkom je dat bewoners aan de haal gaan met schuttingen en het groene karakter in stand gehouden wordt. Een groene oplossing voor het uitwendige trappenhuis is een goede manier om de entree duidelijker naar voren te laten komen en tegelijkertijd levert het een groener aanzicht op, zeer gewenst op deze zichtlocatie. Van belang is dat deze ook met de bouw meegenomen wordt om de uitvoerbaarheid te kunnen waarborgen. Ook de PV-cellen en groene daken worden als positief gezien. Het dakterras zou kunnen worden voorzien van een in de architectuur opgenomen plantenbak. Een watergeefsysteem voor het groene dak en eventuele andere groene oplossingen wordt aangeraden.

3. Onderzoek en toetsing

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de verantwoording van de voorgenomen ontwikkeling met het oog op de diverse omgevingsaspecten.

3.1 Milieueffectrapportage

Het instrument van de Milieueffectrapportage is geregeld in de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. De Wet milieubeheer 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. 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 worden. Omdat het plangebied geen ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent, en ook niet aannemelijk is dat de ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijke milieu-effecten kan hebben, is geen m.e.r. opgesteld.

Conclusie
De ontwikkeling valt onder categorie D11.2 in het Besluit m.e.r. ("De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen."). Omdat de ontwikkeling onder de plandrempel van 2.000 woningen valt, is een vormvrije m.e.r.-beoordeling voldoende.

3.2 Bedrijven en milieuzonering

Nabij de beoogde locatie is een garage bestemd. Volgens het bestemmingsplan mag dit maximaal een categorie 2 bedrijf zijn. Omdat de locatie aan een drukke doorgaande weg ligt, mag het gebied bestempeld worden als gemengd. Dat betekent dat een richtafstand van een lagere categorie aangehouden mag worden, in dit geval van categorie 1. Bij categorie 1 is deze richtafstand 10 meter.

Conclusie
Bij de realisatie van het plan moet rekening gehouden worden met een richtafstand van 10 meter. Dit betekent dat er minimaal 10 meter tussen het bestemmingsvlak van de garage en de nieuwe woningen dient te zitten.

3.3 Natuur

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebied en soortenbescherming. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en het Natuur Netwerk Nederland (voorheen EHS). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten. Als er een vermoeden bestaat dat op de planlocatie beschermde dier- of plantensoorten aanwezig zijn, dan moet bij ruimtelijke ontwikkelingen onderzocht worden, of deze soorten negatieve gevolgen kunnen ondervinden van de planontwikkeling, en moet aannemelijk gemaakt worden dat een ontheffing in het kader van deze wet verleend kan worden.

3.3.1 Ligging tov natuurgebieden

Het bestemmingsplangebied maakt geen onderdeel uit van een beschermd natuurgebied. Ook in de directe omgeving liggen geen beschermde gebieden. Dichtstbijzijnde natuurgebied is Kennemerland-Zuid.

3.3.2 Stikstofdepositie

In het kader van de Wet Natuurbescherming (Wnb) dienen bij activiteiten of veranderingen van activiteiten deze getoetst te worden op stikstofdepositie middels de AERIUS calculator (versie 2020). Wanneer uit deze toetsing blijkt dat er geen meetbare depositie voortkomt uit de getoetste activiteiten, kan ten minste worden geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten zijn te verwachten voor de instandhoudingsdoelen van het betrokken Natura 2000-gebied.

Door Hedgehog Company is er een berekening gedaan naar het projecteffect in de bouwfase, en naar het projecteffect in de nieuwe situatie. Het projecteffect bedraagt op alle rekenpunten in omliggende Natura-2000 gebieden ten hoogste 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projectbijdrage treden geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden.[2]

3.3.3 Flora en Fauna

Wat betreft Flora en Fauna komen er binnen het bestemmingsplangebied een aantal beschermde en zeldzame soorten voor: ijsvogel, buizerd, boomvalk, spechten, diverse vleermuizen, brede wespenorchis, vleeskleurige orchis, rietorchis, brede orchis, aardaker, gewone vogelmelk, daslook.

Langs veel wateren staan in de natte strook onderaan brede orchis, rietorchis en vleeskleurige orchis. Potentieel zijn bijna alle oevers daarvoor geschikt, zolang ze maar niet te steil zijn, onder de bomen liggen of zwaar vergrast

[2] Zie bijlage AERIUS Berekening Hedgehog Compancy

of verriet zijn. In veel bosstroken staat her en der verspreid de brede wespenorchis, en specifiek langs het Arnolduspad staan o.a. daslook en gewone vogelmelk. Aardaker staat onder andere vlak bij de Boslaan op het oude spoorwegtracé.

In Hoofddorp oost zijn de volgende vleermuissoorten waargenomen: gewone en ruige dwergvleermuis, laatvlieger en watervleermuis. De laatvlieger en gewone dwergvleermuis zoeken overal in de wijk voedsel, maar concentreren zich toch op de zones met hogere bomen, zoals in het Arnolduspark , het oude spoortracé en de bosstrook aan de noordkant. De ruige dwergvleermuis en de watervleermuis zoeken rustige en donkere plekken op, waarbij de watervleermuis vlak boven het water jaagt. Gezien de afstanden die deze vleermuizen zich verwijderen van hun verblijfplaats overdag moeten in Hoofddorp oost zomerverblijfplaatsen en paarplaatsen, mogelijk ook kraamplekken voor deze soorten aanwezig zijn. Mogelijk dat ook vleermuizen hier overwinteren, in holle bomen of in de spouw van huizen.

Conclusie
Vanwege de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied heeft er een quickscan[3] plaats gevonden.

Samenvatting
(a) Soortenbescherming
De planlocatie heeft geen essentiële betekenis voor beschermde soorten. De planlocatie is mogelijk geschikt leefgebied voor algemene zoogdieren, foeragerende vleermuizen, insecten en broedvogels welke niet beschermd zijn (behoudens de Algemene zorgplicht) onder de Wet natuurbescherming.
(b) Gebiedsbescherming

De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied, het Natuurnetwerk Nederland of een Belangrijk Provinciaal Landschap. Gelet op de aard van de werkzaamheden, de afstand tot de gebieden en de beoogde situatie is van externe werking op omliggende Natura 2000-gebieden geen sprake. Een Voortoets, 'nee, tenzij'-toets en/of AERIUS-stikstofberekening is niet noodzakelijk.
(c) Houtopstanden

Op de planlocatie zijn geen houtopstanden aanwezig waarvoor bij kap een meldingsplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming.

Vervolgstappen
De beoogde ontwikkeling leidt niet tot aantasting van beschermde natuurwaarde (soortbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden). Derhalve is het uitvoeren van aanvullend onderzoek niet noodzakelijk.

3.3 Water

Bij nieuwe ontwikkelingen dient bij toename van verharding van meer dan 500 m2 watercompensatie plaats te vinden van 15% van de toename van het verhard oppervlak. Wanneer minder dan tien jaar geleden bebouwing en verharding aanwezig is geweest, wordt dit meegeteld als bestaande verharding. In overleg met het Hoogheemraadschap is geconstateerd op deze locatie in de afgelopen vijf jaar bebouwing en verharding aanwezig is geweest en daarom hier geen watercompensatie nodig is. [4]

https://www.dewatertoets.nl/

Conclusie
De beoogde ontwikkeling heeft geen toename in terreinverharding van meer dan 500m2, er daarom geen watercompensatie benodigd is.

[3] Zie bijlage: Quickscan Wet natuurbescherming Parklaan 2 te Hoofddorp, BE/2020/771/r
[4] Zie bijlage: Watertoets

3.4 Externe veiligheid

In kader van het aspect externe veiligheid dient bij realisatie van gevoelige objecten nagegaan te worden of er risicovolle inrichtingen van invloed zijn. Tevens dient bij realisatie van risicovolle inrichtingen nagegaan te worden of de invloed op de omgeving voldoet aan de hiertoe geldende eisen. Het begrip risico wordt in beeld gebracht door middel van de begrippen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR).

3.4.1 Inrichtingen

In het bestemmingsplangebied bevinden zich geen zogenaamde Bevi-inrichtingen.

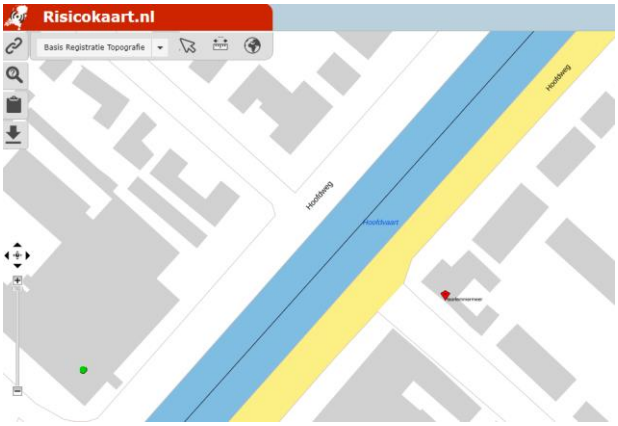
3.4.2 Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Er vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over de Weg om de Noord en over de Van Heuven Goedhartlaan. De afstand van deze routes tot het plangebied bedraagt meer dan 500 m. Zowel plaatsgebonden risico als groepsrisico vormen geen probleem. Er is geen nadere beschouwing nodig.

3.4.3 Vervoer van gevaarlijke stoffen ondergronds

Binnen het plangebied zijn geen buisleidingen aanwezig die vallen onder de externe veiligheidswetgeving met de daarbij behorende beschermingszones. Buiten het plangebied loopt er langs de Weg om de Noord een aardgastransportleiding waarvan de beschermingszones gedeeltelijk over het plangebied van het moederplan vallen. Hierbinnen zijn evenwel geen ontwikkelingen aanwezig die door deze leiding belemmerd worden.

Conclusie
De voorgenomen ontwikkeling is niet van invloed op de externe veiligheid. Dit is ook te zien in de risicokaart afbeelding 10.



Afb. 10 risicokaart voor Parklaan 2 Hoofddorp

3.4.4 LIB 5

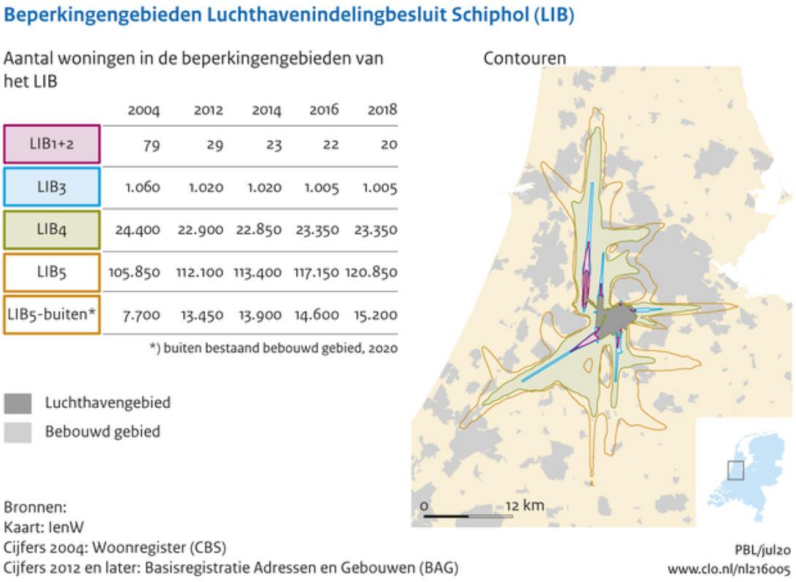
De gronden van het plangebied maken onderdeel uit van het beperkingengebied zoals opgenomen in het Luchthavenindelingsbesluit. In dit gebied worden beperkingen gesteld aan het ruimtegebruik. De beperkingengebieden gronden 1 t/m 5 (LIB 1-5) beogen het aantal personen dat geluidhinder van de luchtvaart ondervindt, of het aantal slachtoffers op de grond ten gevolge van een luchtvaartverkeersongeluk, gering te houden, door beperkingen te stellen aan de gebruiksfuncties van het gebied rond Schiphol.

De gronden van het plangebied liggen, binnen het beperkingengebied LIB 5, aan de rand van het meest noordelijke deel van het totale beperkingengebied. Het LIB 5-gebied betreft het 'Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid'. Binnen dit gebied zijn de regels erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van mainport Schiphol en anderzijds om woningbouwontwikkelingen mogelijk te maken. Beide zijn van nationaal belang. Buiten bestaand stedelijk gebied zijn in het LIB-5 gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan. Gemeenten motiveren in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Aanvullend is in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (en de ontwerp Omgevingsverordening NH2020) aangegeven dat in het bestemmingsplan rekenschap moet worden gegeven van het feit dat op de betreffende

locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en moeten de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

De gronden van het plangebied liggen binnen het beperkingengebied LIB 5. Het LIB 5-gebied betreft het 'Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid'. Voor het afwegingsgebied is bij de wijziging van de regels voor geluid en externe veiligheid in het LIB per 1 januari 2018 reeds de afweging gemaakt dat hier ook ruimte moet worden geboden voor de woningbouwopgave van deze regio. Bovendien hebben in dit gebied voor dat moment geen beperkingen gegolden voor andere functies dan woningbouw en zijn er ook onder het nieuwe regime geen beperkingen aan de orde vanwege de ligging binnen LIB5.



(Bron: https://www.clo.nl/indicatoren/nl216005-blootstelling-geluid-en-veiligheid-in-lib-gebieden-schiphol)

Het plangebied ligt geheel binnen LIB 5, maar buiten de gebieden waarvoor vanwege externe veiligheid ruimtelijke beperkingen gelden. Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is daarom een integrale, beleidsmatige toelichting nodig op het omgaan met het risico op een vliegtuigongeval.

In de Nota van Toelichting (Stb. 2017, 402) is ten aanzien van deze motiveringsplicht het volgende aangegeven:
- Lokaal kunnen de locatiekeuze, de risico's en de eventueel te nemen maatregelen het best worden afgewogen met de bijbehorende maatschappelijke kosten en baten.
- Integrale beleidsmatige toelichting op het omgaan met risico's. Geen groepsrisicoberekening.
- Aanwezigheid van gevaarlijke of ontplofbare stoffen (kettingreacties-dominoeffecten).
- Mitigerende maatregelen.
- Bestrijdbaarheid van gevolgen van een ongeluk bevorderen:
  - o Vluchtwegen;
  - o Bereikbaarheid voor hulpdiensten;
  - o Inrichtingsmaatregelen om de zelfredzaamheid van personen te bevorderen;
  - o Training van bestuurlijke crisismanagement;
  - o Voorlichting;
  - o Rampenbestrijdingsplannen oefenen.

Hieronder wordt conform het "Stappenplan LIB 5 voor externe veiligheid1" een motivering van het plan opgenomen en een analyse met betrekking tot externe veiligheid. Risico's Met de realisatie van 14 woningen in het plangebied neemt de personendichteid ter plaatse toe. Voor woningen wordt uitgegaan van de aanwezigheid van 1,2 personen in de dagperiode en 2,4 personen in de nachtperiode. Het maximale aantal aanwezige personen bedraagt 16,8 in de dagperiode en 33,6 in de nachtperiode. Als de locatie getroffen wordt door een neerstortend vliegtuig wordt de bebouwing geheel of gedeeltelijk verwoest.

De aanwezige personen kunnen hierdoor (dodelijk) slachtoffer worden. De kans dat een vliegtuig neerstort op een bepaalde locatie rond de luchthaven Schiphol is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om als persoon op een bepaalde locatie rond de luchthaven te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af.

Buiten het LIB 3 gebied is dit plaatsgebonden risico kleiner dan 10-6 per jaar (oftewel eens per miljoen jaar). De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter. Buiten het LIB 3 gebied is de kans dat personen zich in een ongevalgevolggebied bevinden, dus betrokken raken bij een vliegtuigongeval, lager dan ongeveer 3,6 per miljoen jaar (oftewel eens per 278.000 jaar). Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is onderzoek uitgevoerd naar de risico's in het kader van externe veiligheid.2 Uit het onderzoek volgt dat het plangebied niet is gelegen in het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen. De ontwikkeling heeft tevens geen effect op de hoogte van het groepsrisico langs de A9 en de aanwezigheid van 3 buisleidingen op circa 350 meter afstand van het plangebied. Domino-effecten zijn daarom niet aan de orde. Maatregelen en zelfredzaamheid Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen om de kans op meerdere slachtoffers op de grond te beperken. Bij vliegtuigen zijn dat maatregelen die de kans dat zich een ongeval voordoet verkleinen. Hiervoor gelden internationale regels waar de sector aan moet voldoen. In het kader van de planontwikkeling zijn geen realistische maatregelen te treffen die de effecten van een vliegtuigongeval beperken.

Vanuit het Bouwbesluit 2012 gelden strenge eisen in verband met de bestrijdbaarheid van een ramp nabij een bouwwerk. Toch is de realiteit dat er voor de personen in het getroffen gebouw weinig mogelijkheden zullen zijn om zichzelf in veiligheid te brengen. Voor vluchten is immers geen tijd en gewone gebouwen bieden nu eenmaal onvoldoende bescherming tegen de risico's van een daarop neerstortend vliegtuig. Dit betekent dat de aandacht vooral uitgaat naar een goede bereikbaarheid van de projectlocatie, vluchtroutes voor omstanders en een adequate hulpverlening. De eisen vanuit het Bouwbesluit 2012 zijn wel van belang voor de mogelijkheden voor personen die zich in de directe nabijheid van de ramplocatie bevinden om te schuilen voor secundaire branden.

Vanwege de nabijheid van luchthaven Schiphol is de veiligheidsregio voorbereid op een vliegtuigongeval. De veiligheidsregio beschikt over een "Calamiteitenplan Vliegtuigongevallen". Zodra zich een ongeluk voordoet treedt dit plan in werking. De werkwijze, taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken instanties zijn hierin nauwkeurig beschreven. Het calamiteitenplan wordt voortdurend aangepast naar aanleiding van de evaluatie van daadwerkelijke optredens bij incidenten en oefeningen.

De veiligheidsregio is voorbereid op het crisistype luchtvaartincidenten De Wet Veiligheidsregio's verplicht veiligheidsregio's tot het beschikken over een crisisorganisatie (artikel 16). Deze crisisorganisatie – die wordt beschreven in een crisisplan – moet voorbereid zijn op de bestrijding van branden, rampen en crises die zich volgens het door de veiligheidsregio (ook verplicht) opgestelde regionaal risicoprofiel kunnen voordoen. In het kort bestaat zo'n crisisorganisatie uit multidisciplinaire teams van politie, brandweer, geneeskundige hulpverlening en gemeenten die zich richten op bronbestrijding, redding, hulpverlening, opvang en nazorg. Dit risicoprofiel wordt eens per 4 jaar geactualiseerd. Op basis van dit risicoprofiel stelt de veiligheidsregio een beleidsplan op om de crisisorganisatie zo goed als mogelijk voorbereid te houden. Het crisistype luchtvaartongeval is een van de typen die worden genoemd in het regionaal risicoprofiel van de veiligheidsregio . Naast de generieke voorbereiding van de crisisorganisatie, bestaat er ook specifieke voorbereiding voor luchtvaartongevallen. Die bestaat met name uit een (multidisciplinair) calamiteitenplan luchtvaartongevallen en veel gezamenlijke trainingen en oefeningen van de brandweer.

Algemeen Bluswater
Brandweer Kennemerland gaat begin 2022 voor de watervoorziening afstappen van brandkranen en in plaats daarvan gebruik maken van eigen waterwagens. Dit is voor de ontwikkelingen in het plangebied een gunstige verandering. In de huidige situatie zijn er slechts beperkt brandkranen aanwezig in het plangebied en met de nieuwe methode wordt er gezorgd dat er voor het gehele plangebied voorzien wordt in bluswater bij de eerste inzet. Voor het geval een calamiteit zich uitbreidt en er meer bluswater nodig is dan de waterwagens kunnen leveren, is de brandweer afhankelijk van open water in of nabij het plangebied.
Algemene Bereikbaarheid
Door de aanwezige bestaande hoofdstructuur van wegen in en rondom het plangebied is het plangebied goed

tweezijdig benaderbaar voor de hulpverleningsdiensten. De hulpverleningsvoertuigen van de brandweer en met name de nieuwe waterwagens hebben dusdanige afmetingen en gewicht dat van de huidige aanwezige infrastructuur gebruik kan maken.

Conclusie
Gelet op de maatschappelijke en economisch-ruimtelijke belangen die met de beoogde ontwikkeling zijn gemoeid en de zeer kleine kans dat aanwezigen in het plangebied betrokken raken bij een vliegtuigongeval (lager dan ongeveer 3,6 per miljoen jaar), is er geen aanleiding om van de beoogde ontwikkeling af te zien. Er worden maatregelen getroffen in relatie tot rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

3.5 Geluid

De mate waarin geluid, veroorzaakt door weg- en spoorverkeer en industrieterreinen met een wettelijke zone, gevoelige gebouwen/bestemmingen mag belasten, wordt geregeld door de Wet geluidhinder.

Zo is het noodzakelijk dat een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd naar de geluidbelasting op gevels van geluidgevoelige bestemmingen, voor zover deze binnen de geluidszone van een weg vallen. De zonebreedte is bij wegverkeer afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of buiten-stedelijk gebied ligt. Geen zone hebben wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 kilometer per uur of waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidniveaukaart vaststaat, dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de weg 50 dB of minder bedraagt.

Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Deze bedraagt 48 dB.

Indien dit geluidsniveau wordt overschreden kan de gemeente een hoger geluidsniveau 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 artikel 100 en 100a Wgh). Aan de Hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB.

3.5.1 Wegverkeer

Op 20 oktober 2020 is door adviesbureau Cauberg Huygen een akoestisch onderzoeksrapport opgesteld voor het plangebied[5]. De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder; binnenstedelijke wegen: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.

Op basis daarvan is gebleken dat voor de geluidsbelasting van de nieuw te bouwen woningen een hogere waarde dient te worden vastgesteld. De geluidsbelasting op de gevel ten gevolge van het wegverkeer op de Hoofdstraat wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde 48 dB. De berekende geluidbelasting bedraagt maximaal 59 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB niet overschreden wordt. Er dient een aanvraag hogere waarden aangevraagd te worden t.a.v. het verkeer op de Hoofdweg (50-59 dB. De totale geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de omliggende wegen bedraagt maximaal 64 dB Lden (exclusief aftrek). Bij de omgevingsvergunningaanvraag dient een onderzoek naar de gevel geluidwering uitgevoerd te worden.

3.5.2 Industrielawaai

Het plangebied bevindt zich niet in de nabijheid van een gezoneerd industrieterrein.

3.5.3 Luchtverkeerslawaai

Het plangebied ligt buiten de LIB 3 en LIB 4 contouren van Schiphol. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het luchtvaartlawaai geen beperkingen vormt voor de beoogde nieuwe ontwikkeling in het plangebied.

Conclusie
De voorgenomen ontwikkeling ondervindt geen nadelige gevolgen op het gebied van geluid vanuit de omgeving. Wel dient er een hogere waarden besluit aangevraagd te worden voor wegverkeer.

[5] Akoestisch onderzoek wegverkeer; Hoofdweg 684 / Parklaan 2 te Hoofddorp, referentie 07100-53780-02

3.6 Bodem

De locatie is in het verleden alleen aan de achterzijde onderzocht. In verband met hoge gehalten aan zware metalen in de grond (lood en zink) is in 2005 een bodemsanering uitgevoerd, Zie rapportnummer x5\R05-B1666. Hierbij zijn deze verontreinigingen verwijderd. De voorzijde is in gebruik geweest als winkelpand met woning en door deze activiteiten worden geen bodemverontreinigingen verwacht. Er mag van worden uitgegaan dat de kwaliteit van de bodem, de algemene bodemkwaliteit heeft zoals deze in de bodemkwaliteitskaart is vastgesteld. Deze kwaliteit is Wonen kwaliteit.

Conclusie
De voorgenomen ontwikkeling is niet van invloed op het aspect bodem.

3.7 Kabels en Leidingen

Er vindt geen ingreep in de bodem plaats, waardoor een onderzoek naar kabels en leidingen niet noodzakelijk geacht wordt. In geval van bodemingrepen zal een Klic-melding moeten worden gedaan om de mogelijke aanwezigheid van andere kabels en leidingen te inventariseren.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet van invloed op kabels en leidingen. Voor aanvang van de daadwerkelijke graaf werkzaamheden dient er een klik melding gedaan te worden.

3.8 Explosieven

Op de opslag van munitie en/of explosieven is de 'Circulaire Opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik' van toepassing. Deze circulaire kent een effectbenadering in tegenstelling tot het Besluit externe veiligheid inrichtingen, dat een risicobenadering kent. Er worden categorieën explosieven onderscheiden waarvoor per categorie aan te houden afstanden gelden. Binnen deze afstanden mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn.

Conclusie
In het plangebied zijn geen opslagplaatsen aanwezig voor explosieven.

3.9 Luchtkwaliteit

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) bevat luchtkwaliteitseisen voor luchtkwaliteit. Nieuwe ontwikkelingen kunnen effect hebben op de luchtkwaliteit. De voorgenomen ontwikkeling zal vallen onder de categorie die 'niet in betekende mate' bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit door de zeer beperkte wijziging van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie. Een project valt in de bovengenoemde categorie wanneer de bijdrage van de activiteit onder 3% blijft van de jaargemiddelde grenswaarde van de concentraties fijn stof en stikstofoxide[7]. Er kan met zekerheid gesteld worden dat de voorgenomen ontwikkeling onder deze grenswaarde blijft.

In aanvulling op het vorenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen en dergelijke 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 PM10 en/of NO2. 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. Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of zij deel uitmaakt van 'niet in

[6] https://haarlemmermeergemeente.nl/taak/bodeminformatieverzoek-makelaarsverzoek, zie bijlage

[7] Dit is vergelijkbaar met het aantal verkeersbewegingen bij een kantoorlocatie van 100.000m2 bvo of een woningbouwlocatie van 1.500 woningen.

betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

De te realiseren ontwikkeling valt niet binnen de omschrijving van gevoelige bestemmingen.

Conclusie
De voorgenomen ontwikkeling is niet van invloed op de luchtkwaliteit.

3.10 Luchtvaartverkeer

3.10.1 Wet- en regelgeving

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met het waarborgen van de veiligheid van het vliegverkeer rond de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. Het LIB legt het luchthavengebied vast alsmede een beperkingengebied rondom de luchthaven. Indien een bestemmingsplan gelegen is binnen dit beperkingengebied, gelden beperkingen ten aanzien van hoogten, het toelaten van functies (bestemmingen) en het mogelijk maken van bestemmingen die grote concentraties vogels aantrekken. Het LIB doelt onder meer op viskwekerijen en grote nieuwe oppervlaktewateren.

3.10.2 Inventarisatie

Het plangebied valt binnen het beperkingengebied dat rond de luchthaven Schiphol ligt. Er gelden beperkingen ten aanzien van functies die grote vogelconcentraties aantrekken en beperkingen ten aanzien van de toegestane hoogte van bebouwing. Concreet gelden er hoogtebeperkingen van 45 meter aan de noordzijde van het gebied tot 60 meter aan de zuidzijde daarvan. De toegestane maximale hoogtes in het bestemmingsplan blijven ver beneden die hoogtebeperkingen uit het luchthavenindelingbesluit. Verder zijn er geen bestemmingen in het plangebied mogelijk gemaakt die ten opzichte van de huidige situatie grote vogelconcentraties aantrekken.

Conclusie
De voorgenomen ontwikkeling is niet van invloed op de luchtkwaliteit.

3.11 Geur

3.11.1 Wet- en regelgeving

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 ten aanzien van de Wet milieubeheer.

3.11.2 Onderzoek

In en nabij het plangebied bevinden zich geen bedrijven die geurhinder op leveren voor de directe omgeving, zoals bedrijven die voedingsmiddelen bereiden.

Conclusie
Met het mogelijk maken van de nieuwbouwwoningen in het plangebied hoeft geen rekening gehouden te worden met het in acht nemen van afstanden ten opzichte van bedrijven die geurhinder kunnen veroorzaken.

3.12 Licht

3.12.1 Wet- en regelgeving

In wetgeving zijn ten aanzien van lichthinder geen strikte normen met afstandsbepalingen vastgelegd. Er is wel beleid met betrekking tot lichthinder geformuleerd. De kern van het rijksbeleid ten aanzien van licht is dat donkerte hoort tot een van de kernkwaliteiten van het landschap. Om die reden richt het beleid zich op het in beeld brengen, realiseren en veiligstellen van de gewenste leefomgevingkwaliteit door bijvoorbeeld het terugdringen van verstoring door activiteiten op het platteland (lichtuitstraling kassen).

3.12.2 Onderzoek

In het moederplan is het aspect lichthinder onderzocht. Hieruit is naar voren gekomen dat er geen sprake is van lichthinder.

Conclusie
De ontwikkeling is uitvoerbaar vanuit een oogpunt van lichthinder

3.13 Milieuzoneringen

3.13.1 Wet- en regelgeving

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 is een ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen) uitgangspunt. De VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het ruimtelijk plan mogelijk is.

3.13.2 Onderzoek

In het moederplan is onderzoek gedaan naar de vraag of het aspect milieuzonering belemmeringen oplevert voor de ontwikkelingen die in het moederplan mogelijk worden gemaakt. De conclusie is dat er geen bedrijven en voorzieningen zijn die vanuit milieuoogpunt bezien een overmatige hinder veroorzaken voor de woonomgeving.

Conclusie
Het bestemmingsplan is uitvoerbaar vanuit een oogpunt van milieuzonering

4. Uitvoerbaarheid

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Het perceel (Parklaan 2 en Hoofdweg 684) en object zijn reeds in eigendom van de initiatiefnemer van de voorgenomen ontwikkeling. De kosten, uitvoering en vergunningen zullen dan ook door, of in opdracht van de initiatiefnemer, worden gedragen en verricht.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Initiatiefnemer is verplicht om te handelen volgens wet- en regelgeving. Indien uit overleg met het bevoegd gezag blijkt dat er (een) (omgevings-)vergunning(en) nodig blijkt/blijken te zijn, zal dit worden aangevraagd. De eventuele mogelijkheid voor belanghebbenden om inspraak te hebben is in de vergunningprocedure nader geregeld.

5. Conclusie

Initiatiefnemer is voornemens om een voormalig kantoorpand aan de Parklaan 2 en Hoofdweg 684 te herontwikkelen tot 14 appartementen waarbij het uitgangspunt is om het te verhuren in het midden huursegment.

Het project is in de eerder beschreven hoofdstukken getoetst aan het beleid op alle (relevante) overheidsniveaus. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor de locatie en de (directe) omgeving:

Bijlagen

1. Rapport Goudappel
2. Bodemonderzoek
3. Quickscan Flora- en faunawet
4. Watertoets
5. Stikstofberekening
6. Akoestisch onderzoek Cauberg Huygen