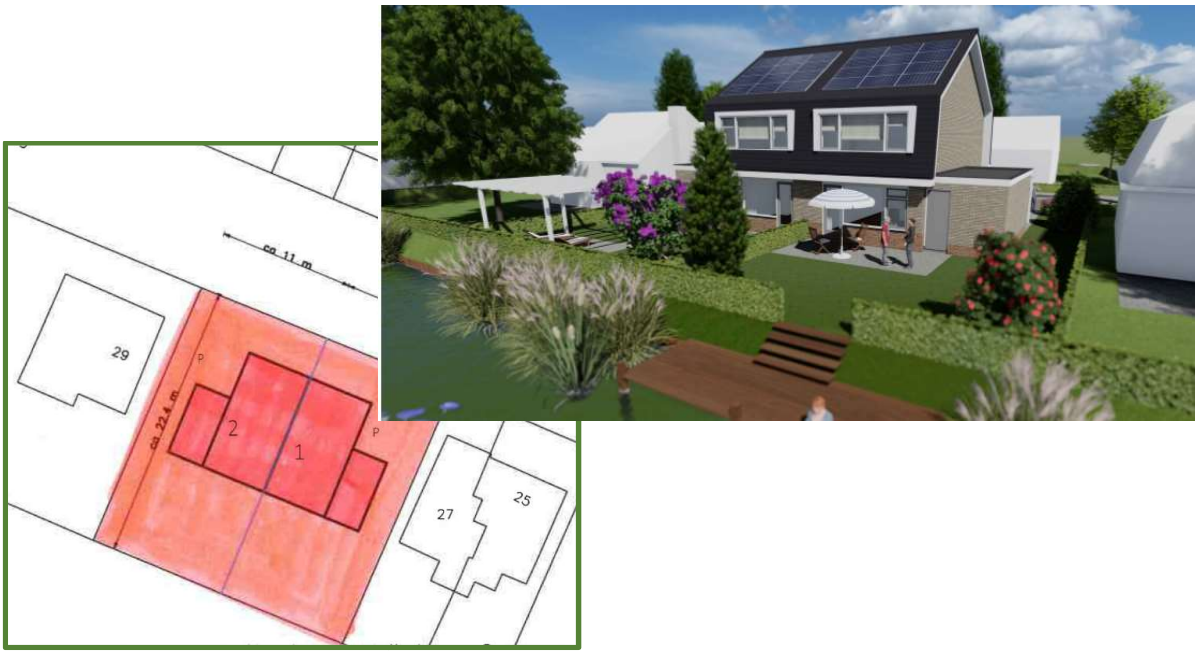
gemeente Haarlemmermeer

Ruimtelijke onderbouwing realisatie 2 woningen

Houtrakkerweg te Halfweg



Opsteller: R.O. Advies, M. van Mourik/D.W. Bethlehem, Hunzedal 43, 9531 GB BORGER

Status: concept

IMRO: NL.IMRO.

Plantype: Ruimtelijke Onderbouwing (i.v.m. wabovergunning)

Datum: 6 juli 2021

adviesbureau voor ruimtelijke ontwikkeling

Hunzedal 43 | 06 - 205 86 302 | www.roadvies.nl | KvK 674 12 820
9531 GB BORGER | info@roadvies.nl | BTW 143 406 604 | BTW NL110139887.B01



Overzichtskaart (bron: Google Earth)

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Leeswijzer 4
Hoofdstuk 2 Bestaande en nieuwe situatie. 5
2.1 Bestaande situatie 5
2.2 nieuwe situatie 5
Hoofdstuk 3 RIJKS, PROVINCIAAL EN GEMEENTELIJK BELEID 6
3.1 Rijksbeleid 6
3.2 Provinciaal beleid 6
3.3 Gemeentelijk beleid 11
Hoofdstuk 4 OMGEVINGSASPECTEN 17
4.1 Milieuaspecten 17
4.2 Bodem 19
4.3 Water 20
4.4 Ecologie 21
4.5 Verkeer en geluid(hinder) 23
4.6 Luchtkwaliteit 24
4.7 Cultuurhistorie & archeologie 25
4.8 Externe veiligheid 26
4.9 Verkeer 28
4.10 Luchthavenindelingbesluit 29
4.11 Duurzame stedelijke ontwikkeling 30
HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN 31
5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 31
5.2 Privaatrechtelijke belemmeringen 31
5.3 Economische uitvoerbaarheid 31

BIJLAGEN 32
BIJLAGE I Bodemonderzoek 33
BIJLAGE II Stikstof analyse 34
BIJLAGE III Akoestisch onderzoek 35

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op een perceel aan de Houtrakkerweg (tussen huisnummers 27 en 29 in) in Halweg dat nu in gebruik is als open verhard (afgesloten) parkeerruimte is initiatiefnemer van plan over te gaan tot de bouw van 2 woningen in de vorm van 2-onder-één-kap. Onderstaande afbeelding toont de bouwlocatie en de gewenste verkaveling.



Figuur 1: zicht vanaf de weg op perceel

De bouw van de twee woningen is niet in overeenstemming met het ter plaatse geldende bestemmingsplan “Buitengebied”. Burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer hebben aangegeven medewerking aan de bouw van de twee woningen te willen verlenen door middel van het voeren van een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure ex artikel 2.12, lid 1 onder a, sub 3 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo). Voorwaarde daarbij is dat uit een ruimtelijke onderbouwing blijkt dat in de nieuwe situatie sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat hiervan in de nieuwe situatie sprake is.

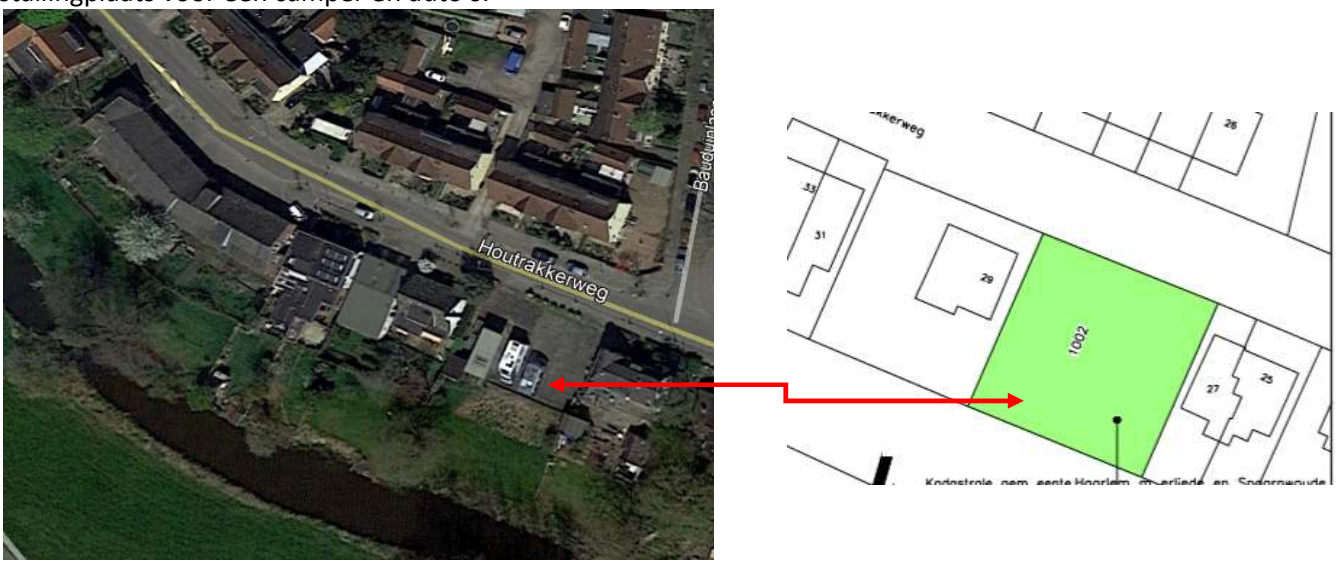
1.2 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 is een beschrijving gegeven van de bestaande en van de nieuwe situatie. Hierbij wordt ingegaan op de ruimtelijke en functionele aspecten. Vervolgens is in hoofdstuk 3 een beschrijving gemaakt van het provinciaal- en gemeentelijk beleid dat een relatie heeft met het plangebied en/of de ontwikkeling. In hoofdstuk 4 wordt op de diverse omgevingsaspecten ingegaan. Tenslotte gaat hoofdstuk 5 in op de uitvoerbaarheid van het plan. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Bestaande en nieuwe situatie.

2.1 Bestaande situatie

In de huidige situatie is het perceel (kadastraal nr. 1002) verhard met beton en dient als open stallingplaats voor een camper en auto's.

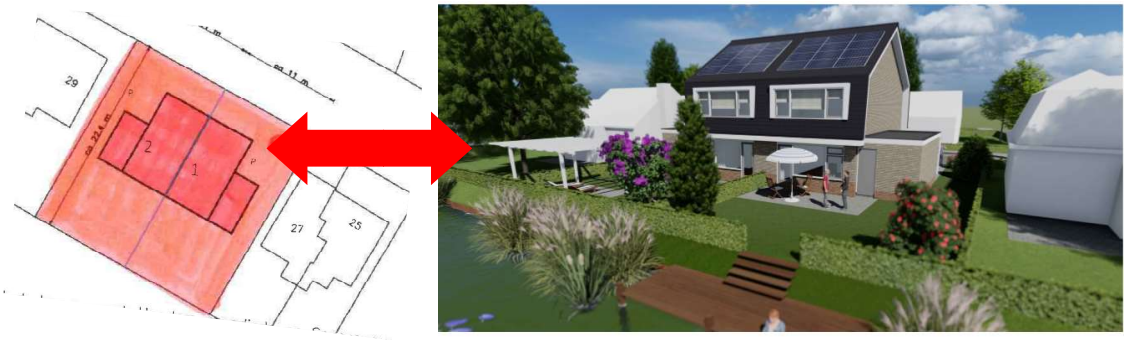


Figuur 2: bovenaanzicht perceel (google earth)

Halfweg ligt centraal in de noordvleugel van de Randstad, in de nabijheid van zowel groen en recreatie als grootstedelijke voorzieningen. Halfweg is goed ontsloten per auto en ook met de HOV door de ontwikkeling van het station Halfweg-Zwanenburg. Het dorpswoonmilieu, de sociale cohesie en het cultuurhistorisch erfgoed zijn onderscheidende kwaliteiten van Halfweg binnen de regio. Tot 1 januari 2019 was het dorp Halfweg onderdeel van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Met ingang van die datum heeft een gemeentelijke herindeling plaatsgevonden en daardoor ligt Halfweg thans in de gemeente Haarlemmermeer.

2.2 nieuwe situatie

Op het perceel dat thans in gebruik is als parkeerterrein zal 1 blok met 2-onder-1 kap woningen gerealiseerd worden.



Figuur 3: gewenste inrichting

Hoofdstuk 3 RIJKS, PROVINCIAAL EN GEMEENTELIJK BELEID

Dit hoofdstuk behandelt het beleid dat betrekking heeft op deze ruimtelijke onderbouwing. Er wordt ingegaan op het Rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid dat een relatie heeft met de genoemde ontwikkeling.

3.1 Rijksbeleid

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat, in overeenstemming met het Hoofdlijnenakkoord van het kabinet, de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek zijn de vier algemene doelen: Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

De Nota Ruimte wil de strenge regels ten aanzien van het bouwen versoepelen. Gemeenten krijgen de ruimte om in ieder geval voor de eigen bevolkingsaanwas te bouwen. Verder wordt de verantwoordelijkheid voor het bouwen op provinciaal en gemeentelijk niveau gelegd.

Het rijk heeft "de ladder voor duurzame verstedelijking" als instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Deze ladder vraagt bij nieuwe stedelijke ontwikkeling om motivering en afweging van de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt.

Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang staat beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte binnen een breder kader van een goede ruimtelijke ordening. Daarbij is aangegeven (wijziging per 1 juli 2017) dat wanneer een bestemmingsplan voorziet in niet meer dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid,Bro, kunnen worden aangemerkt, deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt.

Onderhavig plan voorziet in de realisatie van 2 woningen en wordt daarmee in beginsel niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling. Een toets aan deze ladder, met motivatie van de benutting van de ruimte, is dan ook niet noodzakelijk.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven. In de Provinciale

Ruimtelijke Verordening (PRV) staan de regels waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moeten voldoen.
De Omgevingsvisie NH2050 zet koers richting de toekomst. De Provincie geeft zichzelf hiermee richting en geven hierin onderwerpen aan waar zij als samenleving iets mee moet.

Met deze visie probeert de Provincie Noord-Holland in samenhang te kijken naar die opties. Provinciale Staten hebben ambities geformuleerd op die onderwerpen. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kúnnen investeren in een prettige leefomgeving. Omdat het leefbaar houden van onze mooie provincie ook vraagt om grote investeringen in bijvoorbeeld het landschap, natuurontwikkeling en de transitie naar een duurzame energiehuishouding. Zij proberen kansen te benutten die zich bij veranderingen voordoen. Dit zijn onder andere kansen voor mooie aanvullende woonmilieus en aansprekende landschappen, om de mensen die hier wonen, werken en op bezoek komen in een prettig leefbare provincie te verwelkomen. En uitdagingen om in een drukker wordende provincie oplossingen te bedenken waardoor het hier leefbaar blijft.

Met betrekking tot het wonen is in de visie opgenomen dat dit zich zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd en geconcentreerd. 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 gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten we inzetten op besparing van energie, een klimaat adaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samengaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij wordt onderkend dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden wordt in de gaten gehouden. En er wordt een vinger aan de pols gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag. Zo zorgt de provincie ervoor dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. Hierbij wordt de bestaande voorraad woningen betrokken.

De regio's kiezen welke kernen voorzieningencentra zijn en blijven in de toekomst (zie ook Sterke kernen, sterke regio's). Dit kan bijdragen aan het behoud van voorzieningen en leefbaarheid in deze gebieden.

Aangezien het hier gaat om realisatie van woningen in een bestaand woongebied, waarbij een verouderd gebouw wordt vervangen door nieuwbouw en lege plekken worden opgevuld, nabij knooppunten met openbaar vervoer en nabij voorzieningencentra sluit het plan aan bij het provinciaal beleid.

3.2.2 Omgevingsverordening

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. Hierdoor is het makkelijker geworden om te zien welke regels waar gelden. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020. Er is een digitale viewer (kaart) waarmee je met een klik op een locatie direct de bijbehorende regels ziet.



Figuur 4: uitsnede digitale viewer omgevingsverordening

Hierdoor ontstaat een beeld van wat er mag en kan het plan hier op worden aangepast indien nodig. Uit deze digitale viewer blijkt dat voor onderhavig perceel aan de Houtrakkerweg de volgende regels gelden:

- Agrarische bedrijven (artikel 6.33)
  Een ruimtelijk plan kan ter plaatse van het werkingsgebied agrarische bedrijven voorzien in agrarische bedrijven.
  Aangezien het hier niet gaat om de mogelijkheden voor een agrarisch bedrijf, maar voor een "burger"woning is dit punt hier niet van toepassing.
- Bodemsanering
  Artikel 4.44 t/m 4.46 en 7.9 tm 7.14 van de provinciale omgevingsverordening hebben betrekking op de bodemsanering en bodembescherming. Zo dient dat degene die de sanering feitelijk uitvoert op grond van een saneringsplan waarmee Gedeputeerde Staten op basis van artikel 39, tweede lid, van de Wet bodembescherming hebben ingestemd, uiterlijk een week voor de feitelijke aanvang van de grondsanering, respectievelijk de grondwatersanering schriftelijk bij Gedeputeerde Staten de aanvangsdatum van de grondsanering, respectievelijk de grondwatersanering te melden. Indien na sanering door of namens de provincie verontreiniging in de bodem is achtergebleven en hierop nazorgmaatregelen noodzakelijk zijn die op basis van langdurige afkoopafspraken door of namens de provincie worden uitgevoerd of van de provincie worden overgenomen, worden deze maatregelen onder voorwaarden opgedragen aan Afvalzorg Bodemservice BV.
  Het rapport van het nader onderzoek als bedoeld in artikel 29 Wet bodembescherming, het saneringsplan, het evaluatieverslag, het nazorgplan en de melding als bedoeld in artikel 28, eerste lid, Wet bodembescherming worden met de daarbij behorende stukken bij Gedeputeerde Staten ingediend, waarbij gebruik wordt gemaakt van een door Gedeputeerde Staten vastgesteld formulier. Ook is in deze artikelen vermeld wat er in het saneringsplan moet zijn vermeld.
  In het kader van de voorgenomen woningbouw in onderhavig plangebied is een bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn verwerkt in paragraaf 4.2 van deze ruimtelijke onderbouwing.
- Landelijk Gebied

Uit artikel 6.10 blijkt dat een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied Noord-Holland Noord landelijk gebied uitsluitend kan voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Deze afspraken kunnen alleen afspraken bevatten over locaties die zijn gelegen in of aan kernen of in of aan dorpslinten. Tevens geldt hier artikel 6.59 dat een Ruimtelijke kwaliteitseis stelt ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied. Hierbij geldt dat

1. Gedeputeerde Staten stellen de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie vast, die de provinciale belangen beschrijft ten aanzien van landschappelijke en cultuurhistorische waarden.
2. Bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse van het werkingsgebied landelijk gebied, wordt in het ruimtelijk plan, gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie:
   a. rekening gehouden met: de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren;
   b. bij de inpassing betrokken: de kansen zoals beschreven bij de ambities en ontwikkelprincipes; en
   c. bij de inpassing betrokken: de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren.
3. De toelichting van een ruimtelijk plan bevat een motivering waaruit moet blijken dat voldaan is aan het bepaalde in het tweede lid.
4. Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van het betrokken waterschap of het college van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente kunnen de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies vragen, ook in een vroeg stadium, inzake de locatieafweging of de ruimtelijke inpassing.

- MRA Landelijk gebied
  In artikel 6.9 (MRA landelijk gebied) van de omgevingsverordening is aangegeven dat een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied MRA landelijk gebied niet kan voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling. In afwijking hiervan kan een nieuwe burgerwoning worden toegestaan, indien deze woning wordt gesitueerd in een dorpslint en hierbij een aanwezige bedrijfswoning binnen het werkingsgebied glastuinbouwconcentratiegebied wordt wegbestemd en gesloopt.

In afwijking van het eerste lid kan een ruimtelijk plan voorzien in functiewijziging van een stedelijke functie of van een agrarisch bouwperceel naar wonen in de vorm van maximaal twee burgerwoningen, indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

a. ter plaatse van de bestaande stedelijke functie of het agrarisch bouwperceel is ten minste één bedrijfswoning planologisch toegestaan;
b. de functiewijziging naar een woonfunctie beperkt de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet;
c. de bestaande bedrijfsbebouwing op de overige gronden wordt gesloopt en aan deze gronden wordt een bestemming toegekend zonder bouwmogelijkheden; en
d. een tweede burgerwoning is alleen mogelijk als meer dan 1.500 m² grondoppervlakte aan bestaande bedrijfsbebouwing op het bestemmingsvlak wordt gesloopt.

- LIB5 zone Schiphol
  Artikel 6.24 heeft betrekking op woningen binnen de LIB 5 zone Schiphol. Voor zover een ruimtelijk plan nieuwe woningen toestaat op gronden die liggen ter plaatse van het werkingsgebied LIB 5 zone wordt in de toelichting op dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen. Gedeputeerde Staten kunnen nadere regels stellen ten aanzien van de toelichting zoals bedoeld in het eerste lid.

Naast het rekenschap geven van geluidbelasting dienen bij nieuwe ontwikkelingen in LIB5 tevens de externe veiligheidsaspecten met het oog op de luchtvaart te worden betrokken bij de afweging. In de toelichting op het ruimtelijk plan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning moet de wijze gemotiveerd worden waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen".
In paragraaf 4.10 zijn de mogelijkheden vanuit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) verder uitgewerkt. Hieruit blijkt dat er maximaal 3 woningen zijn toegestaan per bouwplan. Het gewenste aantal van 2 woningen waar onderhavig plan op gebasseerd is, is dan ook mogelijk.

- Peilbesluit
  Uit artikel 6.82 van de omgevingsverodening blijkt dat het waterschapsbestuur een of meer peilbesluiten vaststelt voor de oppervlaktewaterlichamen in de gebieden binnen het werkingsgebied peilbesluit. Peilbesluiten moeten actueel zijn en in ieder geval rekening houden met veranderingen in de omstandigheden ter plaatse en met de aanwezige functies en belangen.
  In overleg met het waterschap zal het wateradvies worden opgesteld waarin ook dit punt rekening zal worden gehouden. In hoofdstuk 4, paragraaf 3, van deze ruimtelijke onderbouwing is dit nader uitgewerkt.
- Beschermingszone
  Ook artikel 6.77 "regionale waterkeringen" heeft betrekking op het water. Het ruimtelijk plan dient te voorzien in bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels. Tevens voorziet een ruimtelijk plan in een beschermingszone aan weerszijden van de waterkering waar geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan zijn. In afwijking van dit laatste zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk indien hierover blijkens de toelichting bij het ruimtelijk plan overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie.
  In overleg met het waterschap zal het wateradvies worden opgesteld waarin ook dit punt rekening zal worden gehouden. In hoofdstuk 4, paragraaf 3, van deze ruimtelijke onderbouwing is dit nader uitgewerkt.

3.2.3 Perspectieven voor Dorpskern Halfweg

De (voormalige) gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft de taskforce ruimtewinst (tfr) van de provincie Noord-Holland in 2012 benaderd voor advies bij de revitalisatie van de dorpskern van Halfweg. Dit heeft geresulteerd in het rapport "perspectieven voor Dorpskerk Halfweg (maart 2013).

Hieruit blijkt dat in de dorpskern lange tijd nauwelijks ontwikkelingen hebben plaatsgevonden, vooral door strikte wetgeving in relatie tot Schiphol (20ke contour van de Zwanenburgbaan). Bovendien vormt de hinder van de Amsterdamsestraatweg (de provinciale weg N200) en Schiphol een belemmering. Het gevolg is verval en achteruitgang van de ruimtelijke kwaliteit. Nieuwe regelgeving laat sinds 2012 weer (beperkte) stedelijke vernieuwing toe.

In onderstaande SWOT(Strengths, Weaknesses, Opportunities en Threats)-analyse staat waar de kansen liggen voor Halfweg op het gebied van wonen.

SWOT Wonen

STERK	ZWAK
• Dorps woonmilieu en sociale cohesie (niche binnen de regio). • Kwaliteiten in de context: groengebied, nabijheid kust, cultuur-historie, grootstedelijke centra. • Aanbod ruimere eengezinswoningen in relatie tot de vraagprijs in Amsterdam en Haarlem.	• Imago Halfweg door verouderde uitstraling aan de hoofdroutes. • Tekort aan woningen voor ouderen en starters. • Overlast en strenge regelgeving door geluidscontour Schiphol, spoorlijn, Rijksweg en Oranje Nassaustraat (vrachtverkeer).
KANS	**BEDREIGING**
• Nieuwe ontwikkelingen in het woonmilieu: NS-station Halfweg (verbeterde bereikbaarheid) en SugarCity (bovenlokale voorzieningen en werkgelegenheid). • Grote verstedelijkingsdruk Amsterdam en Haarlem en en vraag naar eengezinswoningen. • Vrijkomende binnenstedelijke transformatielocaties.	• Verdere afname voorzieningenniveau (winkels, zorg, onderwijs, cultuur). • Wegtrekken doelgroepen door gebrek aan passende woningen (grote groep 45-65jaar). • Verdwijnen dorpse uitstraling en cultuurhistorisch waardevolle gebouwen.

De omschreven gewenste ontwikkelingsstrategie voor de dorpskern van Halfweg is:

- ✓ Wonen verdichting met woningen en woonwerkeenheden.
- ✓ Aansluiten bij het unique selling point van dorps woonmilieu dicht bij stad en landschap.
- ✓ Betaalbare woningen voor starters en ouderen.
- ✓ Ruimere eengezinswoningen voor een stap in wooncarrière vanuit Amsterdam/Haarlem. Mogelijkheden om te experimenteren met cPo en/of mix wonen en werken onderzoeken.

De realisatie van de 2 gewenste woningen in de vorm van een 2-onder-1-kap woning in de lintbebouwing van Halfweg sluit aan bij de sterktes en kansen zoals genoemd in dit plan. De open plek in het lint, dat in gebruik is als een parkeerterrein maakt plaats voor twee eengezinswoning, op korte afstand van het station. Dit zorgt weer voor een mooie uitstraling van het lint en past in de vraag naar woningen op korte afstand van Amsterdam en Haarlem. Het plan sluit dan ook aan bij de woon-wensen in dit provinciaal rapport.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 StructuurvisieHaarlemmerliede en Spaarnwoude (19-7-2012)

De visie van de toekomst van de (voormalige) gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude staat beschreven in de "structuurvisie 2035, Samen naar een groen, duurzame en economisch sterke gemeente in 2035" (juli 2012). Dit is de geldende structuurvisie voor dit plangebied.

De structuurvisie is een ruimtelijk ontwikkelings- en toetsingskader voor de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. De structuurvisie is de basis voor ruimtelijke ontwikkelingen die de gemeente zelf en samen met anderen in gang wil zetten. Daarnaast biedt de structuurvisie een kader waaraan (ruimtelijke) initiatieven van anderen worden getoetst. Met het vaststellen van deze structuurvisie heeft de gemeenteraad haar ambities en wensen voor de toekomst van de gemeente tot 2035 vastgelegd.

Met betrekking tot woningen, waar onderhavig plan betrekking op heeft, is in de structuurvisie aangegeven dat de woningvoorraad zich in de eerste plaats richt op de eigen bevolking. De hechte en vitale kernen van de gemeente hebben een grote sociale samenhang en de inwoners zijn over het algemeen sterk verbonden met hun woonplaats. Om de woningvoorraad op peil te houden en veranderingen in de bevolkingsopbouw en samenstelling van huishoudens het hoofd te bieden, moet de woningmarkt zich blijven ontwikkelen. Er zijn meer woningen noodzakelijk, waarbij diversiteit in het woningaanbod moet worden nagestreefd. Hierbij moet met name worden gedacht aan het aanbod van woningen voor jongeren en ouderen. Deze punten dienen als basis voor een gemeentelijke Nota Wonen. Deze nota beschrijft het gewenste woningaanbod in de verschillende woningbouwcategorieën en de woningbouwprognoses de komende jaren.

Uitbreiding van het woningaanbod betekent bouw van nieuwe woningen. Nieuwbouw wordt niet voorzien in de uitbreiding van de kernen, maar de focus ligt op het goed benutten van bestaande ruimte binnen de bebouwde kom, bijvoorbeeld door middel van functiewijziging. Deze inbreiding mag niet ten kosten gaan van het dorpse karakter. De kleinschaligheid van de kernen moet behouden blijven en de groene open ruimte rond het bestaand bebouwd gebied kan daardoor ongemoeid worden gelaten. De gelden de milieuregelgeving en een goede stedenbouwkundige inpassing staan hierbij centraal. De nieuwbouw moet passen in de omgeving, onder andere wat betreft volume, bouwhoogte en uitstraling. De kernen lenen zich voor experimentele of welstandsvrije bouw. Beperkte hoogbouw en een meer moderne bouwstijl worden niet op voorhand afgewezen, maar per geval beoordeeld. Het gaat dan om maatwerk.
Het benutten van beschikbare ruimte binnen de kernen zorgt, behalve voor meer woningen, ook voor een leefbare en veilige omgeving. Het voorkomt verrommeling en zorgt voor een prettige, leefbare omgeving met meer uitstraling.

Door de realisatie van de gewenste 2 woningen is er sprake van inbreiding met behoud van het dorpse karakter. De nieuwbouw zal zorgen voor een mooiere, verzorgende uitstraling en past daarmee in dit woonbeleid.



Figuur 5: uitsnede structuurvisie ter hoogte van deelgebied Halfweg

Specifiek voor het "deelgebied" Halfweg zijn een paar punten opgenomen in de visie. Er is aangegeven dat er ten noorden van de spoorlijn, een klein woongebied ligt in de vorm van een lint. De lintbebouwing staat vooral langs de Houtrakkerweg, de Bauduinlaan en de Spaarndammerweg.

Het plangebied maakt deel uit van deze lintbebouwing aan de Houtrakkerweg. Voor het plangebied is geen specifiek visie opgenomen. Wel is er nabij het plangebied ruimte voor een "binnenstedelijke vernieuwing". Het plangebied/parkeerterrein is dan wel niet aangemerkt in de visie, maar ligt ook binnen bestaand bebouwd gebied en zou dan logischerwijs ook in aanmerking komen voor functieverandering tot woningbouw. Dit heeft al woonbestemming, maar kan door toevoeging van een bouwvlak passend worden aangevuld met woningbouw.

3.3.2 Bestemmingsplannen

Het projectgebied ligt in het plangebied van 3 bestemmingsplannen, dit zijn:

- Bestemmingsplan Buitengebied (Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, vastgesteld dd 24-6-2014) en 1ste herziening BP Buitengebied (vastgesteld 28-11-2017)
- Parapluplan parkeerregels Haarlemmerliede en Spaarnwoude(vastgesteld 27-11-2018)
- Parapluplan wonen, gemeente Haarlemmermeer (ontwerp bestemmingsplan vastgesteld 2020-11-10)

Bestemmingsplan Buitengebied

In het bestemmingsplan Buitengebied (Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, vastgesteld dd 24-6-2014) heeft het plangebied reeds een woonbestemming (echter zonder bouwvlak) en een waterkering bestemming.



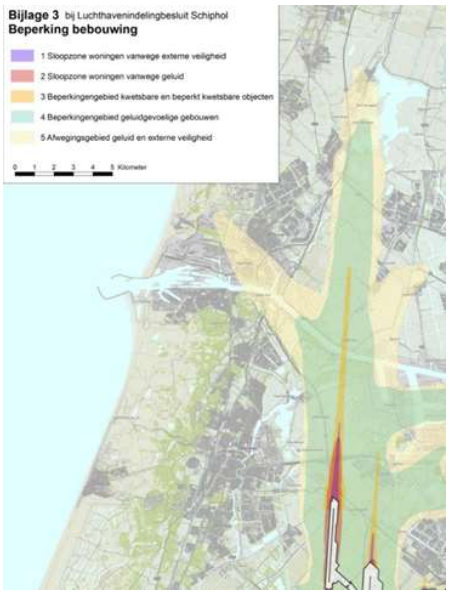
Figuur 6: uitsnede Bestemmingsplan Buitengebied (bron: www. Ruimtelijkeplannen.nl)

Omdat op de bestemming wonen geen bouwvlakken aangegeven staan waarbinnen gebouwd kan worden en de minimale afstand tot de zijdelingse perceelsgrens geen 2 m. bedraagt is de realisatie van de gewenste 2 woningen aan de Houtrakkerweg zoals beschreven in hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing in strijd met artikel 3.1, 3.2.1, 17.2.1 sub a en sub i en 31.2, van de bouw- en gebruiksbepalingen van dit bestemmingsplan. Bovendien is op de aangegeven dubbelbestemming "Waterstaat - waterkering' nieuwbouw niet mogelijk en hiermee strijdig.

Burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer hebben aangegeven dat er stedenbouwkundig geen bezwaar bestaat om de 2 woningen te realiseren in het lint. Woningen in één laag met een kap passen hier. Om deze realisatie toch mogelijk te maken dient een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure ex artikel 2.12, lid 1 onder a, sub 3 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) te worden gevoerd. Voorwaarde daarbij is dat uit onderhavige ruimtelijke onderbouwing blijkt dat in de nieuwe situatie sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Daarnaast geldt voor het gehele plangebied een "luchtvaartverkeerszone -lib2.2.1. en 2.2.3" aanduiding. Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - LIB' zijn beperkingen van toepassing, te weten:

- ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.1' gelden beperkingen, gesteld in artikel 2.2.1 van het “Luchthavenindelingbesluit Schiphol” met betrekking tot gevoelige bestemmingen. Voor de gronden bij het plangebied gelden volgens het Luchthavenindelingenbesluit Schiphol de volgende beperkingen:
  - Op de gronden die op naastgelegen kaart met nummer 3 (oranje) zijn aangewezen, zijn met het oog op externe veiligheid geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan, behoudens bestaand gebruik.
  - Op de gronden die op de naastgelegen kaart met nummer 4 (groen) zijn aangewezen, zijn met het oog op geluidbelasting geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens o.a.:
    a. bestaand gebruik van een geluidgevoelig gebouw;
    b. toevoeging binnen bestaand stedelijk gebied van niet meer dan 25 woningen per bouwplan of binnen lintbebouwing van niet meer dan 3 woningen per bouwplan;
    c. een geluidgevoelig gebouw ter vervanging van een bestaand geluidgevoelig gebouw, mits van gelijke aard en gelijke schaal en onder de voorwaarde dat het te vervangen gebouw wordt verwijderd of dat de functie en bestemming van het te vervangen gebouw wordt omgezet naar niet-geluidgevoelig;
    d. herstructurering van een bestaand stedelijk gebied, indien dit niet leidt tot een toename met meer dan 25 woningen en indien dit niet leidt tot een toename van de capaciteit van andere geluidgevoelige gebouwen binnen dit gebied.



Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.3', gelden beperkingen met betrekking tot de vogelaantrekkende werking, gesteld in artikel 2.2.3 van het “Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Woningen vallen hier niet onder.

Het plangebied ligt net in het groene deel en daardoor zijn er in lintbebouwing 3 woningen per bouwplan mogelijk. Hier is sprake van 2 woningen (2-onder-1-kap-woningen).

Met betrekking tot de bestemming waterstaat - waterkering geldt dat deze gronden mede bestemd zijn voor (31.2) a. waterkeringen;
b. watersystemen als fysiek systeem van waterlopen en andere met de waterhuishouding samenhangende voorzieningen;
c. waterbergingsgebieden;
d. waterlopen;
e. waterpartijen.

De bestemming 'Waterstaat - Waterkering' is primair ten opzichte van de overige aan deze grondentoegekende enkelbestemmingen.

Er mag uitsluitend worden gebouwd (art 31.2), indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken (van het bepaalde onder 31.2). De vergunning kan worden verleend, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het waterkeringbelang door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad.

Gezien het feit dat het gaat om bebouwing op reeds verhard terrein, en inbreiding van de lintbebouwing met woningen, lijkt realisatie van de 2 woningen op deze locatie(s) passend en is het wenselijk gebruik te maken van deze afwijkingsmogelijkheid.

Op grond van de Keur van de waterbeheerder dient, alvorens kan worden gestart met de bouwwerkzaamheden, contact worden opgenomen met het Hoogheemraadschap van Rijnland, zodat kan worden beoordeeld of voor het uitvoeren van de bouwwerkzaamheden een vergunning of ontheffing benodigd is.

Volgens het **Parapluplan parkeerregels Haarlemmerliede en Spaarnwoude**(27-11-2018)heeft het plangebied een gebiedsaanduiding: overige zone -parkeren. De gemeente Haarlemmermeer wil bij nieuwbouwplannen eisen kunnen stellen aan het aantal parkeerplaatsen en hierbij toetsen aan het parkeernormenbeleid dat geldt op het moment van ontvangst van een aanvraag omgevingsvergunning. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen geldt, dat op eigen terrein in voldoende mate ruimte moet zijn gereserveerd en ingericht en in stand worden gehouden voor het parkeren, stallen, laden en/of lossen van voertuigen met inachtneming van de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in het geldende parkeerbeleid van Haarlemmermeer.

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning hiervan afwijken van indien:

- op basis van gegronde redenen aangetoond kan worden dat het voldoen aan deze bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, en bovendien
- op andere wijze in de nodige ruimte voor het parkeren, stallen laden en/of lossen van voertuigen blijvend wordt voorzien.

En tenslotte dient er rekening te worden gehouden met het **parapluplan Wonen** (ontwerp bestemmingsplan vastgesteld 2020-11-10) dat ook voor het plangebied geldt. De hierin opgenomen specifieke gebruiksregels regelen dat de huisvesting van meer dan één huishouden in een woning niet is toegelaten.

3.3.3 Welstandsnota Haarlemmerliede en Spaarnwoude (2015)

Doel van de welstandstoets is het behartigen van het publieke belang door de lokale overheid, waarbij de individuele vrijheid van de burger of ondernemer wordt afgewogen tegen het aanzien van hun omgeving als algemene waarde. Doel van het welstandsbeleid is het welstandstoezicht helder onder woorden te brengen en op een effectieve en controleerbare wijze in te richten.

Het plangebied aan de Houtrakkerweg valt volgens bijbehorende kaart met welstandsgebieden(figuur hieronder) onder het welstandsgebied "Dorpskern Halfweg".



Figuur 7: welstandsgebieden

Uitgangspunt voor dit gebied is dat de kern van Halfweg bijzonder welstandsgebied is. Het beleid is gericht op het beheer en behoud van het aanwezige historische karakter gevarieerde lintbebouwing in een samenhangende structuur. Variatie zonder verrommeling is uitgangspunt. Bij de advisering zal onder meer aandacht geschonken worden aan de mate van afwisseling en individualiteit in de massa in combinatie met een terughoudende vormgeving en traditioneel gebruik van materialen en kleuren. criteria ten opzichte van de ligging zijn dat het dorpse karakter van de lintbebouwing behouden moet worden waar mogelijk versterken. Verder dient de voorgeven van de woningen gericht te zijn op de openbare ruimte, de rooilijnen volgen weg of water met kleine onderlinge verspringingen, de rooilijnen zijn per bouwmassa of rij in samenhang en eventuele bijgebouwen staan op achterterreinen of maken deel uit van de straatwand.

Het project is ter beoordeling reeds voorgelegd aan de welstandscommissie. De commissie adviseert als volgt:
Het gaat om een bijzonder welstandsregime. De commissie heeft een aantal opmerkingen:

- ✓ De mansardekap is in dit geval eigenlijk een schijnkap en wordt meer als een gevel behandeld. De commissie vraagt om de mansardekap meer als een kap te behandelen door de hellingshoek van de onderste laag te vergroten;
- ✓ De grote raampartijen tasten het dak teveel aan. De commissie vraagt aan de voorkant om een dakkapel die meer eigen is aan een mansardekap, bijv. door aan te sluiten op de knik van de kap of om als vensters in het dak op te lossen.
- ✓ Alle drie de woningen kennen blinde kopgevels. De commissie vraagt om meer openheid, bijv. door middel van een raamvenster op de verdieping.
- ✓ Bij de architectonische uitwerking dient men te rekening houden met de criteria uit de gemeentelijke nota. Die spreekt o.a. van een zorgvuldige, gevarieerde en terughoudende detaillering met aandacht voor kleine elementen als gootklossen, belijning en baksteenpatronen in de gevel.

Het eindadvies is om in collegiaal overleg tot een positief advies te komen.

Hoofdstuk 4 OMGEVINGSASPECTEN

Uit de bestaande omgevingssituatie kunnen (wettelijke) belemmeringen en/of voorwaarden voortkomen voor deze ruimtelijke ontwikkeling. Het uitgangspunt is dat er goede afwegingen met betrekking tot de omgevingsaspecten worden gemaakt. In de volgende paragrafen wordt hierop ingegaan.

4.1 Milieuaspecten

Milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is afstemming nodig tussen gevoelige functies en bedrijven. De VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' hanteert hiervoor richtafstanden. Dat zijn normen per bedrijfstype en geven aan wat de algemeen acceptabele afstand is ten opzichte van een gevoelige bestemming op het vlak van onder meer geur, stof en geluid. De afstanden betreffen richtafstanden tussen een verstorende activiteit van een bedrijf en een 'rustige woonwijk'.

In de omgeving van het plan zijn slechts enkele vestigingslocaties van bedrijven mogelijk. Op circa 70 meter (Houtrakkerweg 60a) ligt de terreingrens van perceel met bedrijfsbestemming. Hier is nu een groothandel gevestigd met producten voor eerlijke warmte (pelletkachels, houtpellets, eerlijk hout en briketten). Voor een groothandel in vaste brandstoffen geldt een maximale richtafstand van 50 meter (i.v.m. stof en geluid). Dit bedrijf dat op 160 meter afstand van het plangebied ligt, wordt dan ook niet beperkt in zijn mogelijkheden door de realisatie van de gewenste 2 woningen.

Op circa 85 meter ligt een agrarisch perceel met mogelijkheden voor een agrarisch bedrijf (Spaarndammerweg 5). Thans is daar een woning met paardenstalling gevestigd. Deze zullen niet worden belemmerd in hun mogelijkheden door de realisatie van 2 woningen tussen reeds bestaande woningen in het plangebied aan de Houtrakkerweg in Halfweg.

De bedrijfsmogelijkheden liggen op meer dan 85 meter en zorgen dan ook niet voor problemen en worden niet in hun bedrijfsmogelijkheden belemmerd door de voorgenomen woningbouw.

Besluit milieueffectrapportage

In de Wet milieubeheer en het ***Besluit milieueffectrapportage*** is vastgelegd dat voorafgaande aan het ruimtelijke plan dat voorziet in een grootschalig project met belangrijke nadelige milieugevolgen een milieueffectrapport opgesteld dient te worden.
De activiteiten waarvoor een MER-rapportage opgesteld moet worden is opgenomen in de bijlage van het Besluit MER. Overigens wordt onderscheid gemaakt tussen een MER-beoordeling (categorie D), waarbij het bevoegd gezag een beslissing kan nemen of een MER nodig is of een verplicht MER (categorie C). Aangezien het om een kleinschalig project gaat kleiner met een oppervlakte onder de 25 hectare lijkt een milieueffectbeoordeling niet nodig is. Echter, op 7 juli 2017 is het Besluit m.e.r. gewijzigd.

Eén van de meest opmerkelijke wijzigingen is de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is, moet:

- door de initiatiefnemer een aanmeldnotitie worden opgesteld;

- het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit melden, deze hoeft niet te worden gepubliceerd in de Staatscourant;
- de initiatiefnemer van het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit dit bij de vergunningaanvraag toevoegen.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling moet altijd worden toegepast wanneer sprake is van een activiteit die is genoemd in onderdeel C of D van bijlage I van het Besluit m.e.r. De vermelding dat de betreffende ondergrens niet wordt overschreden is onvoldoende als motivatie om geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

Dit houdt in dat voor ***elk besluit, plan of activiteit*** dat na 16 mei 2017 is ingediend, en betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst, aandacht moet worden besteed aan m.e.r.

Op de aspecten die aan de orde komen in een m.e.r.-beoordeling wordt ingegaan in deze ruimtelijke onderbouwing. Daar komt bij dat er ook gekeken dient te worden naar alternatieven.

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

Per 16 mei 2017 is de regelgeving voor de MER en m.e.r.-beoordeling gewijzigd met daarin een nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Zo moet voor de ontwerp-bestemmingsplanfase een m.e.r-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.

De realisatie van 2 woningen kan gezien worden als een stedelijk ontwikkelingsproject zoals in bijlage D genoemd. De beoogde ontwikkeling blijft echter ruim onder de drempelwaarde.

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. Een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Opgemerkt dient te worden dat voor activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, toch dient te worden nagegaan of er sprake kan zijn van belangrijke gevolgen voor het

milieu. Gelet op de kenmerken van het plan zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële effecten, zoals in dit hoofdstuk beschreven, zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden.

4.2 Bodem

Uitgangspunt bij nieuwe initiatieven is dat voor wat betreft de bodem de kwaliteit daarvan zodanig dient te zijn, dat er geen risico's voor de volksgezondheid ontstaan.

Er is reeds een milieuhygiënisch vooronderzoek en een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage I) dat in februari 2019 is weerlegd in het rapport " Milieuhygiënisch vooronderzoek en verkennend bodemonderzoek Houtrakkerweg 27, 35, 37 en 39 te Halfweg" dat is opgesteld door IDDS te Noordwijk. De doelstelling van het verkennend bodemonderzoek is het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de landbodem (grond en grondwater) ter plaatse van de onderzoekslocaties.

De op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek vastgestelde onderzoekshypothese is getoetst aan de resultaten van het verkennend bodemonderzoek. De toetsing van de hypothese is in onderstaande tabel opgenomen

(Deel)locatie	Bedrijfslocatie
Hypothese	Verdacht
Toetsing	Op basis van de onderzoeksresultaten wordt de hypothese aangenomen.
	Reden: Er zijn meerdere verhoogde gehaltes in boven en ondergrond aangetoond. Plaatselijk zijn sterke verontreinigingen aanwezig. Er is ons inziens geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
(Deel)locatie	Parkeerterrein
Hypothese	Indicatief
Toetsing	NVT. Er is ons inziens sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Figuur 8: hypothese en onderzoeksstrategie

Het advies van het onderzoeksbureau is om de rapportage voor te leggen aan het bevoegd gezag, zijnde gemeente Haarlemmermeer, voor de beoordeling van de onderzoeksresultaten en conclusies ten behoeve van het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

- BUS-melding
  Voor de aangetoonde sterke verontreiniging met PAK (> 25m³) op deellocatie "parkeerterrein" wordt geadviseerd een saneringsplan op te stellen in de vorm van een BUS-melding. Sanering van het betreffend geval dient onder milieukundige begeleiding door een gecertificeerd aannemer plaats te vinden.
- Plan van Aanpak
  Voor de aangetoonde sterke verontreinigingen met minerale olie (spots < 25m³) op deellocatie "bedrijfslocatie" wordt geadviseerd een Plan van Aanpak op te stellen voor de verwijdering van de spots onder milieukundige begeleiding tijdens werkzaamheden op locatie.
  Asbestverdachtheid ten gevolge van aanwezigheid bodemvreemde materialen Vanwege het aantreffen van (diverse) bodemvreemde materialen adviseren wij rekening te houden met het gegeven dat het bevoegd gezag om aanvullende bodeminformatie ten aanzien van asbest kan vragen.
- Partijkeuring conform het Besluit bodemkwaliteit

Indien op de onderzoekslocatie ten gevolge van graafwerkzaamheden grond vrijkomt en buiten de locatie wordt hergebruikt, vindt hergebruik veelal plaats binnen het kader van het Besluit bodemkwaliteit. In dat geval dient de chemische kwaliteit van de grond te worden getoetst aan de kwaliteitsnormen die door het Besluit bodemkwaliteit aan de betreffende toepassing worden verbonden. Op basis van de resultaten van onderhavig onderzoek wordt verwacht dat vrijkomende grond niet zonder beperkingen kan worden hergebruikt (niet vrij toepasbaar).

4.3 Water

Een ruimtelijke ingreep kan invloed hebben op het watersysteem. Daarom is het bij ruimtelijke ontwikkelingen van belang om de "verandering" te toetsen aan het waterbeleid, door middel van de zogenaamde “Watertoets". Het doel van de Watertoets is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen meer expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Om de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen binnen het Waterbeleid is de Watertoets ontwikkeld. Het doel van de Watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen meer expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Het plangebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het plangebied is gelegen in zowel een "regionale keringen beschermzone “als in een "regionale keringen kernzone"





Bij het invullen van de digitale watertoets op 5 juli 2021 blijkt dat het Waterschap een waterbelang bij deze plannen. Dit plan dient te worden ingediend bij het Waterschap Hoogheemraadschap van Rijnland voor beoordeling.

Hoogheemraadschap van
Rijnland

datum 5-7-2021
dossiercode 20210705-13-27026

Op basis van de gegeven antwoorden concluderen wij dat wij een waterbelang hebben bij uw plannen. Wij verzoeken u om uw plannen in te dienen bij ruimtelijkeplannen@rijnland.net. Mogelijk nemen wij contact met u op. Indien u wenst kunt u zelf ook contact opnemen met een adviseur Ruimtelijke Plannen van de afdeling (Plantoetsing &) vergunningverlening en Handhaving van het Hoogheemraadschap van Rijnland via het Klant Contact Team 071 - 306 3535

Wij verzoeken u te controleren of de in onze legger vastgelegde watergangen en waterkeringen overeenkomen met de bestemming in uw verbeelding en deze eventueel aan te passen. De gegevens hiervan zijn te vinden op https://www.rijnland.net/regels/legger/legger-oppervlaktewaterenen https://www.rijnland.net/regels/legger/legger-regionale-keringenen https://www.rijnland.net/regels/legger/legger-primaire-keringen.

www.dewatertoets.nl

P.M. beoordeling door Waterschap

4.4 Ecologie

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met eventuele ecologische waarden in of nabij het plangebied. Wat betreft de ecologische waarden is de nieuwe Wet Natuurbescherming relevant die op 1 januari 2017 in werking is getreden. De nieuwe wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming), de Flora- en faunawet (soortenbescherming), en de Boswet. De nieuwe wet bevat regels voor de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten en de belangrijkste natuurgebieden in Nederland. Daarnaast bevat de wet regels voor het vellen van houtopstanden (bos). Inhoudelijk is er niets veranderd.

Gebiedsbescherming

Voor wat betreft de gebiedsbescherming gaat het om de bescherming van gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en/of om gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000-gebied.

Halfweg ligt tussen de twee grote steden Haarlem en Amsterdam. Op enige afstand liggen ook nog enkele zeer waardevolle natuurgebieden. Deze gebieden vallen onder bescherming van Natura2000

of maken deel uit van Natuur Netwerk Nederland. De Kennemerduinen (Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid) op circa 8 km en Polder-Westzaan op circa 6 km van het plangebied zijn de 2 dichtstbijzijnde Natura2000 gebieden. Binnen een straal van 3 kilometer van het plangebied liggen geen natuurgebieden.

Gezien de ligging in een woonlint en de afstand van het plangebied tot deze Natura 2000-gebieden en de aard van het plan (2 woningen) wordt er geen negatief effect verwacht op deze Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

De soortenbescherming heeft betrekking op de flora en fauna. Op grond van deze wet mogen er geen beschermde planten en dieren (en hun verblijfplaatsen) die in de wet zijn aangewezen, verstoord worden. Onder voorwaarden is ontheffing van deze verbodsbepalingen mogelijk. Voor soorten die vermeld staan op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en een aantal Rode-Lijst-soorten zijn deze voorwaarden zeer streng.

De ontwikkeling vindt plaats op reeds verhard oppervlak. Het verhard terrein wordt gebruikt als parkeerterrein De kans op de aanwezigheid van beschermde planten- en of diersoorten wordt derhalve niet aanwezig geacht. Nader ecologisch onderzoek lijkt niet noodzakelijk.

Stikstof

Het plangebied ligt hemelsbreed op circa 9 kilometer meter van het Natura-2000-gebied Polder-Westzaan en 12,6 kilometer tot het natura-2000 gebied Kennemerland-Zuid. De gebieden zijn over het algemeen (zeer) gevoelig voor stikstof.

Tijdens de uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden (realiseren nieuwbouw woning) komt er naar alle waarschijnlijkheid extra stikstof vrij door bijvoorbeeld het inzetten van mobiele werktuigen.

Gezien de ligging van beschermde natuurgebieden ten opzichte van het plangebied en de aard van de activiteiten is het noodzakelijk om een stikstofanalyse uit te voeren. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is zowel de aanleg- als de gebruiksfase berekend. Deze berekening is uitgevoerd door Hollandbouwregie te Ijmuiden (Rapportage stikstofdepositie – Houtrakkerweg ong. nieuwbouw 2 woningen te Halfweg, Projetcnummer: 17.4847, d.d. 16-02-2020) en als bijlage II bij dit wijzigingsplan toegevoegd.

De kritische depositie waarde2 (KDW) is in veel habitats in dit gebied reeds overschreden. Zodoende is elke toename in de stikstofdepositie te beoordelen als een significant effect. Uit de AERIUS berekening (zie bijlage II) volgt dat:

- Voor de gebruiksfase is er geen sprake van stikstofdepositie toename van de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats.
- Als gevolg van de aanlegfase is geen sprake van significante toename van de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats.

Uit deze berekeningen volgt dat voor, zowel de aanleg- als gebruiksfase, er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Geconcludeerd kan worden dat er geen significant negatieve effecten gevonden zijn op de beschermde habitats in de Natura 2000-gebieden. Het aspect stikstofdepositie vormt dan ook geen belemmering voor de ontwikkeling en het uitvoeren van de werkzaamheden.

Voor zowel de gebruiksfase als de aanlegfase is geen vergunning nodig in het kader van de wet natuurbescherming.

4.5 Verkeer en geluid(hinder)

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn er drie geluidsbronnen waarmee bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden moet worden: wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai. Artikel 76 Wgh verplicht ertoe om bij de vaststelling van een plan dat betrekking heeft op gronden binnen een geluidzone, ter zake van de geluidsbelasting van de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) de grenswaarden uit de Wgh in acht te nemen. Er moet dan akoestisch onderzoek worden gedaan naar die geluidsbelasting.

De te realiseren woningen liggen binnen de geluidszones van de wegen A200, Wethouder van Essenweg, Oude Haarlemmerstraatweg, Burgemeester Michielsenweg en het 60 km/h wegvak van de Spaarndammerweg. Het plan ligt tevens binnen de geluidszone van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. Aangezien het project binnen zones van (spoor)wegen is gelegen, dient de geluidsbelasting te worden getoetst aan de grenswaarden volgens de Wet geluidhinder.

In opdracht van R.O. Advies is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en luchtvaartlawaai ingesteld met betrekking tot de realisatie van 2 nieuwe woningen aan de Houtrakkerweg te Halfweg. De resultaten van dit onderzoek staan weergegeven in het rapport: 20211768 akoestisch onderzoek Twee onder één kapwoning Houtrakkerweg te Halfweg d.d. 29 juni 2021 dat is uitgevoerd door Ingenieursbureau Spreen te Zuidlaren. Het rapport is als bijlage III bijgevoegd.

In de omgeving liggen tevens wegen met een wettelijke rijsnelheid van 30 km/h. Aangezien deze wegen van rechtswege geen zone hebben, hoeven de optredende geluidsbelastingen niet te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In het kader van goede ruimtelijke ordening zijn in dit onderzoek de geluidsbelastingen ten gevolge van de relevante 30 km/h wegen wel inzichtelijk gemaakt.

Daarnaast is in de Wet geluidhinder bepaald dat een akoestisch onderzoek dient plaats te vinden naar de samenloop (cumulatie) van verschillende geluidbronnen (art. 110f, lid 1 Wgh). In dat kader is ook de invloed van het luchtvaartlawaai vanwege Schiphol beschouwd.

Uit het akoetsich onderzoek is het volgende gebleken:

- Wegverkeerslawaai

  De geluidsbelasting ten gevolge van de A200 bedraagt ten hoogste Lden = 53 dB (incl. aftrek art. 110g Wgh). De geluidsbelasting bedraagt meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet meer dan de grenswaarde van 53 dB (buitenstedelijk gebied).

  Indien het bevoegd gezag aanvullende bron- en overdrachtsmaatregelen als niet doelmatig aanmerkt, dient ten gevolge van het wegverkeerslawaai voor de 2 woningen een hogere waarde te worden vastgesteld van:

  L_{den} = 53 dB (incl. aftrek art. 110g Wgh) ten gevolge van de A200.

  Als hogere waarden worden vastgesteld, zal moeten worden getoetst of de geluidwering van de gevels voldoet aan de eisen van het Bouwbesluit.

De geluidsbelasting ten gevolge van de Houtrakkerweg bedraagt ten hoogste Lden = 51 dB (incl. aftrek art. 110g Wgh). Aangezien de Houtrakkerweg een 30 km/h weg betreft is de Wet geluidhinder niet van toepassing en hoeven hiervoor geen hogere waarde te worden vastgesteld.

De geluidsbelasting ten gevolge van de overige in dit onderzoek beschouwde wegen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (incl. aftrek art. 110g Wgh).

- Spoorweglawaai
  De geluidsbelasting ten gevolge van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem bedraagt ten hoogste L_{den} = 59 dB (incl. aftrek art. 110g Wgh. De geluidsbelasting bedraagt meer dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB, maar niet meer dan de grenswaarde van 68 dB.

  Indien het bevoegd gezag aanvullende bron- en overdrachtsmaatregelen als niet doelmatig aanmerkt, dient ten gevolge van het spoorweglawaai voor de 2 woningen een hogere waarde te worden vastgesteld van ten hoogste:

  L_{den} = 59 dB (incl. aftrek art. 110g Wgh) ten gevolge van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem.

  Als hogere waarden worden vastgesteld, zal moeten worden getoetst of de geluidwering van de gevels voldoet aan de eisen van het Bouwbesluit.

- Luchtvaartlawaai en cumulatie
  In dit onderzoek zijn tevens de gecumuleerde geluidsbelastingen L_{CUM} berekend. Hierbij is rekening gehouden met een geluidsbelasting ten gevolge van het luchtvaartlawaai van L_{den} = 58 dB. De hoogste gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt L_{CUM} = 65 dB.

4.6 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 (Stb, 2007, 434) is in de Wet Milieubeheer een nieuw hoofdstuk opgenomen over luchtkwaliteit. Dit hoofdstuk wordt wel de “Wet Luchtkwaliteit” genoemd en vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005. De aanleiding daartoe was de maatschappelijke discussie die ontstond als gevolg van de directe koppeling tussen ruimtelijke ordeningsprocessen en luchtkwaliteit. De directe koppeling had tot gevolg dat veel geplande (en als noodzakelijk of gewenst ervaren) projecten geen doorgang konden vinden in overschrijdingsgebieden. Bovendien moest voor ieder klein project met betrekking tot luchtkwaliteit een uitgebreide toets worden gedaan. Met de “Wet Luchtkwaliteit” en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden. De kern van de “Wet Luchtkwaliteit” bestaat uit de Europese luchtkwaliteitseisen. Verder bevat zij basisverplichtingen op grond van de richtlijnen, namelijk: plannen, maatregelen, het beoordelen van luchtkwaliteit, verslaglegging en rapportage. In de algemene maatregel van bestuur “Niet in betekende mate” (Besluit NIBM) en de ministeriele regeling NIBM (Regeling NIBM) is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit worden uitgevoerd.

Als een project of de activiteit niet meer dan 3% veroorzaakt van de jaargemiddelde grenswaarde aan de concentraties fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2) draagt het niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 µg/m^3 voor zowel PM10 als NO2. Het project is IBM als de toename voor één of beide stoffen hoger is. Bijlage 3A van de Regeling NIBM geeft aan in welke gevallen een nieuwe woningbouwlocatie in ieder geval NIBM is. Het gaat om minder dan 1500 woningen bij minimaal 1 ontsluitingsweg en om minder dan 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
Binnen het 'Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit' worden PM2,5-metingen uitgevoerd. Dit leidt tot 'grootschalige concentratiekaarten' waarin zowel de huidige als toekomstige achtergrond-concentraties voor PM2,5 zijn opgenomen. Uit deze kaarten blijkt dat binnen Nederland geen overschrijdingen van de jaargemiddelde concentratie van PM2,5 bekend zijn. Aangenomen wordt dat wanneer voldaan wordt aan de maatgevende grenswaarde voor PM10, ook kan worden voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM2,5.

Het onderhavige woningbouwproject omvat de bouw van 2 woningen. Aangezien dit ruim onder de gestelde grenzen is, kan worden geconcludeerd dat het project niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

4.7 Cultuurhistorie & archeologie

Cultuurhistorie

Ingevolge het per 1 januari 2012 gewijzigde Besluit ruimtelijke ordening dient ook aandacht te worden besteed aan de cultuurhistorische waarden van een plangebied. Voor zover van toepassing dienst tevens aandacht te worden besteed aan de historische (stede)bouwkunde en historische geografie.

Halfweg is aan het einde van de vijftiende eeuw ontstaan nabij de sluizen tussen Haarlemmermeer en het IJ. Het ontleent zijn naam aan de ligging halverwege de steden Amsterdam en Haarlem. De Spaarndammerdijk ter plekke vormde eeuwenlang de scheiding tussen de watermassa's van het Haarlemmermeer en het open IJ. Al in 1492 werden er houten afwateringssluizen in deze dijk aangelegd. Later werden deze vervangen door de drie stenen sluizen die er tot op de dag van vandaag liggen: de Wes sluis (1558), Middelsluis (1583) en Oostsluis (1566). In 1632 werd de trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem in gebruik genomen. Deze was halverwege onderbroken door het sluizencomplex, waardoor reizigers moesten overstappen. Dit was de basis voor het ontstaan van het dorp. Voordien heette dit gebied Houtrijk en Polanen. Langs de Haarlemmertrekvaart werd een jaagpad aangelegd. Het jaagpad werd uiteindelijk de Haarlemmerweg, de A200, die het dorp nog steeds doorsnijdt. Sinds 1839 ligt Halfweg ook aan de oudste spoorlijn van Nederland (Amsterdam - Haarlem), het eerste deel van de Oude Lijn. Station Halfweg is in 1927 gesloten voor reizigersvervoer, maar in 2012 kwam er een nieuw station, genaamd Halfweg-Zwanenburg.



Noord-Hollands Zuidelijke gedeelte, kaart uit de 18de eeuw. Tussen het spieringermeer en 't Houtrak ligt de smalle landengte waarop Houtrijk en Polanen ligt.

De oude kern van Halfweg is een afwisselend gebied waarin aaneengebouwde huizen en korte rijen afgewisseld worden met winkels, bedrijven en statige gebouwen die refereren aan het waterverleden van het gebied. Het plangebied is gelegen in de lintbebouwing van Halfweg. Ook de historische dijklinten zijn essentieel voor het landschap en het landelijke karakter van de gemeente.

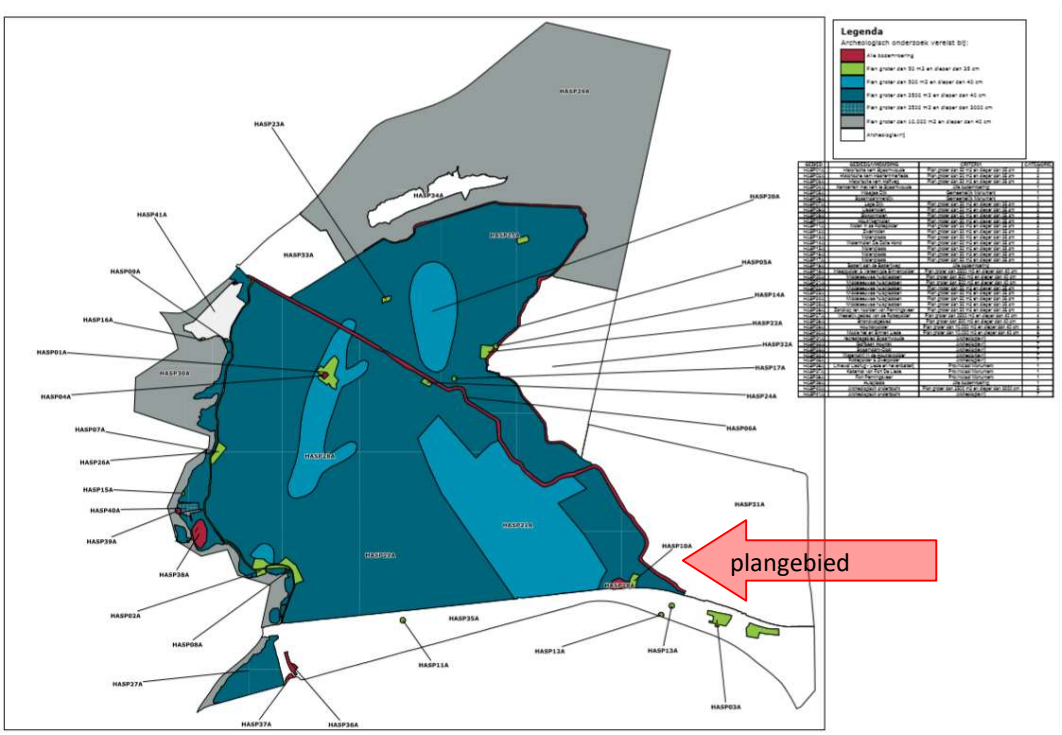
De inrichting van de dijken is steeds meer aangepast aan het doorgaande verkeer en dat betekent dat de dijken landschappelijk zijn “uitgekleed”.

Het projectgebied kent geen cultuurhistorische gebouwen en waarden. Door aan te sluiten bij de ruimtelijke opzet van de woningen (qua ligging kleur en grootte) in het lint zullen er geen cultuurhistorische waarden verloren gaan.

Archeologie

Op grond van het Verdrag van Malta en de daaruit voortvloeiende Erfgoedwet (sinds 1 juli 2016) dient te worden gekeken naar de archeologische waarden in het plangebied. Uitgangspunten van het verdrag en de Erfgoedwet zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de introductie van het zogenaamde "veroorzakerprincipe".

Volgens de kaart nota archeologie, behorend bij de Beleidsnota Archeologie gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (2012) blijkt dat het plangebied is gelegen in een archeologievrij-gebied (wit). Er hoeft geen rekening te worden gehouden met archeologie, een archeologisch onderzoek is niet en archeologie levert geen belemmering op voor het voorgenomen plan.



Figuur 10: Uitsnede archeologische beleidskaart

Mocht er echter bij graafwerkzaamheden alsnog vondsten worden gedaan, dan dient hiervan direct melding te worden gedaan bij de gemeentelijk of provinciaal archeoloog.

4.8 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door:

a. het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
b. het transport van gevaarlijke stoffen (wegen, buisleidingen, waterwegen en spoorwegen);
c. het gebruik van luchthavens.

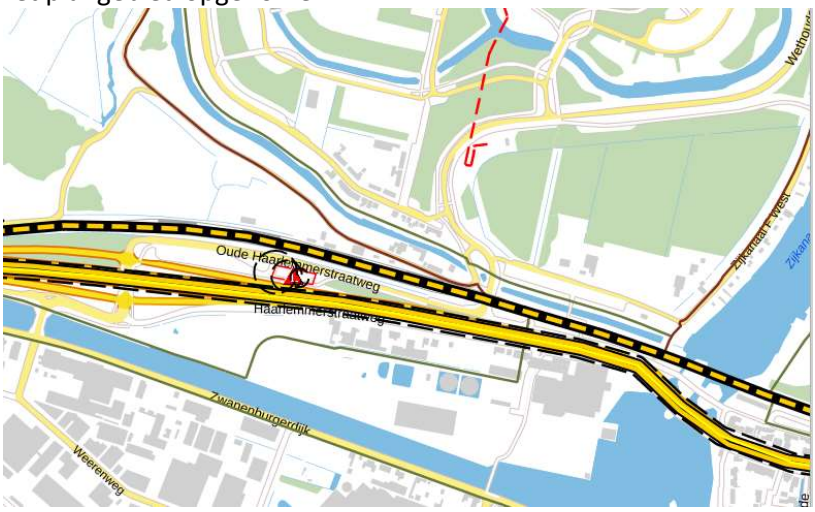
Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten. Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving. Voor het bestemmingsplan zijn de volgende besluiten relevant waaraan getoetst dient te worden:

1. Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
2. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS);
3. Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Risicobronnen kunnen worden opgesplitst in:

- inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden;
- transportroutes van gevaarlijke stoffen;
- buisleidingen.

De risicokaart (www.risicokaart.nl) geeft een goed inzicht in de bestaande risicovolle inrichtingen en transportroutes van gevaarlijke stoffen. Hieronder is een uitsnede van de risicokaart ter hoogte van het plangebied opgenomen.



figuur 11: uitsnede risicokaart ter hoogte van het plangebied

Inrichtingen
Op ongeveer 150 meter bevindt zich een benzinestation met LPG-installatie. Het plangebied aan de Houtrakkerweg ligt buiten de invloedssferen van deze inrichting en vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van de 2 woningen aan de Houtrakkerweg te Halfweg.

Daarnaast wordt gekeken naar vervoer van gevaarlijke stoffen en hoofdgasleidingen. Doel hiervan is om zowel individuele personen als groepen mensen een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Wegen

Op circa 140 meter ligt de autosnelwegA200/N200. De risicocontouren van deze weg liggen aan de zijkant van de weg. Het plangebied ligt dan ook buiten de invloedssfeer van deze autosnelweg en vormt geen belemmering voor de realisatie van de woningen waar onderhavige ruimtelijke onderbouwing op gebaseerd is. Datzelfde geldt voor het spoor (op circa 75 van het plangebied) en de waterwegen (Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder op ca. 330 m en Zijkanaal F op ca. 530 m).

Buisleidingen

De dichtstbijzijnde buisleiding (W-534-03, diameter: 6,61 inch, werkdruk: 40 bar) is een aardgasleiding van de Gasunie en ligt op circa 140 meter van het plangebied. Vanwege deze grote afstand van de buisleiding tot het plangebied en de kleinschaligheid van het plan (toename van 2 woningen), zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen woningbouw.

4.9 Verkeer

Bereikbaarheid/ontsluiting

Het plangebied ligt aan het de Houtrakkerweg, een straat met lintbebouwing aan de rand van Halfweg en Zwanenburg. Deze weg ligt nabij de ontsluiting met de A200 en heeft daarmee een optimale autoverbinding met Amsterdam en Haarlem en ook de verbinding met Schiphol is optimaal.



Daarnaast zijn er veel mogelijkheden en opstapplaatsen voor het openbaar vervoer in de omgeving. Het NS-station Halfweg-Zwanenburg ligt op slechts enkele minuten lopen van de Houtrakkerweg en kent een snelle verbinding naar Amsterdam en Haarlem.

Parkeren

De gemeente Haarlemmermeer heeft in haar parkeerbeleid (**Parapluplan parkeerregels Haarlemmerliede en Spaarnwoude**, 27-11-2018) opgenomen dat ze bij nieuwbouwplannen eisen kunnen stellen aan het aantal parkeerplaatsen en hierbij toetsen aan het parkeernormenbeleid dat geldt op het moment van ontvangst van een aanvraag omgevingsvergunning. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen geldt, dat op eigen terrein in voldoende mate ruimte moet zijn gereserveerd en ingericht en in stand worden gehouden voor het parkeren, stallen, laden en/of lossen van voertuigen met inachtneming van de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in het geldende parkeerbeleid van Haarlemmermeer.

Voor het bepalen van de parkeernorm wordt gebruik gemaakt van de CROW-normen. Voor 2/1 kap woningen gelden de volgende normen:

koop, huis, twee-onder-een-kap									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5	0,8 - 1,7% per woning
sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	
matig stedelijk	1,3	2,1	1,4	2,2	1,7	2,5	1,8	2,6	
weinig stedelijk	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	1,8	2,6	
niet stedelijk	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	1,8	2,6	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Bij elke woningen kunnen 2 auto's op eigen erf parkeren. Hiermee kan worden voldaan aan de vereiste parkeernorm.

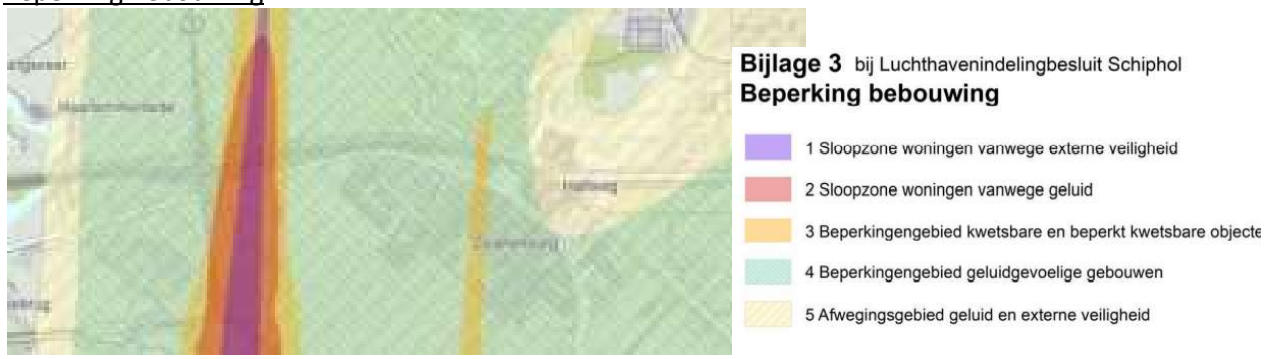
4.10 Luchthavenindelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit (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.



Uit de bijlagen van het Ontwerp LIB wijziging Quebec blijkt dat onderhavig perceel valt binnen het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit. Uit de bijlagen 3 en 4 blijkt dat er beperkingen zijn mbt de bebouwing en hoogtes, zoals hierna wordt weergegeven en uitgewerkt.

<u>Beperking Bebouwing</u>



Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 4 zijn aangewezen, zijn met het oog op geluidbelasting geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens (o.a.):

- bestaand gebruik van een geluidgevoelig gebouw;
- toevoeging binnen bestaand stedelijk gebied van niet meer dan 25 woningen per bouwplan of binnen lintbebouwing van niet meer dan 3 woningen per bouwplan;

Aangezien het hier gaat om lintbebouwing zijn er 3 woningen per bouwplan mogelijk. De te realiseren 2 woningen waar onderhavige plan op is gebaseerd past daarmee binnen het LIB.

Hoogtebeperkingen

Daarnaast zijn in het LIB hoogtebeperkingen aangegeven. Het plangebied kent in het LIB een maximale bebouwingshoogte van circa 20 tot 40 meter, gerelateerd aan de referentiehoogte van Schiphol (-4,00m NAP).



Hoger bouwen is alleen mogelijk met een verklaring van geen bezwaar, na afweging door de VROM-Inspectie, de inspectie Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersleiding Nederland. In de gewenste situatie komen geen hoogtes voor die strijdig zijn met het LIB. De bebouwing past daarmee binnen de regels met betrekking tot de maximale hoogtes zoals die zijn opgenomen in het LIB.

4.11 Duurzame stedelijke ontwikkeling

De gemeente Haarlemmermeer wil naar een circulaire samenleving. Een samenleving die toekomstbestendig is op gebied van grondstoffen, energie en water. Er ligt er een grote opgave om nieuwbouw duurzaam vorm te geven.

De duurzaamheid in het ''nieuwbouwplan van 2 woningen aan de Houtrakkerweg te Halfweg" komt tot uitdrukking door de toepassing van:

- zonnepanelen,
- gasloos: de bouw van gasloze nieuwbouw is verplicht;
- de woningen worden energieneutraal gerealiseerd met een EPC onder nul.

HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een planologische ontwikkeling. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor de realisatie van de 2 woningen op het perceel aan de Houtrakkerweg te Halfweg is een omgevingsvergunning nodig.

De ontwerpvergunning zal op grond van de algemene voorbereidingsprocedure (artikel 3.4 Algemene wet bestuursrecht) ter inzage worden gelegd, zodat belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld een zienswijze in te dienen.

5.2 Privaatrechtelijke belemmeringen

Er zijn geen privaatrechtelijke belemmeringen bekend die dit project in de weg staan.

5.3 Economische uitvoerbaarheid

Het gaat in casu om een particulier initiatief. Er zijn, anders dan het toepassen van de procedure, voor de gemeente geen kosten aan het plan verbonden.

De wijziging van het planologisch regime zou planschade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening tot gevolg kunnen komen. Om de eventueel uit te keren planschade niet ten laste van de gemeente te laten komen zal hiervoor een overeenkomst met initiatiefnemer worden afgesloten

BIJLAGEN

BIJLAGE I Bodemonderzoek

BIJLAGE II Stikstof analyse

BIJLAGE III Akoestisch onderzoek