Toelichting

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 5
1.3 Doel en planvorm 7
1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen 7
1.5 Planproces 8
1.6 Leeswijzer 8
Hoofdstuk 2 Beschrijving huidige situatie 9
2.1 Ruimtelijke structuur 9
2.1.1 Ontstaansgeschiedenis 9
2.1.2 Huidige situatie en omgeving plangebied 9
2.2 Functionele structuur 11
Hoofdstuk 3 Beleid en regelgeving 12
3.1 Rijksbeleid 12
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 12
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening 13
3.1.3 Ladder voor de duurzame verstedelijking 13
3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol 17
3.2 Provinciaal en regionaal beleid 17
3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 17
3.2.2 Provinciale Omgevingsverordening 18
3.2.3 Plabeka 3.0 – Ruimte voor werken in de MRA van morgen 19
3.2.4 Detailhandelsbeleid 2015-2020 19
3.2.5 Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025 19
3.3 Gemeentelijk beleid 22
3.3.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer (concept) 22
3.3.2 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) 22
3.3.3 Deelstructuurvisie Hoofddorp 24
3.3.4 Kaders klimaatbeleid 2008-2020 25
3.3.5 Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (2018) 26
3.3.6 Strategisch Parkeerbeleid (2017) 27
3.3.7 Mobiliteitsvisie 2018 27
3.3.8 Woonbeleidsprogramma 2019-2025 28
Hoofdstuk 4 Nieuwe situatie 30
4.1 Inleiding 30
4.2 Ruimtelijke structuur 30
4.3 Functionele structuur 33
4.4 Aanpassingen aan bestemmingsplan 34
Hoofdstuk 5 Onderzoek en beperkingen 35

5.1 Water 35
5.1.1 Wet- en regelgeving 35
5.1.2 Onderzoek 37
5.1.3 Conclusie 38
5.2 Bodem 38
5.2.1 Wet- en regelgeving 38
5.2.2 Onderzoek 39
5.2.3 Conclusie 40
5.3 Flora en fauna 40
5.3.1 Wet- en regelgeving 40
5.3.2 Onderzoek 41
5.3.3 Conclusie 41
5.4 Cultuurhistorie en archeologie 42
5.4.1 Wet- en regelgeving 42
5.4.2 Inventarisatie 42
5.4.3 Conclusie 43
5.5 Geluid 43
5.5.1 Wet- en regelgeving 43
5.5.2 Onderzoek 44
5.5.3 Conclusie 45
5.6 Verkeer en parkeren 45
5.6.1 Verkeer 45
5.6.2 Parkeren 46
5.6.3 Conclusie 46
5.7 Lucht 46
5.7.1 Wet- en regelgeving 46
5.7.2 Onderzoek 47
5.7.3 Conclusie 49
5.8 Geur 49
5.8.1 Wet- en regelgeving 49
5.8.2 Beoordeling plangebied 50
5.8.3 Conclusie 50
5.9 Externe veiligheid 50
5.9.1 Wet- en regelgeving 50
5.9.2 Onderzoek 51
5.9.3 Conclusie 52
5.10 Bedrijven en milieuzoneringen 52
5.10.1 Onderzoek 52
5.10.2 Conclusie 53
5.11 Luchtvaartverkeer 53
5.11.1 Wet- en regelgeving 53
5.11.2 Inventarisatie 53

5.11.3 Conclusie 53
5.12 Bezonning 54
5.12.1 Onderzoek 54
5.12.2 Conclusie 55
5.13 Duurzaamheid 55
5.14 Windhinder 56
5.15 Milieueffectrapportage 57
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 59
6.1 Financiële uitvoerbaarheid 59
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 59
6.2.1 Participatie 59
6.2.2 Resultaten wettelijk vooroverleg 60
6.2.3 Resultaten zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan 60
Hoofdstuk 7 Juridische aspecten 61
7.1 Opzet regels en verbeelding 61
7.2 Inleidende regels 61
7.3 Bestemmingsregels 61
7.4 Algemene regels 62
7.5 Overgangs- en slotregels 63
7.6 Handhaafbaarheid 64

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

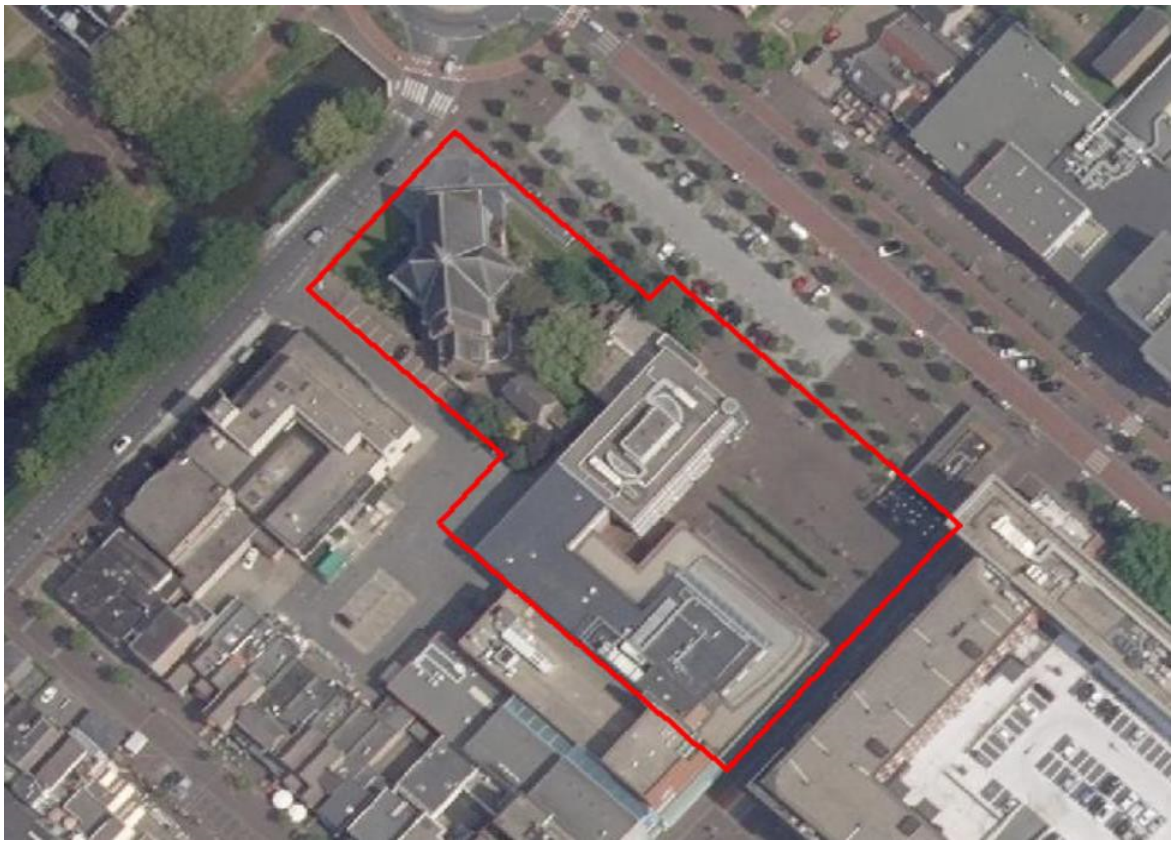
De initiatiefnemer heeft het voornemen om nieuwbouw te realiseren op de locatie van de voormalige gebouwen van V&D en De Deining in Hoofddorp aan het Dik Tromplein. Deze panden zijn inmiddels gesloopt. Hiervoor in de plaats wordt een multifunctioneel gebouw met de naam Trom teruggebouwd. Hierin bevinden zich onder meer 136 appartementen, circa 4.000 m² commerciële ruimte op de begane grond en 296 bebouwde parkeerplaatsen Dit gebouw wordt grotendeels gerealiseerd op de locatie van de voormalige bebouwing.

Daarnaast wordt de naastgelegen kerk meegenomen in dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt een uitbreiding van de kerk aan de achterzijde mogelijk. Hiermee worden de gebruiksmogelijkheden van de kerk verruimd.

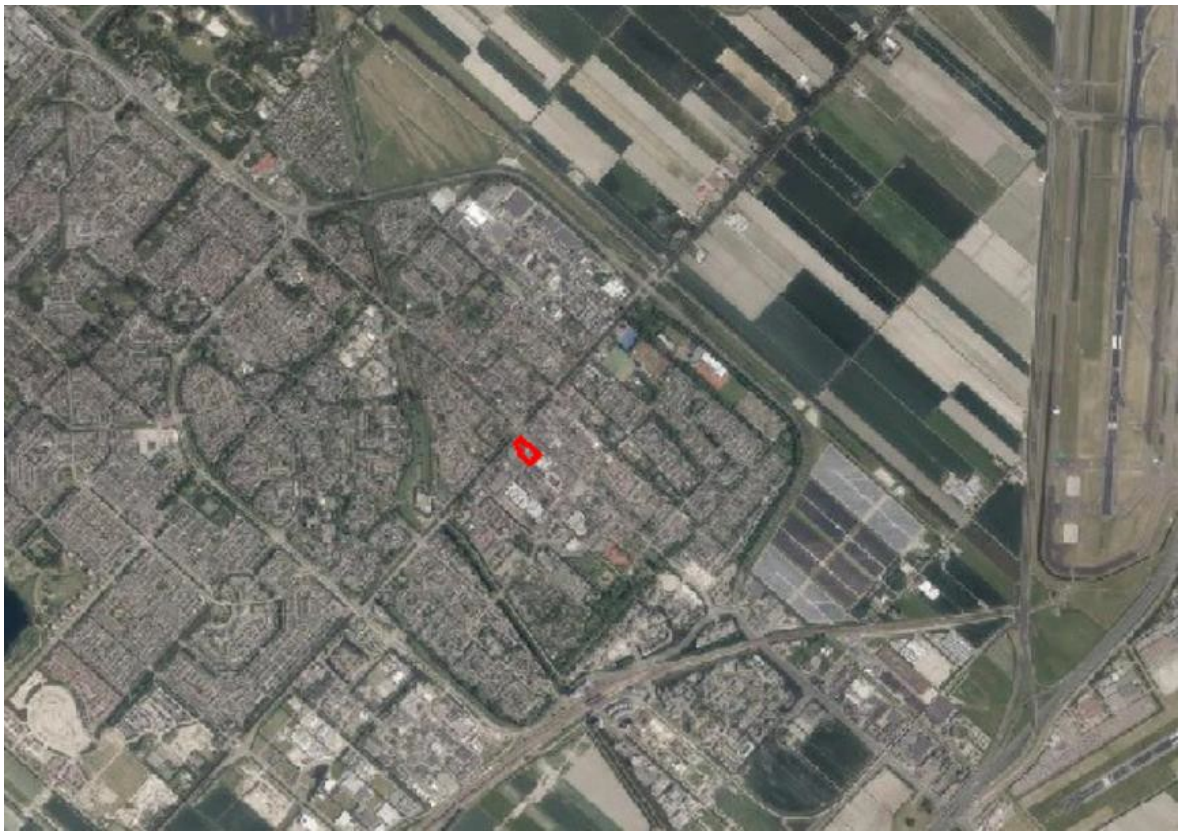
De realisatie van het voorgenomen initiatief is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Hoofddorp Centrum', vastgesteld door de raad op 28 januari 2016. Om het initiatief mogelijk te maken is een herziening van het vigerende bestemmingsplan ter plaatse noodzakelijk.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in de binnenstad van Hoofddorp, centraal in de gemeente Haarlemmermeer. Het plangebied is gelegen aan de noordzijde van het centrum van Hoofddorp. Op onderstaande afbeeldingen zijn een luchtfoto van de locatie opgenomen en een kaart met de regionale ligging van het plangebied.



Luchtfoto plangebied (plangebied rood omlijnd)



Ligging plangebied in Hoofddorp (plangebied rood omlijnd)

1.3 Doel en planvorm

De doelstelling van het bestemmingsplan is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2.

Dit bestemmingsplan heeft een ontwikkelingsgericht karakter. Het bestemmingsplan biedt de juridische grondslag, op basis waarvan het initiatief gerealiseerd kan worden. Het bestemmingsplan voorziet in uitgewerkte enkelbestemmingen waardoor sprake is van een directe bouwtitel. In de toelichting van het bestemmingsplan zal de planologische haalbaarheid van deze ontwikkeling worden onderbouwd.

1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Momenteel vigeert het bestemmingsplan Hoofddorp Centrum ter plaatse van het plangebied. Dit bestemmingsplan is op 28 januari 2016 vastgesteld door de gemeenteraad. Onderstaande afbeelding geeft een uitsnede van het vigerende bestemmingsplan weer.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan

In het vigerend bestemmingsplan heeft het plangebied de enkelbestemmingen ‘Centrum’ en ‘Maatschappelijk. Ter plaatse van de bestaande bebouwing is een bouwvlak opgenomen. Bebouwing is enkel binnen een bouwvlak toegestaan. Ook is er een maximale bebouwingshoogte opgenomen van 10 meter. Aan de zuidoostzijde van het plangebied is een bouwaanduiding 'luifel' opgenomen. De naastgelegen kerk heeft een maatschappelijke bestemming. Binnen deze maatschappelijke bestemming zijn drie bouwvlakken aanwezig.

Er gelden verschillende eisen ten aanzien van bouwhoogtes en goothoogtes. Deze zijn afgestemd op de voormalige bebouwing.

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de gebruiks- en bouwmogelijkheden van het vigerend bestemmingsplan.

1.5 Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het concept ontwerpbestemmingsplan wordt ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan Rijk, provincie en waterschap. Binnengekomen reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

1.6 Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 Beschrijving huidige situatie

2.1 Ruimtelijke structuur

2.1.1 Ontstaansgeschiedenis

Hoofddorp heeft zich vanaf ongeveer 1855 midden in de polder ontwikkeld als kruisdorp langs de Hoofdweg/Hoofdvaart en Kruisweg/Kruisvaart. Rond de eeuwwisseling wordt de Geniedijk aangelegd, onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Begin 20e eeuw wordt de spoorlijn tussen Aalsmeer en Haarlem aangelegd, met bij Hoofddorp een afbuiging naar Leiden. Er wordt aanvankelijk binnen die begrenzing voornamelijk in zuidoostelijke richting uitgebreid. Het rechthoekige stratenpatroon volgt de typerende richting van de polderverkaveling.

Na 1945 maakt de kern een concentrische groei door. Bij de interne structuur van de wijken wordt soms het polderraster losgelaten.

Hoofddorp verandert rond 1980 naar een stedelijk gebied met meerdere centra. De sprong over de Geniedijk is daarbij gemaakt. De nieuwe ontsluitingswegen de Weg om de Noord en de Van Heuven Goedhartlaan vormen de nieuwe stadsranden.
Met de status als groeikern worden deze randen al snel naar het westen en het zuiden overgestoken voor de bouw van nieuwe woonwijken. Ook wordt het (winkel)centrum Hoofddorp verder uitgebreid en intensiever bebouwd. Aan de zuidoostzijde worden grootschalige kantoorlocaties en bedrijventerreinen gerealiseerd.

2.1.2 Huidige situatie en omgeving plangebied

In het plangebied bevonden zich het gebouw van de voormalige V&D (circa 5.800 m² BVO) en een kantoorgebouw genaamd ‘De Deining’ (circa 2.500 m² BVO). De gebouwen hadden beide een hoogte van circa 10 meter en bestonden uit 3 bouwlagen. De gebouwen stonden allebei geruime tijd leeg.
De planlocatie ligt direct aan de noordelijke entree van de binnenstad. Bij deze noordelijke entree zijn veel gebouwen van gelijke of hogere hoogte aanwezig. Achter de huidige bebouwing lopen winkelstraten. Direct naast de beoogde ontwikkeling is de Marktpleinkerk gevestigd.

Op onderstaande afbeeldingen zijn enkele impressies van het plangebied weergegeven. Op deze impressies zijn de voormalige gebouwen nog zichtbaar.



Plangebied vanaf de noordzijde (Bron: Google Maps)



Plangebied vanaf de oostzijde (Bron: Google Maps)



Plangebied vanaf de westzijde (Bron: Google Maps)



Plangebied vanaf de zuidoostzijde (Bron: Google Maps)

2.2 Functionele structuur

Het plangebied maakt deel uit van het centrum van Hoofddorp. Het centrum wordt ook wel gezien als een van de meest diverse gebieden in de gemeente Haarlemmermeer, vooral vanwege de diversiteit aan voorzieningen in het gebied.

In de nabijheid van het plangebied zijn vooral winkels en horeca aanwezig. De bebouwing in het plangebied zelf vormde ook ooit deels onderdeel van deze winkels en horeca voordat het leeg kwam te staan. Daarnaast is ook een aantal bedrijven in de nabijheid van het plangebied gevestigd. Het gaat hier vooral om kleine bedrijven welke in een lage milieuzoneringscategorie (maximaal categorie 2) vallen, bijvoorbeeld horecagelegenheden en detailhandelbedrijven.

Op iets grotere afstand van het plangebied zijn enkele appartementencomplexen en woningen gevestigd. In de nabijheid van deze woningen zijn ook enkele groenvoorzieningen aanwezig. Naast deze groenvoorzieningen is de Marktpleinkerk gelegen.

Hoofdstuk 3 Beleid en regelgeving

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR, 2012) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Het vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit. Delen van de structuurvisie die de nationale ruimtelijke belangen borgen en die juridische doorwerking behoeven, zijn uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur, het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, zie §3.1.2).

In de structuurvisie zijn drie hoofddoelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Daarnaast vindt het Rijk het belangrijk dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Daarom wordt gewerkt met de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Voorliggende ontwikkeling is aan de ladder getoetst, zie hiervoor §3.1.3.

Het Rijk wil de ruimtelijke ordening meer overlaten aan gemeenten en provincies, tenzij rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven. Er worden in de structuurvisie onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Betreffende opgaven worden per regio beschreven. Gemeente Haarlemmermeer valt binnen regio Noordwest-Nederland. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn onder meer:

- Verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (voornamelijk aan de noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer);
- Het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH);
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoetwater en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het voor de lange termijn behouden van een adequate zee toegang van de IJmond (Zeesluis IJmuiden);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV) en buisleidingennetwerk;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden.

Planspecifiek

Het initiatief is in lijn met de SVIR. Een toetsing aan de hand van de Ladder voor duurzame verstedelijking vindt plaats in paragraaf 3.1.3.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

- Toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet;
- De ruimte reservering voor de parallelle kaagbaan;
- Zones onder hoogspanningsverbindingen worden gevrijwaard;
- Aan de provincies is opgedragen om herijkte EHS te beschermen;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament krijgen ruimtelijke bescherming;
- Nationale landschappen zoals het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, worden ruimtelijk beschermd;
- Kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking en voor de bufferzones.

Planspecifiek

Het initiatief is niet strijdig met het Barro.

3.1.3 Ladder voor de duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is de ‘Ladder voor duurzame verstedelijking’ toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Bro in werking getreden, waarbij de Ladder voor duurzame verstedelijking is aangepast. De (gewijzigde) Ladder is in artikel 3.1.6 Bro lid 2 vastgelegd en luidt als volgt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Stedelijke ontwikkeling

In de eerste instantie dient de vraag beantwoord te worden of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. In jurisprudentie wordt aangegeven dat er vanaf 12 woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. In jurisprudentie wordt tevens aangegeven dat 500 m² of meer aan winkelruimte ook aangemerkt wordt als stedelijke ontwikkeling. Bij dit initiatief wordt er meer dan 500 m² aan winkelruimte en horeca gerealiseerd, en worden er in ieder geval meer dan 12 woningen gerealiseerd. Om deze reden zal er een verdere toetsing aan de ladder plaats moeten vinden.

Nieuwe ontwikkeling

De tweede vraag die beantwoord dient te worden is of de stedelijke ontwikkeling nieuw is. Daarbij is het belangrijkste criterium of er al dan niet meer bebouwing wordt aangelegd dan tevoren aanwezig was.

Dit initiatief voorziet in de sloop van bebouwing. Er wordt echter een nieuw gebouw teruggebouwd wat een groter oppervlak heeft dan de huidige bebouwing. Er zal dus meer bebouwing worden aangelegd dan wat er in de oude situatie aanwezig was. In deze zin is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een verdere toetsing is noodzakelijk.

Behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling

De derde vraag is erop gericht de behoefte aan de ontwikkeling aan te tonen. Op het moment is er binnen de gemeente Haarlemmermeer een woningbehoefte. Deze woningbehoefte wordt verder uitgewerkt in de paragraaf 3.3.7 woonbeleidsprogramma.

Ten aanzien van detailhandel en Horeca geldt dat het oppervlak van de voormalige V&D 5.800 m² BVO bedroeg, waarvan 800 m² restaurant. Hier komt circa 4.000 m² commerciële ruimte op de begane grond voor terug. Op grond van het geldende bestemmingsplan zijn deze functies reeds toegestaan en is geen maximaal oppervlak vastgelegd. Voorliggende ontwikkeling voorziet in de realisatie van een nieuw pand en voorziet daarmee in een kwaliteitsverbetering in het aanbod van de horeca en winkelruimte. Met deze kwaliteitsverbetering wordt er een grotere groep huurders aangetrokken. Ten aanzien van de onderbouwing van de behoefte aan de nieuwe commerciële functies is een laddertoets uitgevoerd. Deze laddertoets is opgenomen in de bijlage bij dit bestemmingsplan. Hierin wordt uitgewerkt wat de precieze behoefte is aan de verschillende functies. Hieronder wordt het initiatief per functie kort uitgewerkt.

Horeca

Met het nieuw te realiseren gebouw wordt het plein nieuw leven ingeblazen. Het toevoegen van retailfuncties en horecafuncties is in lijn met de gemeentelijke visie.

Stadscentrum Hoofddorp is het belangrijkste voorzieningencluster voor de inwoners van Haarlemmermeer. Stadscentrum Hoofddorp is hoofdzakelijk gericht op het midden- en lage prijssegment, passend bij de aanwezige doelgroepen in de omgeving. De gemeente wil inzetten op kwalitatieve versterking om de positie als regionale trekker te versterken. Het beleid is er op gericht het horeca-aanbod aan te vullen en diversifiëren met kwalitatief hoogwaardiger horeca, onderscheidende horeca en horeca met terras. Nieuwe horeca zal primair in (en aan de randen van)

het winkelcentrum geclusterd worden, met daarbij als concentratieplekken het Raadhuisplein, Kruisweg (omgeving Dik Tromplein) en het buitenplein van het winkelgebied Polderplein.

De horecasector is – bekeken over een langere periode – een groeimarkt. De horeca is echter wel getroffen door de uitbraak van het coronavirus. Op korte termijn is de hoge groei weg gevallen en in het algemeen wordt verwacht dat er een krimp ontstaat. Herstel zou in 2023 of 2024 kunnen zijn behaald. In Stadscentrum Hoofddorp is leegstand op dit moment nog niet aan de orde, maar zou hier voor enkele voorzieningen voor totaal ongeveer 500 m² sprake van kunnen zijn gezien de te koop aanbieding van panden.
De gemeente Haarlemmermeer heeft een aanbod aan horeca dat iets lager is dan vergelijkbare gemeenten. Dat wijst erop dat er marktpotentie is om horecagelegenheden toe te voegen. Bovendien zal het aantal inwoners in en in de directe omgeving van het Stadscentrum toenemen (met ruim 10.000 mensen).
De huidige plannen en beoogde programma's binnen het Stadscentrum Hoofddorp zorgen niet voor een forse wijziging van het aantal vierkante meters horeca. Door het wegvallen van vierkante meters op kansarme locaties (buiten het kernwinkelgebied/beleidsmatig gewenste plekken) en toevoeging van vierkante meters programma binnen het kernwinkelgebied/beleidsmatig gewenste plekken, wordt de algehele structuur van Stadscentrum Hoofddorp versterkt. In totaal wordt een toevoeging van 3.000-3.500 m² bvo mogelijk geacht, zonder dat dit ruimtelijke effecten met zich mee brengt. Het gaat dan bijvoorbeeld om een grand café, een of meerdere lunchrooms en/of fastservicerestaurants, een vernieuwend loungeconcept en/of horeca met terras.

Detailhandel
Het Stadscentrum Hoofddorp zit in de categorie middelgrote steden die onder druk staan vanwege hogere leegstand en teruglopende omzetten. Op basis van het Koopstromen Onderzoek Randstad 2018 is wel een verbetering van de detailhandel te zien. De koopkrachtbinding van bewoners uit Haarlemmermeer is gestegen en de afvloeiing naar andere gemeenten is gedaald. Er is een goede koopkrachttoevloeiing van buiten Hoofddorp. Om de potentie van het Stadscentrum volledig te benutten en te benadrukken is een kwalitatieve versterking nodig.
Stadscentrum Hoofddorp is hoofdzakelijk gericht op het midden- en lage prijssegment, passend bij de aanwezige doelgroepen in de omgeving. Hiermee is het Stadscentrum ook onderscheidend ten opzichte van Amsterdam, Amstelveen en Haarlem.
Voor Stadscentrum Hoofddorp is het doel een stadscentrum met meer ruimte voor ontmoeting en beleving te ontwikkelen. In beleidsstukken gaan zowel gemeente als provincie in op de kwaliteit, hierbij wordt benadrukt dat grootschalige toevoeging van detailhandel niet gewenst is.
Met oog op de coronacrisis is het in het algemeen van belang dat gemeenten investeren in centrumgebieden en deze aantrekkelijk proberen te maken. In Stadscentrum Hoofddorp wordt daar met de voorziene ontwikkelingen al op ingezet met het compact blijven van het winkelcentrum met ruimte voor detailhandel en aanvullend programma op het gebied van cultuur, horeca en vermaak.

Door woningbouw in het Stadscentrum en de omgeving neemt het draagvlak voor commerciële voorzieningen toe. Op basis van indicatieve berekening blijkt dat er richting 2030 een relatief evenwichtige situatie zal ontstaan binnen dagelijkse en het niet-dagelijks segment in Stadscentrum Hoofddorp. Uitgaande van het huidige aanbod is er in 2030 voor het niet-dagelijkse segment nog circa 300 m² wvo marktruimte. In het dagelijkse segment is er een latente behoefte van circa 1.100 m² wvo.

Wanneer de beoogde ontwikkelingen in het gehele stadscentrum worden beschouwd, wordt met het vastleggen van ontwikkelingen in nieuwe bestemmingsplannen planologisch ongeveer 4.500 m² detailhandel uit de voorraad onttrokken. Kansarme ruimte in leegstaande panden waarvan de kans om op korte termijn in gebruik genomen te worden klein is komt te vervallen. Bij nieuw aanbod wordt ingezet op (in potentie) kansrijke plekken (binnen het kernwinkelgebied). Hierdoor zal de detailhandelsstructuur worden versterkt.

Met de beoogde ontwikkelingen zal er in 2030 totaal circa 62.000 m² detailhandel zijn in het stadscentrum. Er is dan een behoefte aan niet-dagelijkse detailhandel van een kleine 4.000 m². In het dagelijkse segment zal een evenwichtige situatie ontstaan (door de toevoeging van circa 720 m² wvo supermarkt in Hyde Park).

Bestaand stedelijk gebied
Als laatste moet de vraag beantwoord worden of de locatie zich binnen het bestaand stedelijk gebied bevindt. Dit is bij deze ontwikkeling het geval. De ontwikkeling wordt gerealiseerd in het centrum van Hoofddorp wat aan te merken is als bestaand stedelijk gebied.

Conclusie
De voorgenomen ontwikkeling is getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Er is aangetoond dat er behoefte is aan de nieuwe ontwikkeling. De ontwikkeling wordt binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarden van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Horeca
Gezien de beoogde beperkte kwantitatieve veranderingen en de kwalitatieve versterking zullen er zich naar verwachting geen onaanvaardbare ruimtelijke effecten voordoen. De ontwikkelingen betekenen een versterking van de structuur van Stadscentrum Hoofddorp. Naar verwachting zal de coronacrisis op korte termijn impact hebben, maar dit zal beperkt zijn en op langere termijn weer herstellen.

Detailhandel
Zowel kwantitatief als kwalitatief wordt voorzien in een concrete behoefte. De ontwikkelingen betekenen een versterking van de structuur van Stadscentrum Hoofddorp. Naar verwachting zal de coronacrisis op korte termijn zijn impact hebben op het functioneren van de detailhandelsmarkt en detailhandelsstructuur maar naar verwachting zal dit effect op langere termijn afvlakken. Zeker op

een termijn van 10 jaar, zullen deze effecten beperkt zijn. Bovendien betekenen de beoogde plannen een onttrekking van vierkante meters detailhandel en hebben een afname van de leegstand tot gevolg.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

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

Planspecifiek

Dit plangebied ligt binnen de contouren van het LIB. Het plangebied is gelegen in het gebied waar beperkingen gelden ten aanzien van bouwhoogten en aantrekkende werking op vogels. Kaart 4 van het LIB geeft de bouwhoogtebeperkingen rondom de luchthaven Schiphol aan. Het plangebied is op deze kaart aangemerkt met een maximale bebouwingshoogte van 30 meter. Deze bouwhoogte wordt niet overschreden. Ook de overige hoogtebeperkingen die gelden op basis van de andere bijlagen van het LIB worden niet overschreden. Het LIB vormt geen verdere belemmering voor het initiatief.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

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

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

De hoofdambitie van de provincie is het vinden van een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven. Met de sturingsfilosofie ‘lokaal wat kan, regionaal wat moet’ heeft de provincie de regionale ruimtelijke consequenties van deze ontwikkelingen grotendeels juridisch verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Inmiddels is de PRV in verschillende ronden gewijzigd en opnieuw vastgesteld (zie §3.2.2).

Planspecifiek

Het initiatief valt binnen de beweging 'Metropool in ontwikkeling'. De metropool in ontwikkeling kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan steden, dorpen en deelregio's, met specifieke identiteiten en kwaliteiten. De vraag naar woningen houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden. Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij houden we oog voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden.

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van vooral een woon-, winkel- werk- horeca- en parkeerlocatie mogelijk. De woningbouw past qua aard, omvang en ontwikkeling van het centrum goed bij de omgeving. De voorgenomen ontwikkeling zorgt tevens voor efficiënter ruimtegebruik en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, zonder dat hiervoor gecompenseerd hoeft te worden in het landelijk gebied.

3.2.2 Provinciale Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening NH2020 vervangt de bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid is daarbij van belang. De ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de omgevingsvisie, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening NH2020.

Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmings- of omgevingsplannen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Ten aanzien van het planvoornemen geldt dat het voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De Omgevingsverordening NH2020 geeft in artikel 6.3 aan dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. De mate waarin dit planvoornemen in overeenstemming is met die regionale afspraken met betrekking tot hoeveelheid en type woningen bespreekt subparagraaf 3.2.5. Uit die subparagraaf volgt dat dit planvoornemen binnen de regionale afspraken past en dus daarmee ook voldoet aan de Omgevingsverordening NH2020. Voor het overige zijn er geen specifieke regels ter plaatse van toepassing. Om deze reden komt dit planvoornemen overeen met de Omgevingsverordening NH2020.

3.2.3 Plabeka 3.0 – Ruimte voor werken in de MRA van morgen

Onder het platform bedrijventerreinen en kantoren - Plabeka – vindt regionale afstemming plaats over de kwaliteit en kwantiteit van werklocaties. Plabeka heeft tot doel om voldoende ruimte én kwaliteit van werkmilieus in de MRA te creëren, om zo bij te dragen aan de internationale concurrentiepositie van de MRA. De derde Uitvoeringsstrategie Plabeka (2017) laat zien dat mede onder invloed van schaalverkleining in het bedrijfsleven, digitalisering en verduurzaming er een toenemende populariteit is van meer gemengde multifunctionele gebieden. De toenemende vraag naar multifunctionele gebieden vertaalt zich in de Uitvoeringsstrategie onder meer in een flinke transformatieopgave voor zowel kantoren als bedrijventerreinen.

Planspecifiek

Het voorgenomen initiatief is niet strijdig met dit beleid.

3.2.4 Detailhandelsbeleid 2015-2020

In het Detailhandelsbeleid (2015) wil provincie Noord-Holland ruimte bieden aan de verdere ontwikkeling van detailhandel, om ook op langere termijn een vitale, dynamische en concurrerende structuur te huisvesten. De missie van de provincie is 'het versterken van de detailhandelstructuur in Noord-Holland'. Daarbij behoren de volgende drie hoofddoelstellingen:

- een detailhandelstructuur die uitgaat van duurzaam ruimtegebruik;
- een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een vitale regionale economie;
- een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

De hoofddoelstellingen zijn vervolgens gespecificeerd in 6 beleidsdoelstellingen:

1. Prioriteit geven aan hoofdwinkelgebieden;
2. Voorkómen van extra leegstand;
3. Internet-afhaalpunten bij voorkeur situeren in bestaande winkelcentra;
4. Een vitale, dynamische en concurrerende detailhandelstructuur, ruimte geven aan kwaliteit;
5. Primaire detailhandel bereikbaar op een aanvaardbare afstand;
6. Detailhandel die bijdraagt aan aantrekkelijke binnensteden.

Planspecifiek

Dit initiatief sluit aan bij het Detailhandelsbeleid. Met het initiatief zijn leegstaande gebouwen verwijderd en worden er nieuwe functies toegevoegd. Tevens wordt er voorzien in een kwalitatieve verbetering van de aanwezige winkelruimte. Tevens wordt er met het initiatief bijgedragen aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

3.2.5 Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025

Het Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025 (28 mei 2021) is een bestuurlijk akkoord tussen de provincie Noord-Holland en de zes gemeenten in de regio Amstelland-Meerlanden (hierna: AM): gemeente Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn.

De ambities uit het woonakkoord passen binnen het gemeentelijk beleid zoals vastgelegd in het Woonbeleidsprogramma 2019-2025, en binnen het provinciale woonbeleid zoals vastgelegd in de Woonagenda 2020-2025 en de Omgevingsregeling NH2020.

De provincie en AM-gemeenten stellen in het Woonakkoord de volgende prioriteiten:

- We verbinden ons aan versnelling van de woningbouwrealisatie met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor verschillende doelgroepen;
- We willen de bestaande betaalbare woningvoorraad beter benutten;
- Als er knelpunten zijn in de samenwerking, dan maken we die zoveel mogelijk bespreekbaar – en werken we samen aan een oplossing;
- Samen sterk in de regionale samenwerking: waar mogelijk trekken we als partners op – binnen AM en de MRA en naar het Rijk. Ieder vanuit eigen rol en verantwoordelijkheid.

Bij het woonakkoord zijn twee kaarten en de lijst met nieuwbouwlocaties gevoegd, zoals door de gemeenten in Noord-Holland en de Metropool Regio Amsterdam aangegeven in de monitor plancapaciteit 2020. In 2021 actualiseren alle gemeenten hun plancapaciteit. Ook twee onderzoeken van RIGO Research en Advies die een beschrijving geven van de woningmarkt en de woningbehoefte in de AM-gemeenten, zijn onderdeel van het Woonakkoord.
De behoefte aan extra woningen doet zich voor in alle prijsklassen, zowel huur als koop. Maar betaalbare woningen zijn een belangrijk aandachtspunt.
Voor Haarlemmermeer is afgesproken de woningbouw te versnellen. Het is daarbij essentieel dat de provincie mee investeert in de bereikbaarheid van Hoofddorp. Ook vraagt de gemeente aan de provincie om ondersteuning bij het project Lincolnpark in Hoofddorp bij onderzoek naar kansen om tot verdichting en een duurzame stadswijk te komen.

Woningbehoefte
De geraamde extra woningbehoefte in de periode 2020 tot 2030 is voor de regio AM 18.580 woningen. Het huidige tekort is hierin niet meegerekend. Dit is dus te zien als de minimale behoefte.
De plannen van de gemeenten in deze regio voorzien op dit moment in ongeveer 38.000 woningen tussen 2020 en 2030. Dit zijn zowel plannen waarvan de planologische procedure is afgerond (harde plancapaciteit), als plannen die nog in voorbereiding zijn of genomen moeten worden (zachte plancapaciteit). Het aandeel van Haarlemmermeer is hierin ongeveer 14.500 woningen. Ook als een deel van de plannen afvalt of wordt uitgesteld, lijken er voldoende plannen te zijn om in de extra woningbehoefte te voorzien en wellicht nog wat extra te bouwen om de druk te verlichten. De opgave ligt dan ook vooral op het ‘hard’ maken van de zachte plannen en uiteindelijk het daadwerkelijk realiseren van de voorgenomen plannen.
Doel is het versnellen van de woningbouwrealisatie met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor verschillende doelgroepen. Onder ‘betaalbare woningen’ verstaan we sociale huurwoningen en middeldure woningen.

In de plannen op dit moment voor de regio als geheel (zowel harde als zachte plannen) wordt voor de periode tussen 2020 en 2030 voorzien in bijna 10.000 sociale huurwoningen. Daarmee kan worden voorzien in de extra behoefte aan sociale huurwoningen bij een scenario met gunstige economische omstandigheden en bij een scenario met gemiddelde economische omstandigheden. Daarin is het aandeel sociale huurwoningen 3.100 woningen (ongeveer 15%) respectievelijk 4.500 woningen (ongeveer 20%) binnen de extra woningbehoefte. In ongunstige economische omstandigheden kan die behoefte oplopen tot bijna 8.000 sociale huurwoningen (ongeveer 35%). In alle scenario's betreft de extra behoefte aan middeldure koopwoningen (waarbij RIGO een bovengrens van €279.000,- hanteert) in de periode tussen 2020 en 2030 ongeveer 6.000. De behoefte aan het middeldure huurwoningen is in de drie economische scenario's beperkt, met 400 tot 1.200 woningen. Deze twee segmenten zijn uit oogpunt van woonlasten/betaalbaarheid op zekere hoogte uitwisselbaar.

Het accent in de extra woningbehoefte ligt in vergelijking met de bestaande woningvoorraad meer op de kleinere woningen, met name in de huursector. Vooral in het ongunstig economisch scenario is dit het geval. Bij het gunstiger economisch scenario neemt de behoefte aan zowel grote als kleine (tot 60 m2) koopwoningen toe. Er blijft behoefte aan extra eengezinswoningen. Steeds meer bestaande eengezins-koopwoningen zullen worden bewoond door ouder wordende niet- gezinnen doordat kinderen uit huis gaan, terwijl er ook nog tal van jonge (aanstaande) gezinnen worden gevormd die (net als jonge gezinnen in het verleden) ook een woningbehoefte hebben. Om hieraan te kunnen (blijven) voldoen zou meer bouwruimte beschikbaar moeten zijn. Het is daarom van belang om te proberen senioren te verleiden hun eengezinswoning te verruilen voor een geschikt appartement, zodat er meer doorstroming komt. Hoe meer eengezinswoningen er uit de woningvoorraad vrij komen, des te minder hoeven er te worden gebouwd.

Openbare plancapaciteit Periode 2020-2029	
Aalsmeer:	3.011 woningen
Amstelveen:	10.785 woningen
Diemen:	3.932 woningen
Haarlemmermeer:	14.435 woningen
Ouder-Amstel:	4.787 woningen
Uithoorn:	1.825 woningen
Totaal	*38.775 woningen*

Weergegeven locaties en aantallen op basis van de monitor plancapaciteit 2020 (locaties met meer dan 12 woningen). In voorjaar 2021 vindt actualisatie van de monitor plancapaciteit plaats.

Openbare plancapaciteit 2020-2030 regio Amstelland-Meerlanden https://www.plancapaciteit.nl/map.do d.d. 2020

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer (concept)

In de concept omgevingsvisie Haarlemmermeer worden de huidige ontwikkelingen in de gemeente Haarlemmermeer beschreven. Daarnaast worden de belangrijkste ontwikkeldoelen van de gemeente uitgewerkt in deze visie. Tevens wordt per deelgebied aangegeven wat de kwaliteiten en de ontwikkeldoelen zijn. Hoofddorp is hierbij aangemerkt als een apart deelgebied. In de omgevingsvisie wordt aangegeven dat het centrumgebied zich als een aantrekkelijk verblijfsgebied ontwikkelt. Dit is in lijn met de ambities van de gemeente. De gemeente ziet daarbij echter ook graag dat deze verblijfsgebieden zich ook richten op de sociale cohesie in de stad.

Tevens wordt ten aanzien van wonen een aantal doelen in de omgevingsvisie weergegeven:

- We willen een diverser aanbod van woonmilieus.
- We willen meer diversiteit in prijs- en eigendomscategorieën; de beschikbaarheid van betaalbare woningen willen we vergroten.
- We willen goede huisvesting voor verschillende doelgroepen.
- We willen een vitale en kwalitatief goede woningvoorraad in wijken en kernen.
- We willen een toekomstbestendige leefomgeving voor onze inwoners behouden en creëren.

Ten aanzien van commerciële voorzieningen heeft de gemeente de volgende ambitie:

- We willen een toekomstbestendige voorzieningenstructuur waarbinnen ruimte bestaat voor ondernemerschap, dynamiek en innovatie: concentratie in toekomstbestendige centra; stimuleren van kwaliteit en diversiteit in centra; basis op orde in alle centra.

Daarnaast worden er verschillende ruimtelijke opgaven uitgewerkt in de omgevingsvisie. Deze opgaven gaan met name over gezondheid, milieukwaliteit water en klimaat, etc. Deze doelen zijn In dit bestemmingsplan nader uitgewerkt in de paragrafen 3.3.4 en 5.14. Het initiatief sluit aan en draagt bij aan deze opgaven.

Planspecifiek

Voorliggend initiatief sluit aan op de ontwikkeldoelen voor het gebied Hoofddorp en op de ontwikkeldoelen voor wonen en commerciële voorzieningen. Voor het overige is dit initiatief niet strijdig met de concept omgevingsvisie.

3.3.2 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (vastgesteld in oktober 2012) worden de toekomstige ontwikkelingen van de gemeente beschreven. De Structuurvisie gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen.

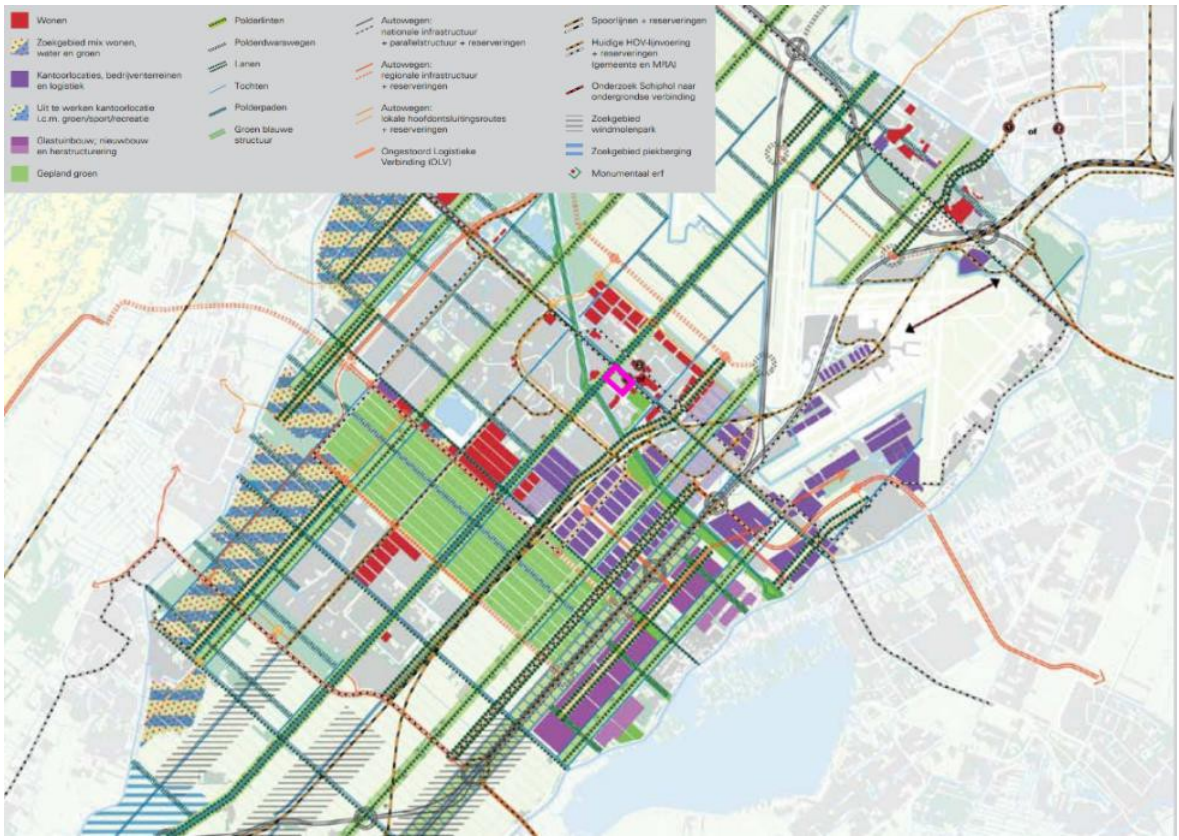
In de toekomst wil Haarlemmermeer de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus - haar zogeheten atypische stedelijkheid - versterken. Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is en verbindt, een samenleving met samenhang. Dat betekent ook dat er samenhang moet zijn tussen alle ontwikkelingen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

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

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

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





Uitsnede structuurvisiekaart Haarlemmermeer, plangebied roze omlijnd

Planspecifiek

Het plangebied is in de structuurvisie voor het overgrote deel niet specifiek aangemerkt. Voor een klein deel is het plangebied aangemerkt als potentiële woonlocatie. Tevens ligt het plangebied in de nabijheid van andere locaties welke als woonlocatie zijn aangemerkt.

Tevens voorziet het plan in de realisatie van semi- openbare ruimtes. Hiermee wordt een mogelijkheid voor ontmoeten en verbinden gecreëerd.

Het initiatief is in lijn met de structuurvisie.

3.3.3 Deelstructuurvisie Hoofddorp

Het doel van de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 is het bieden van een actueel juridisch en planologisch kader voor de ruimtelijk bestaande situatie, de huidige ontwikkelingen en de gewenste toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang (voor de periode tot 2030).

Hoofddorp is de grootste kern van de gemeente Haarlemmermeer. Er gebeurt en verandert veel. Met het opstellen van een Ontwerp Deelstructuurvisie wordt aangegeven wat van belang wordt geacht voor de toekomstige ontwikkeling van Hoofddorp. Deze deelstructuurvisie gaat over de inrichting van de ruimte in Hoofddorp. Daarbij staat de mens centraal. Een goede ruimtelijke inrichting draagt

immers bij aan de sfeer, de bereikbaarheid en de mogelijkheden voor onderling contact, en daarmee aan het welbevinden van mensen en het versterken van de economie.
De deelstructuurvisie is, na vaststelling, het toetsingskader voor alle ruimtelijke plannen in Hoofddorp. Aan de hand van dit document wordt de komende jaren – samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke groeperingen en andere overheden – invulling gegeven aan de ruimtelijke inrichting van Hoofddorp, op een manier die past bij de veranderingen die zich in de samenleving voltrekken.

Ruimte voor mensen
En het gaat niet alleen om ruimte voor water, stenen, asfalt en groen, het gaat ook om de mensen die in Hoofddorp wonen en verblijven. De inrichting van de ruimte beïnvloed of mensen met plezier hier wonen en werken. In een straat, een buurt of een bedrijvengebied waarin ze zich thuis voelen. En met voorzieningen die het leven veilig en plezierig maken. Die condities kunnen variëren van een goed verlicht fietspad door het park tot goede toegangswegen, een divers winkelaanbod, aantrekkelijke bedrijvenparken en groen en water om te recreëren. Daardoor blijft Hoofddorp ook aantrekkelijk voor mensen en bedrijven om in de gemeente te investeren. Door huizen te kopen, bedrijfsruimte te huren en door actief en betrokken deel te nemen aan de vormgeving van een plezierige samenleving voor iedereen.

Ruimte voor onvoorspelbare ontwikkelingen
De visie op de toekomst van Hoofddorp kan nooit helemaal vast worden gelegd. Elke dag gebeuren er overal in de wereld dingen die niemand heeft kunnen voorspellen. Kijk naar de effecten van economische crisis. De visie moet daarom ook ruimte bieden voor onvoorspelbare ontwikkelingen. Om geen speelbal te worden van die ontwikkelingen, is het wel zaak om als gemeente duidelijk de richting aan te geven die we voor ogen hebben.

Planspecifiek
Het initiatief draagt bij aan een goede ruimtelijke inrichting van het perceel. Er wordt voorzien in een gebouw wat toegankelijk is voor publiek en wat recht doet aan de entree van het centrumgebied. Tevens vervangt het gebouw bebouwing die al voor een langere tijd leeg stond, en welke inmiddels is gesloopt. Het initiatief is daarmee in lijn met het beleid. Voor de overige aspecten bevat het initiatief geen strijdigheden met dit beleid.

3.3.4 Kaders klimaatbeleid 2008-2020
In deze nota zijn de kaders voor toekomstig klimaatbeleid vastgelegd. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is

(1) een reductie van de CO_2-uitstoot in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990 en
(2) de realisatie van 20 procent duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/ energiebeleid wordt de trias energetica aangehouden als leidend principe:

1. Beperking van de energievraag;
2. Opwekking noodzakelijke energie door gebruikmaking van duurzame energiebronnen;

3. Indien nodig dient de opwekking van de resterende noodzakelijke energie door middel van gebruikmaking van fossiele brandstoffen, zo efficiënt en zo schoon mogelijk te geschieden.

Het klimaatbeleid is uitgewerkt in tien thema's. Per thema is aangegeven wat de beoogde CO_2-reductie of beoogde realisatie van duurzame energie binnen dat thema is. De thema's zijn:

- Gemeentelijke gebouwen, bestaand en nieuwbouw;
- Bestaande woningen;
- Nieuwbouw woningen;
- Bestaande bedrijven;
- Agrarische bedrijven/ Glastuinbouw;
- Nieuwe bedrijven;
- Verkeer en vervoer;
- Windenergie;
- Overige duurzame energie;
- Interne milieuzorg.

Daarnaast zijn twee randvoorwaarden benoemd voor het realiseren van de doelstellingen binnen de thema's. Zo zal de cultuur en de kennis binnen de gemeentelijke organisatie moeten zorgdragen voor voldoende draagvlak. Verder zal het Natuur- en milieucentrum Haarlemmermeer als expertisecentrum fungeren en bijdragen aan klimaatbewustwording en actiebereidheid tot energiezuinig en op duurzaamheid gericht gedrag bij zowel burgers als bedrijven. De uitwerking van thema’s en randvoorwaarden zal resulteren in een nog te schrijven gemeentelijk plan van aanpak.

Planspecifiek

Bij de realisatie van het plan wordt rekening gehouden met het klimaatbeleid. Het gebouw wordt gasloos gerealiseerd en voorziet daarmee in CO_2-reductie. Daarnaast worden er zonnepanelen toegepast. Voor de energieprestatienorm wordt voldaan aan de geldende BENG- eisen. Ook wordt er een CO_2-verlagende daktuin aangelegd als ontmoetingsruimte voor de bewoners en voor onder meer de waterberging.

3.3.5 Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (2018)

Op 6 februari 2018 is in het college van Burgemeester en wethouders de nota ‘Actualisatie beleidsregel Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer’ vastgesteld. De beleidsregel is een uitwerking van de eerder door de raad vastgestelde kaders 'Strategisch parkeerbeleid' (d.d. 16 maart 2017, nummer 2017.0005871). Met het handboek en bijbehorende berekeningsblad kan voor benoemde situaties de parkeernorm op eenduidige wijze worden vastgesteld. Door combinaties van de zes in te voeren variabelen functie, centrumligging, stedelijkheid, afstand tot HOV-halte of station, recht op OV-vergoeding en doelgroep met traditioneel lager autobezit, wordt de parkeernorm gericht uitgerekend. In de actualisatie van de parkeernormen zijn zeer kleine woningen (tot 40 m² woonoppervlak) en goedkopere sociale huurwoningen als aparte categorieën toegevoegd in de

parkeernormentabel. De gemeentelijke parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen, nieuwe uitbreidingen of herinrichtingen. In bestaande situaties is

uitgegaan van de normen die golden ten tijde van de realisering. Sindsdien is het autobezit en -gebruik echter toegenomen. In een aantal gevallen leidt dat tot knelpunten. De oplossing voor dit soort knelpunten wordt gezocht in maatwerk. Het is niet realistisch om die gevallen te vergelijken met huidige parkeernormen. In plaats daarvan moeten er oplossingen komen, die gebaseerd zijn op onderzoek van de bestaande situatie. Gemiddeld elke drie tot vier jaar wordt de set parkeerkencijfers door het CROW geüpdatet. Wanneer de volgende update plaatsvindt, wordt dit handboek waar nodig herzien en de toepasbaarheid van de landelijke kencijfers in Haarlemmermeer getoetst. Er zullen in nieuwe (bestemmings)plannen geen parkeernormen meer separaat vastgelegd worden. In plaats daarvan wordt verwezen naar dit handboek.

Planspecifiek
Bij dit initiatief worden de parkeernormen van de gemeente Haarlemmermeer in acht genomen. Een nadere uitwerking hiervan vindt plaats in de paragraaf verkeer en parkeren. In het bestemmingsplan zijn parkeerregels opgenomen die verwijzen naar het geldend parkeernormenbeleid.

3.3.6 Strategisch Parkeerbeleid (2017)
Het Strategisch Autoparkeerbeleid is op 16 maart 2017 door de raad vastgesteld (2017.0004524). De nota Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer maakt integraal onderdeel uit van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Het strategisch autoparkeerbeleid heeft als doel de parkeercapaciteit optimaal te verdelen: "de juiste parkeerder op de juiste plaats". Om voldoende parkeergelegenheid voor doelgroepen te faciliteren werkt de gemeente als onderdeel van het autoparkeerbeleid met parkeernormen.

Planspecifiek
De ontwikkelingen in dit bestemmingsplan voorzien in voldoende parkeerplaatsen en zijn derhalve niet in strijd met dit beleid (zie voor nadere toelichting paragraaf verkeer en parkeren).

3.3.7 Mobiliteitsvisie 2018
Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in de regio. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal daardoor toenemen. Daarnaast zet de groei van de verkeersstromen van en naar de luchthaven de bereikbaarheid van de Multimodale Knoop Schiphol onder druk.

Uitgangspunt voor de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer 2018 is dat de reiziger zelf het beste kan bepalen met welk vervoersmiddel hij zijn reis kan maken. De visie zal worden gevolgd door een nieuwe meerjarige investeringsagenda waarbij overgebleven Deltaplanprojecten (uit het voorgaande verkeersbeleid) en middelen worden meegenomen en heroverwogen. Ook worden investeringen

beter afgestemd met beheer- en onderhoudsplannen en zullen bereikbaarheidseffecten gemonitord blijven worden.

In de Mobiliteitsvisie zijn de volgende ambities opgenomen:
1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen;
2. Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen';
3. Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst; door een slimme fasering, wat nodig is wordt aangelegd, ruimte voor toekomstige uitbreiding wordt gereserveerd. Uitgangspunt is 'eerst bewegen, dan bouwen';
4. Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen;
5. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving; overlast zoveel mogelijk beperken.
6. Veilig bewegen;
7. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies;
8. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven;
9. Faciliteren van schone en stille mobiliteit;
10. Monitoring en indicatoren.

Planspecifiek
De ontwikkelingen in dit bestemmingsplan zijn niet in strijd met dit beleid.

3.3.8 Woonbeleidsprogramma 2019-2025
Om diversiteit in het woningaanbod in Haarlemmermeer, en ook Hoofddorp, te vergroten is het wenselijk hier nieuwbouw te realiseren in een centrum-stedelijk woonmilieu. Daarin gaat wonen in een grote woningdichtheid samen met werken, recreëren en winkelen. Hierin zullen veelal jonge starters, stellen zonder kinderen, alleenstaanden, gescheiden ouders en ouderen (empty- nesters) zich thuis voelen door de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer. In het stadscentrum van Hoofddorp wordt ook ingezet op centrum-stedelijk-plus: dit kent een nog grotere woningdichtheid.

Het Woonbeleidsprogramma 2019-2025 van de gemeente volgt de conclusies van de woningmilieu- en woningbehoefteonderzoeken van Companen (2012) en Rigo/WiMRA (2017) en de laatst gemeten woningbehoeftenrapportages van het Rigo uit 2019.
Door demografische ontwikkelingen, het eenzijdige huidige woningaanbod in Haarlemmermeer (ruim 70% eengezinswoningen) en rijksbeleid is er een grote woningbehoefte onder starters en onder huishoudens die aangewezen zijn op ambulante zorg. Dit vraagt om een substantieel aanbod aan sociale huurwoningen. In het centrum-stedelijke woonmilieu zijn dit met name kleine appartementen voor 1- en 2-persoonshuishoudens. Voor levensloopbestendige woningen die genoeg ruimte bieden voor het gebruik van een rolstoel is voor een appartement met 2 slaapkamers minimaal 70 m² vloeroppervlakte nodig. In het najaar van 2019 wordt onderzocht hoeveel zorggeschikte woningen er in de nieuwbouw en bestaande voorraad nodig zijn.
Er is daarnaast een grote groep met een middeninkomen. Deze groep heeft geen toegang tot de sociale huur en wordt bij hun zoektocht naar een woning vaak voorbijgestreefd door

kapitaalkrachtiger huishoudens of particuliere beleggers. Daarom is het belangrijk dat er veel betaalbare koop- en huurwoningen worden gebouwd.
Zowel in het segment 'laag' als het segment 'midden' moet voldoende aanbod in nieuwbouwplannen komen. Daarom wordt voor alle ontwikkelingen met meer dan 30 woningen een aandeel 50% betaalbaar gerealiseerd, samengesteld uit bijvoorbeeld 30% sociale huur en 20% middensegment huur- en/ of koopwoningen.
In het niet gereguleerde dure prijssegment (50% markt) bepalen de ontwikkelaars welk type woning zij bouwen. In het stadscentrum van Hoofddorp zal dit liggen in dure appartementen voor stellen zonder kinderen, expats of meer vermogende empty nesters enzovoort.

Planspecifiek

Het woningprogramma binnen dit bestemmingsplan zal worden ontwikkeld binnen bovenstaand programma. Hiermee draagt dit bestemmingsplan bij aan de woningvraag binnen de gemeente Hoofddorp en past het binnen de beleidskader van het Woonbeleidsprogramma 2019-2025.

Hoofdstuk 4 Nieuwe situatie

4.1 Inleiding

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een complex voor 136 appartementen en onder meer horeca en detailhandel mogelijk. Hierbij wordt ook een inpandige parkeervoorziening gerealiseerd. Voorafgaand aan het ontwerp is eerst een stedenbouwkundig programma van eisen opgesteld, wat uiteindelijk de basis vormt voor dit plan. Daarnaast wordt het bouwvlak van de naastgelegen kerk aangepast. De Marktpleinkerk wordt aan de achterzijde een stuk uitgebreid waarbij er in de kerk ruimte ontstaat voor nieuwe functies. De toevoeging van deze ruimtes voorziet in de invulling van een bestaande behoefte van de kerk. Door aan de achterzijde een nieuwe entree te creëren wordt een verbinding met het nieuwe gebouw gerealiseerd.
In dit hoofdstuk wordt de toekomstige situatie aan de hand van de ruimtelijke en functionele structuur beschreven.

4.2 Ruimtelijke structuur

Stedenbouwkundige visie
Het voorgenomen project is tweeledig. Ter plaatse van het voormalige, inmiddels gesloopte, gebouw 'De Deining' en de V&D wordt een nieuw gebouw opgericht: Trom. Daarnaast wordt de naastgelegen marktpleinkerk uitgebreid aan de achterzijde zodat er meer functies in het gebouw toegevoegd kunnen worden.

Trom
Het plan voorziet in de realisatie van een rechthoekig alzijdig bouwblok. Dit voorziet in een aantal stedenbouwkundige voordelen:

- Het gebouw presenteert zich niet alleen op een statige manier aan het plein, maar gaat aan weerszijde de hoek om waardoor de Marktlaan en het gebied rond de kerk met het plein verbonden worden.
- Er wordt aan de zijkant bij de kerk een groot en groen terras gecreëerd. Op beperkte schaal wordt een terras aan de zijde van de Marktpleinkerk en het plein gecreëerd, de zijde waar de toekomstige Horeca gesitueerd wordt.
- Het gebouw staat op deze manier in verbinding met de monumentale Marktpleinkerk. Door ruimte te laten bij de kerk krijgt de kerk meerwaarde.
- Het gebouw moet een 'Kloek gebaar' maken naar de omgeving en naar het centrum van Hoofddorp. Bij het gebouw wordt er gebruik gemaakt van zacht getinte materialen. De plint wordt op een transparante manier vorm gegeven.

Ruimtelijk kwalitatieve beschrijving

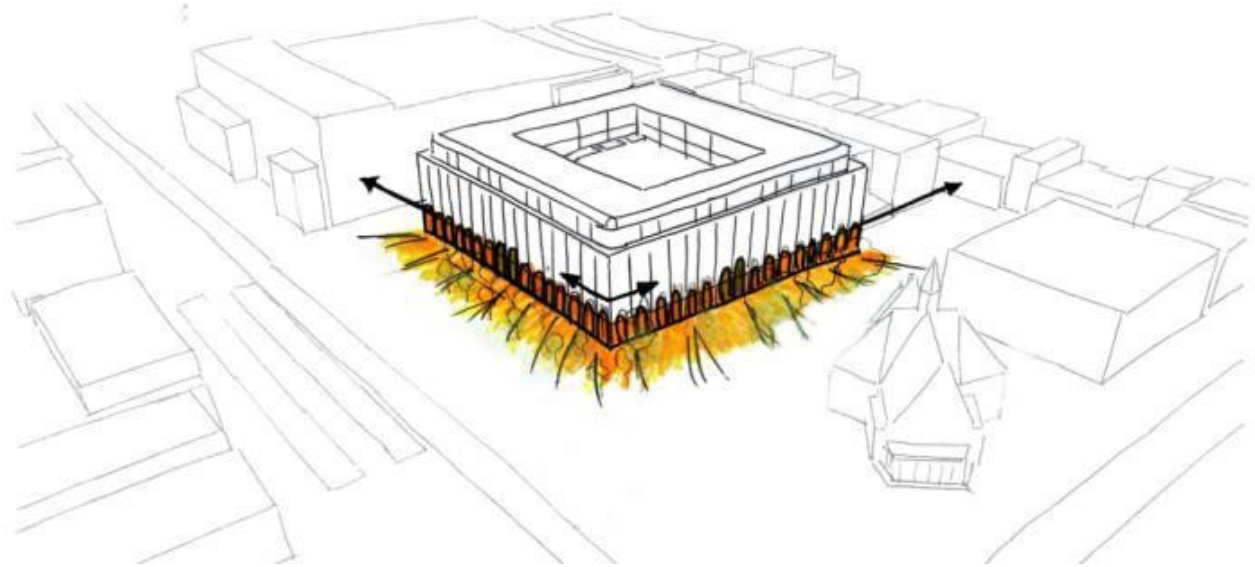
De herontwikkeling van het Dik Tromplein voorziet in de realisatie van onder meer 136 appartementen, horeca, detailhandel en (openbaar) parkeren. Bij het ontwerp van het gebouw is rekening gehouden met het feit dat het gebouw midden in het dorp komt te staan.

Met dit ontwerp wordt er voorzien in een herkenbaar, monumentaal, alzijdig en autonoom gebouw, waarin alle functies op een slimme manier geïntegreerd zijn.
Het gebouw heeft een klassiek stedelijke uitstraling, waardoor het historisch karakter van het plein een waardevolle en statige hedendaagse aanvulling krijgt. Het gebouw verbindt het plein met de belangrijkste winkelstraat van Hoofddorp als een statige hoeksteen.
Aan de pleinzijde wordt de openbare ruimte in overeenstemming gebracht met die van het bestaande plein, waarbij het bestaande terras van horecagelegenheid 'Frenkie' mogelijk naar de zuidwest zijde van de kiosk wordt verplaatst.

Aan de zijde van de kerk vormt het gebouw een waardig decor voor het, eigenwijs in de ruimte geplaatste, kerkgebouw. Op die manier is er bij het ontwerp van het gebouw rekening gehouden met de ruimte tussen het nieuwe gebouw en de bestaande kerk. Deze zal groen ingericht worden wat voorziet in een stedenbouwkundig waardevolle toevoeging. Deze zuidwestzijde van het gebouw ligt gunstig op de zon en is daarmee een uitgelezen plek voor horeca met een terras. De kerk krijgt een spiegelbeeldige eigen ruimte net als het polderhuis, waardoor de vier prominente gebouwen op de kruising van Hoofdvaart en Kruisweg een herkenbaar midden van het dorp blijven vormen. De leibomen die voorheen op het Dik Tromplein stonden worden hier herplant om dat kader te accentueren.

Het groen tussen de kerk en het Tromgebouw zorgt er tevens voor dat de ruimte van het plein en dat van het bevoorradingsgebied achter de voormalige Rabobank functioneel verbonden en ruimtelijk van elkaar gescheiden zijn. Het heeft een hoge verblijfskwaliteit, waardoor het samen met de Beurs, de Polderboom en Frenkie een waardevolle toevoeging is aan het uitgaansleven van Hoofddorp.

Op onderstaande afbeelding is een impressie van het te realiseren gebouw weergegeven.



Impressie van het te realiseren gebouw

Duurzaamheid

TROM voldoet aan de BENG-eisen. De CO_2-verlagende daktuin geeft een aangename sfeer, is goed voor de biodiversiteit en gaat hittestress tegen. De daktuin en het retentiedak zorgen er voor dat het regenwater bij hevige buien wordt vastgehouden. Het (hoge) dak van het gebouw zal verder worden voorzien van zoveel mogelijk zonnepanelen. Er wordt een monobron als energievoorziening aangelegd waarmee zowel de woningen als de commerciële voorzieningen van warmte en koude kan worden voorzien. Door veel aandacht te besteden aan materialisatie en detaillering wordt er voor gezorgd dat het gebouw ook op de lange termijn mooi blijft. De daktuin wordt aan de binnenzijde van het gebouw gerealiseerd, boven op de parkeergarage in het gebouw.

Verkeer en bereikbaarheid

In het ontwerp worden de verkeersstromen voor voetgangers, fietsers, auto's en bevoorrading zoveel mogelijk van elkaar gescheiden. Parkeren wordt uit het zicht gerealiseerd in de kern van het gebouw boven de begane grond en beslaat 4 lagen. Bovenop de parkeergarage is een daktuin voorzien. De parkeergarage is openbaar. Hulpdiensten kunnen aan de voorzijde van het gebouw worden opgesteld en aan de zijkant bij de ingang van het gebouw. Ook worden er naast het gebouw in de bestaande buitenruimte afvalcontainers geplaatst.

Kerk

Om uitbreiding van de kerk in de toekomst mogelijk te maken, is een ruimer bouwvlak opgenomen. De kerk wordt aan de achterzijde uitgebreid waardoor er meer ruimte ontstaat voor de bestaande functies in de kerk worden toegevoegd. Dit betreffen bijvoorbeeld vergaderzalen, een consistorie, bijeenkomstruimtes, enzovoorts. In totaal wordt er 310 m² aan functies gerealiseerd. Deze functies

waren voorheen deels in het gebouw Deining aanwezig. Met deze uitbreiding wordt tevens het gebied tussen het gebouw TROM en de kerk geactiveerd. De transparantie van de kopse gevel (aan de achterzijde) maakt de verbinding extra sterk. De uitbreiding is een open gebaar naar de omgeving en levert een intiem interieur op dat past bij de eigen identiteit van de kerk.

Aan de achterzijde van de kerk wordt een nieuwe entree gecreëerd. Door deze entree wordt het groene carré tussen de marktpleinkerk en het gebouw Trom geactiveerd, en vormt de achterzijde van de kerk een sterker deel van de omgeving.

Op onderstaande afbeelding is een impressie van de uitbreiding weergegeven.



Uitbreiding Marktpleinkerk aan achterzijde

4.3 Functionele structuur

TROM

In het plangebied worden onder meer 136 woningen, winkels en horeca gerealiseerd. Daarbij wordt de benodigde parkeervoorziening in het pand gerealiseerd. De langdurige leegstand in het plangebied wordt hiermee beëindigd. In de directe omgeving van het plangebied zijn veel verschillende functies te onderscheiden waaronder kantoren, detailhandel, horeca, wonen, enzovoort. De nieuw toe te voegen functies passen daarmee goed in de omgeving. De nieuwe functies verschillen niet van de huidige functies in de omgeving. Door het realiseren van het nieuwe

gebouw wordt voorzien in een kwalitatieve verbetering ten aanzien van de commerciële ruimten waardoor deze ruimten aantrekkelijker worden voor huurders. De ruimte wordt tevens aantrekkelijker doordat de nieuwe parkeervoorzieningen de bestaande parkeerbehoefte invullen. Het initiatief is om deze reden functioneel inpasbaar.

Setback en hoogte
Het gebouw wordt niet in één rechte lijn opgetrokken. Om het geheel een goede uitstraling te geven en stedenbouwkundig goed in te passen is er een setback in het gebouw gevormd. De setback is gevormd bij de bovenste verdieping van het gebouw en laat de voorgevel met een klein stukje terugspringen. Boven deze setback is een uitstekende dakrand ontworpen.

Het gebouw krijgt een maximale hoogte van circa 24,5 meter en past daarmee goed in de omgeving en bij de omliggende gebouwen. Het gebouw is minder hoog dan de omliggende gebouwen. Hierdoor voorziet het gebouw in een overgang naar de naastgelegen kerk en het plein voor het gebouw.

4.4 Aanpassingen aan bestemmingsplan

Om de voorgenomen ontwikkelingen mogelijk te maken wordt het bestemmingsplan ter plaatse op een aantal punten herzien. In de eerste plaats worden de bouwvlakken van het gebouw Trom en de Marktpleinkerk vergroot. Het bouwvlak van het Trom gebouw wordt uitgebreid richting de zijde van het Dik Tromplein aangezien dit gebouw ook verder naar voren staat dan het eerdere V&D gebouw. Het bouwvlak van de Marktpleinkerk wordt aan de achterzijde van de kerk iets vergroot zodat er ruimte is voor de voorgenomen uitbreiding ter plaatse.
Naast de bouwvlakken worden daar waar noodzakelijk de maximaal toegestane bouwhoogtes gewijzigd. Het gebouw Trom is groter dan het gebouw wat er eerder stond. Om deze reden is de bouwhoogte ter plaatse verhoogd naar 25 meter. Ter plaatse van de Marktpleinkerk blijven de bestaande bouwhoogtes gehandhaafd, ook ter plaatse van de nieuwe uitbreiding.
De regels ter plaatse van het Trom gebouw en de Marktpleinkerk worden uitgebreid qua gebruiksmogelijkheden. Zo worden de woningen en de commerciële gelegenheden in het Trom gebouw op een adequate manier vastgelegd voor zover het bestaande bestemmingsplan daar nog niet in voorzag. Ter plaatse van de Marktpleinkerk worden de door de kerk gewenste activiteiten vastgelegd. De precieze opzet van de nieuwe regels is uitgewerkt in hoofdstuk 7 van deze toelichting.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en beperkingen

5.1 Water

5.1.1 Wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

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

Waterwet

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

Waterbeheerplan 5 2016-2021

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

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

Riolering en afkoppelen

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

Keur Rijnland 2015

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

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

Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030

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

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

In het Waterplan worden ook grondwatermaatregelen beschreven, omdat deze een belangrijke link hebben met de rest van het watersysteem, zoals oppervlaktewater en de ruimtelijke inrichting. Daarnaast is er in het verleden onvoldoende aandacht besteed aan grondwater, waardoor een inhaalslag nodig is om aan de zorgplicht te voldoen.

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

Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2019
De gemeente is op grond van de Wet milieubeheer verplicht periodiek een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) vast te stellen om invulling te geven aan haar zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Het GRP bevat rioleringsbeleid en een overzicht van alle aanwezige rioleringsvoorzieningen, inclusief de actuele toestand ervan en de te verwachten vervangingsperioden. Ook geeft het plan inzicht in de wijze waarop de riolering wordt beheerd, welke effecten er zijn voor het milieu en hoe het beheer wordt gefinancierd.

De gedachten vanuit de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, Proeftuin klimaatbestendige stad en het integraal Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030 zijn ook van toepassing op het gemeentelijke riolerings- en grondwaterbeleid. De rode draad in het beleid is dat de gemeente streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.

Het GRP geeft basis de planning van nieuwe aanleg, plannen om vuiluitworp te reduceren en plannen voor beheer en onderhoud voor de komende vijf jaar, met een doorkijk naar de verdere toekomst. Bij nieuwbouw en verbouw is het gescheiden aanbieden van het afvalwater en het hemelwater het uitgangspunt. Voor nieuwbouwwijken en grotere reconstructiegebieden wordt uitgegaan van een zwaardere ontwerpnorm voor het rioolstelsel, waardoor zwaardere regenbuien minder snel overlast veroorzaken. Om overlast door grondwater te voorkomen voorziet het GRP in de aanleg van drainage in vijf wijken: Rijsenhout-Zuid, Pax, Graan voor Visch (Hoofddorp), Linquenda, Welgelegen (Nieuw-Vennep), en het uitvoeren van grondwatermaatregelen in Zwanenburg.

Vanuit het Bestuursakkoord Water heeft de gemeente verdere invulling gegeven aan een verbetering van de samenwerking met omliggende gemeenten en met het Hoogheemraadschap van Rijnland.

5.1.2 Onderzoek
Voor elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling is het noodzakelijk om de digitale watertoets te doorlopen. Ook voor deze ontwikkeling is de watertoets doorlopen. Het toetsresultaat is te vinden in bijlage 1 Watertoets. Uit de watertoets blijkt dat het waterschap mogelijk een waterbelang heeft bij het initiatief. Om deze reden zal het plan aan het waterschap ter beoordeling worden voorgelegd. Daar waar het waterschap aanvullingen nodig acht, zullen deze in het bestemmingsplan verwerkt worden.

Bij de ontwikkeling zal de grondwaterstand door middel van bemaling verlaagd worden. Gelet op de omvang van deze activiteit is een m.e.r. beoordeling noodzakelijk. In dit kader is een aanmeldnotitie m.e.r. voor de activiteit 'bemaling' opgesteld. Deze notitie is opgenomen in de bijlage. Als gevolg van de bemaling zal in de omgeving minimale verandering in de grondwaterstand optreden. Daar waar nodig worden maatregelen getroffen om negatieve effecten tegen te gaan. Er wordt een CO_2-verlagende daktuin met waterretentie gerealiseerd dat er samen voor zorgt dat het regenwater wordt vastgehouden. Daarnaast neemt het verharde oppervlak door de daktuin ten opzichte van de oude situatie fors af.

5.1.3 Conclusie

Op het gebied van de waterhuishouding zijn geen knelpunten te verwachten door de in dit bestemmingsplan voorziene bestemmingen en ontwikkelingen. Vanwege het belang van het Hoogheemraadschap van Rijnland moet het plan opgestuurd worden naar het waterschap.

5.2 Bodem

5.2.1 Wet- en regelgeving

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

- sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden);
- schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden).

Voor alle typen grond speelt de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit (BsB) en de Vrijstellingsregeling grondverzet een rol. Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde en de milieuhygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden (BGW's). Bodemgebruikswaarden zijn een product van het functiegericht saneringsbeleid "Van Trechter naar Zeef". Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Dit besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.

Gemeentelijke nota bodembeheer

Met het Besluit bodemkwaliteit (2015) en de bijbehorende Regeling bodemkwaliteit (2015) is een stap gezet in de richting van duurzaam bodembeheer. Uitgangspunt in de bijbehorende normstelling is de directe relatie tussen de chemische bodemkwaliteit en het gebruik van de bodem, gebaseerd op een risicobenadering. In situaties met een gering risico gelden daarom beperkte regels en minder strenge normen dan in situaties met meer risico's. Haarlemmermeer probeert zoveel mogelijk een afweging te maken op basis van feitelijke risico's.

De Nota Bodembeheer (2018) biedt een praktische richtlijn aan de gemeentemedewerkers, adviesbureaus, aannemers en andere bodemintermediairs hoe in Haarlemmermeer het beste met vrijkomende grond en baggerspecie kan worden omgesprongen, waarbij aan zaken als gezond verstand, kostenbesparing, milieuwinst en voldoen aan geldende wet- en regelgeving veelaandacht is besteed. Een instrument dat inzicht geeft in de bodem is de nieuwe bodemkwaliteitskaart, waarin honderden bodemonderzoeken uit de periode 2010-2017 zijn ingevoerd, afkomstig van onverdachte locaties (niet-brongerelateerde verontreinigingen) en heeft een nieuwe berekening plaatsgevonden van de bodemkwaliteit in de diverse bodemkwaliteitszones. Ook de bodemfunctiekaart is geactualiseerd.

Ondanks toegenomen bedrijvigheid in de polder voldoet de diffuse bodemkwaliteit in het grootste deel van het gebied wat betreft de stoffen uit het standaard stoffenpakket nog altijd aan de Achtergrondwaarde (schoon). Deze grond is in principe geschikt om - onder voorwaarden - overal zonder onderzoek te hergebruiken (zone 1). Een klein gedeelte van het gebied heeft een bodemkwaliteit die voldoet aan de kwaliteitsklasse wonen (zone 2). In deze zones geldt in principe het generieke beleidskader. In enkele deelgebieden voldoet het generieke kader niet, dit zijn Schiphol Trade Park en Park21.

5.2.2 Onderzoek

Bij het toekennen van bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het bijzonder wanneer een nieuw ruimtelijk plan voorziet in nieuwe ontwikkelingen, is het van belang om bij de planvoorbereiding onderzoek naar de bodemkwaliteit te laten uitvoeren. Een bestemming kan pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is voor een nieuwe of aangepaste bestemming. Daarbij is wettelijk bepaald dat een omgevingsvergunningplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers en het milieu.

In het kader van voorliggend initiatief is een bodemonderzoek uitgevoerd. De bodemonderzoeken zijn uitgevoerd ter plaatse van het nieuwe gebouw Trom en de Marktpleinkerk. De bodemonderzoeken zijn te vinden in bijlage 2 en 3. Uit het onderzoek blijkt dat er ter plaatse van het gebouw Trom geen significante verontreinigingen zijn gevonden. Ook is er ter plaatse van de locatie geen asbest aangetroffen.
Het onderzoek kon echter niet op alle plaatsen worden uitgevoerd. Daarom zijn na de sloop van het gebouw de resterende delen onderzocht. Daarbij is een aantal extra aspecten onderzocht. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 4. Uit dit onderzoek blijkt dat ter plaatse een olieverontreiniging aanwezig is. Deze verontreiniging wordt gesaneerd. Daarnaast zijn geen verontreinigingen aangetroffen.

Ter plaatse van de Marktpleinkerk is wel een verontreiniging aangetroffen. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt ervan uitgegaan dat op de onderzoekslocatie een geval van ernstige bodemverontreiniging (>25 m^3 sterk verontreinigd bodemvolume) aanwezig is.
De omgevingsvergunning voor het bouwen zal alleen worden verleend wanneer wordt voldaan aan de wettelijke eisen ten aanzien van bodemkwaliteit voor de betreffende functie en de eisen bij afvoer of herschikking van grond.

5.2.3 Conclusie
Het aspect bodem vormt geen belemmering voor het initiatief. De verontreinigingen worden gesaneerd.

5.3 Flora en fauna

5.3.1 Wet- en regelgeving
Vogel- en Habitatrichtlijn
De natuurbescherming is onderverdeeld in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming vindt plaats via de Vogel- en Habitatrichtlijn, richtlijnen voor Natura 2000. Deze richtlijnen zijn uitgewerkt in nationale wetgeving en dus niet rechtstreeks van toepassing.

Wet natuurbescherming
Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Flora & Faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Het nieuwe stelsel neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Dat is niet alleen van belang vanwege het feit dat Nederland is gehouden tot nakoming van zijn internationale verplichtingen, maar ook, omdat de Europese regelgeving een hoog beschermingsniveau van de natuur verzekert, hoger dan de bescherming die vóór de totstandbrenging van de Europese kaders werd geboden door de nationale wetgeving. Met het oog op een goede doorwerking van de Europese beschermingskaders en maximale duidelijkheid voor burgers, ondernemers en overheden is ervoor gekozen de kern en reikwijdte van de Europese voorschriften op herkenbare wijze op formeel wetsniveau te regelen. Waar dat noodzakelijk is voor een adequate bescherming van natuurwaarden waarvoor geen specifieke bescherming is voorzien in Europese regelgeving worden op formeel wetsniveau aanvullende, als zodanig kenbare 'nationale' beschermingsvoorschriften verankerd. De verschillende onderdelen van de wettelijke regeling (te weten de regelingen inzake de bescherming van gebieden, van soorten en van houtopstanden) zijn beter afgestemd op elkaar en ook op de voornemens ten aanzien van het omgevingsrecht, onder meer op het punt van procedurele integratie van plannen en besluiten inzake gebiedsontwikkeling. Het instrumentarium voor de aanpak van illegale handel in dieren en planten van beschermde soorten, illegale handel in producten daarvan en handel in illegaal geproduceerd hout of producten daarvan wordt met dit wetsvoorstel versterkt. De normen en maatregelen als voorzien in dit wetsvoorstel strekken tot de bescherming van de kernnatuurwaarden en de houtopstanden. Zij staan niet op zichzelf, maar maken deel uit van veel groter maatregelenpakket gericht op de bescherming van natuurwaarden en het tegengaan van biodiversiteitsverlies. De taken en verantwoordelijkheden

worden in het wetsvoorstel zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd, overeenkomstig het uitgangspunt 'decentraal tenzij'. Eén van de verantwoordelijkheden van de provincie is Natuurnetwerk Nederland, een netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden.

Een belangrijk criterium in de wet is ‘gunstige staat van instandhouding van een soort’. Daarvan is sprake als:

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

5.3.2 Onderzoek

Flora en fauna

In het plangebied van het Trom gebouw is geen groen aanwezig. In 2020 zijn de aanwezige gebouwen reeds gesloopt. Ter plaatse zijn geen ecologische waarden meer aanwezig.
Ten behoeve van de uitbreiding van de Marktpleinkerk is een ecologische inventarisatie uitgevoerd. Deze is opgenomen in bijlage 5 bij dit bestemmingsplan. Uit de inventarisatie blijkt dat er geen beschermde diersoorten ter plaatse aanwezig zijn. Vervolgonderzoek is niet noodzakelijk. Wel dient er rekening gehouden te worden met het broedseizoen van vogels.

Gebiedsbescherming

In het kader van gebiedsbescherming is een Aerius-berekening uitgevoerd. Deze berekening is opgenomen in bijlage 6 bij dit bestemmingsplan. Naar aanleiding van recente jurisprudentie van de Raad van State is deze stikstofberekening voorzien van een berekening van de aanlegfase. Tevens zijn in de berekening rekenpunten toegevoegd waar in de toekomstige versie van Aerius nieuwe gevoelige habitattypen zijn opgenomen. Door deze toevoeging wordt in feite gesimuleerd dat de berekening met de geüpdatete versie van Aerius heeft plaatsgevonden.
Uit de berekening blijkt dat het initiatief niet voorziet in een extra stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Het initiatief geen negatieve invloed op beschermde gebieden.

5.3.3 Conclusie

De ontwikkeling leidt niet tot effecten op de flora en fauna. Negatieve ecologische effecten zijn niet te verwachten in het kader van dit initiatief. De CO_2-verlagende daktuin heeft een positieve invloed op de biodiversiteit ter plaatse. Ter plaatse van de Marktpleinkerk zijn geen beschermde soorten aanwezig. Wel dient er rekening gehouden te worden met het broedseizoen van vogels.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1 Wet- en regelgeving

Nederland tekende in 1992 het Verdrag van Malta dat de omgang met het Europees archeologisch erfgoed regelt. Aanleiding voor dit verdrag was dat het Europese archeologische erfgoed in toenemende mate bedreigd werd. Niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet vervangt 6 wetten op het gebied van cultureel erfgoed en sorteert hiermee voor op de komende Omgevingswet. Door de wetten te bundelen en een aantal regels te vernieuwen is de wetgeving minder versnipperd. In de Erfgoedwet staat onder andere; wat cultureel erfgoed is; wie welke verantwoordelijkheden heeft en hoe Nederland daar toezicht op houdt. De Erfgoedwet gaat over de bescherming van het cultureel erfgoed. Er is ook erfgoed in ruimtelijke ordening (de leefruimte om ons heen). Hoe Nederland daarmee omgaat staat in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

De gemeentelijke Erfgoedvisie 2020-2030 Erfgoed omarmen en beleven (vastgesteld in 2020) is de actuele erfgoednota. Het actuele archeologiebeleid is vastgelegd in de Archeologienota die is vastgesteld op 4 maart 2021. Beide beleidsstukken leggen de nadruk op benadering van erfgoed vanuit twee verhaallijnen: water en pionieren, transport en logistiek. Het gaat hier om drie terreinen: cultuurlandschappen, archeologie en gebouwde monumenten.

5.4.2 Inventarisatie

In de gemeente Haarlemmermeer zijn de volgende aardkundige monumenten en door de provincie aangewezen aardkundig waardevolle gebieden aanwezig: de strandwal bij Stompetoren en de Stelling van Amsterdam. In de gemeente Haarlemmermeer bevinden zich geen door het rijk, provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten.
Op de archeologische beleidskaart ligt het plangebied in de zone: Waarde archeologie 6. Op basis hiervan geldt een onderzoeksverplichting bij bodemingrepen groter dan 10.000m en dieper dan 40 cm.
Op de archeologische verwachtingskaart ligt het plangebied in een zone met lage verwachting.
Als er alsnog een archeologische vondst bij de grondwerkzaamheden gedaan wordt dan is de vinder verplicht om deze toevalsvondst te melden via Archis dan wel het vondstmeldingsformulier, en de vondst zes maanden beschikbaar te houden voor wetenschappelijk onderzoek. De ontwikkeling blijft onder de genoemde grenzen. Archeologisch onderzoek is dan ook niet nodig.
Direct naast het plangebied is de Marktpleinkerk gelegen. Bij het ontwerp van het initiatief is rekening gehouden met de inpassing van de kerk in de omgeving, en de inpassing van het gebouw bij de kerk. Er wordt geen afbreuk gedaan aan het aangezicht van de kerk door de komst van het initiatief. Om dit te borgen, is voor het uitbreidingsplan van de kerk dezelfde architect gekozen als voor het gebouw TROM.

5.4.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie en archeologie vormt geen belemmering voor het initiatief.

5.5 Geluid

5.5.1 Wet- en regelgeving

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder is bepaald dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). 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. Aan de Hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.1

Industrielawaai

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

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

Luchtverkeerslawaai

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidsbelasting (overdag (Lden) en ‘s nachts

(Lnight) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen.

5.5.2 Onderzoek

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder is bij de vaststelling van een bestemmingsplan het noodzakelijk dat een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd naar de geluidbelasting op gevels van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en andere geluidsgevoelige terreinen, die binnen de geluidszone van een weg vallen. Langs wegen bevindt zich een zone, waarvan de breedte is opgenomen in artikel 74 van de Wet geluidhinder. De zonebreedte is bij wegverkeer afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied ligt. Buitenstedelijk is het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend in de zone van een auto(snel)weg. Het overige gebied is binnenstedelijk. 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. Op basis van het verkeersonderzoek (bijlage 8) is in overleg met de gemeente Haarlemmermeer geadviseerd om de Hoofdweg Oostzijde (tussen de rotonde Beursplein en het kruispunt ter hoogte van het Burgemeester van Stamplein af te waarderen naar 30 km/h.
Bij het toekennen van nieuwe bestemmingen in het bestemmingsplan, zal de geluidsbelasting onderzocht moeten worden. Vastgesteld moet worden dat de toegekende bestemming op akoestisch gebied realiseerbaar is.

Voor dit initiatief is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt het volgende:
De woningen binnen de nieuwe ontwikkeling zijn gelegen binnen de wettelijke zones van de Hoofdweg. Voor deze weg is het noodzakelijk een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai uit te voeren. Voor het Marktplein en de toegangsweg naar de parkeergarage geldt een 30-km regime. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting ten gevolge van deze wegen ook onderzocht. Het akoestisch onderzoek is te vinden in bijlage 7. Uit het onderzoek blijkt dat geen sprake is van overschrijdingen ten gevolge van de Hoofdweg en dus wordt voldaan aan de eisen van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting ten gevolge van het Marktplein/Kruisweg oost bedraagt maximaal 54 dB. Deze geluidbelasting dient te worden beoordeeld in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Wanneer wordt aangesloten bij de voorkeursgrenswaarden van 48 dB uit de Wet geluidhinder, bedraagt de overschrijding maximaal 6 dB vanwege deze weg. Voor de woningen geldt dat voldaan moet worden aan een maximale binnenwaarde van 33 dB. Op grond van het bouwbesluit 2012 is een minimale gevelwering van 20 dB benodigd. Gezien de maximale geluidbelasting van 54 dB zal de gevelwering op enkele punten dus iets hoger moeten zijn dan de minimale vereisten uit het bouwbesluit 2012.

5.5.3 Conclusie

Daar waar noodzakelijk dienen bij het initiatief maatregelen genomen te worden om de maximale binnenwaarde te waarborgen. De geluidbelasting ten gevolge van het Marktplein/Kruisweg bedraagt maximaal 54 dB en is hier mee hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Omdat hier sprake is van een 30-km weg, is er geen sprake van een toetsing aan de Wet geluidhinder, maar uitsluitend van toetsing aan een goede ruimtelijke ordening. Aangezien alle woningen beschikken over een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte, kan geconcludeerd worden dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Voor het overige vormt het aspect geluid geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.6 Verkeer en parkeren

In deze paragraaf wordt uitgewerkt of het initiatief voldoet aan de normen voor verkeer en parkeren.

5.6.1 Verkeer

Het initiatief heeft betrekking op de realisatie van onder meer 136 appartementen en circa 4.000 m² aan commerciële voorzieningen. In het kader van dit initiatief is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 8. Uit het onderzoek blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling 1.079 verkeersbewegingen genereert tijdens een werkdagetmaal. Twee van de drie kruispunten kunnen de toekomstige verkeersintensiteiten goed verwerken, namelijk de uitrit vanaf de ontwikkeling TROM en het kruispunt Hoofdweg Oostzijde – Burgemeester van Stamplein. Op deze kruispunten zijn de wachtrijen en verliestijden acceptabel en voldoet de huidige vormgeving. De toevoeging van 310 m2 aan maatschappelijke functies geeft amper extra verkeer en naar verwachting niet meer dan de huidige functie. Een aanpassing in het verkeersonderzoek is daarom **niet** nodig.
Wat betreft de Beurspleinrotonde zijn de conclusies anders. In de huidige situatie is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling hier redelijk tot matig. In de autonome variant blijkt echter dat de wachtrijen en verliestijden dusdanig toenemen dat de verkeersafwikkeling als slecht beoordeeld wordt: de verliestijden overschrijden de gestelde grenswaarden en de wachtrijen slaan soms ver terug, waarmee ze andere rijrichtingen blokkeren. Doordat het kruispunt in de autonome situatie al (meer dan) verzadigd is, nemen de wachtrijen en verliestijd in de planvariant exponentieel toe.
De Beurspleinrotonde is een knelpunt welke geen extra autoverkeer kan verwerken. Daarom is onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen om dit knelpunt op te lossen. Door het afwaarderen van de Hoofdweg tussen van Stamplein en Beurspleinrotonde wordt deze route qua reistijd minder aantrekkelijk, waardoor er minder verkeer over de Hoofdweg zal rijden. Daardoor zal er ook iets minder verkeer vanaf de Hoofdweg de Beurspleinrotonde op en af rijden, waardoor de verkeersafwikkeling hier genoeg zal verbeteren om de ontwikkeling van TROM toe te kunnen staan.

5.6.2 Parkeren

Het initiatief voorziet in de realisatie van 296 parkeerplaatsen. Op basis van een parkeerberekening, leidt de komst van het initiatief tot een toename van de parkeerbehoefte van totaal 106 parkeerplaatsen. De volledig uitgewerkte berekening is opgenomen in bijlage 9. Tevens wordt de bestaande parkeerclaim van de vorige eigenaren overgenomen. Deze claim bedraagt 190 parkeerplaatsen. In totaal is er een behoefte aan 296 parkeerplaatsen. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen waarmee voldoende parkeergelegenheid wordt geborgd.
In de parkeerberekening is tevens rekening gehouden met de uitbreiding van de Marktpleinkerk.

5.6.3 Conclusie

Er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en de extra verkeersdruk kan goed verwerkt worden door de omliggende wegen. De omliggende wegenstructuur wordt, mede naar aanleiding van dit project, aangepast. Deze aanpassing krijgt vorm door middel van een afwaardering van de Hoofdweg Oostzijde (tussen de rotonde Beursplein en het van Stamplein) in Hoofddorp. Er worden 2 meter brede fietsstroken aangelegd over een lengte van 320 meter. Ook wordt de maximum snelheid verlaagd naar 30 km/uur. Hiervoor dient een apart besluit genomen. De verkeerskundige aanpassingen zijn financieel haalbaar en gedekt. Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

5.7 Lucht

5.7.1 Wet- en regelgeving

Wet luchtkwaliteit

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

Wet Milieubeheer

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}), benzeen (C_6H_6), zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM10) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

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

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

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

2. Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen en dergelijke op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM_{10} en/of NO_2. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.7.2 Onderzoek

Het initiatief heeft betrekking op de realisatie van onder meer 136 appartementen en commerciële voorzieningen. Op basis van het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zullen deze appartementen en centrumfuncties maximaal voorzien in 1.079 ritten per etmaal. Met behulp van de Nibm-tool is uitgerekend of het project in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Op onderstaande afbeelding is een uitsnede van de Nibm- tool weergegeven.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

	Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1079
	Aandeel vrachtverkeer	1,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	0,86
	PM_{10} in µg/m^3	0,16
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Nibm-tool

Uit de Nibm-tool blijkt dat het initiatief niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Nader onderzoek of het treffen van maatregelen is dan ook niet noodzakelijk.

Luchtkwaliteit gevoelige functies

De WHO kent een wettelijke norm voor luchtkwaliteit op gevoelige functies. In 2018 heeft de GGD een richtlijn gegeven voor aan te houden afstanden van gevoelige functies tot wegen. Dit is bij wegen met > 10.000 motorvoertuigen per etmaal een afstand van 50 meter. Jurisprudentie geeft aan dat vanuit goede ruimtelijke ordening gemeenten hierover afweging moet maken bij ontwikkelingen.
In de Omgevingsvisie Haarlemmermeer (ter vaststelling naar de raad) is opgenomen dat Haarlemmermeer beleid voor gezondheid gaat opstellen, kijkend naar afstand tot wegen en een belangenafweging voor het mogelijk blijven maken van ontwikkelingen.
Op dit moment is er zowel om de jurisprudentie te volgen als om een eerste invulling te geven aan de Omgevingsvisie, een concept afwegingskader luchtkwaliteit opgesteld. Nieuwe ontwikkelingen worden hier nu aan getoetst.

Hieronder is een motivering opgenomen waarom de ontwikkeling in het kader van de luchtkwaliteit ter plaatse inpasbaar is. Het gaat hier met name om de afstanden in relatie tot verkeersintensiteiten: In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel afstand er gehouden moet worden tussen een weg en een gevoelige functie:

Mvt/etmaal	aantal meters
0-6.000	2
6.000-10.000	10
10.000-15.000	20
15.000-20.000	30
20.000-35.000	50
35.000-45.000	70
>45.000	100
Rijksweg	300

Tabel: afstanden tussen wegen en gevoelige functies

Het initiatief ligt in de nabijheid van de volgende wegen waar de volgende intensiteiten gelden:

weg	intensiteit 2030
Marktplein/ Kruisweg oost	7.565
Hoofdweg Oostzijde (zuidelijk deel)	9.968
Hoofdweg Oostzijde (noordelijk deel)	8.660
Kruisweg west	18.120

Bij de wegen waar minder dan 10.000 motorvoertuigen per dag rijden moet, op basis van de tabel een afstand van 10 meter worden aangehouden. Bij de Kruisweg moet een afstand van 20 meter worden aangehouden. Aan de genoemde afstanden wordt voldaan.

5.7.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het initiatief.

5.8 Geur

5.8.1 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 volgens de Wet milieubeheer. Voor kinderboerderijen geldt dat op basis van het Besluit landbouw milieubeheer in

principe een afstand van 50 meter moet worden gehanteerd tussen het bedrijf, met name de mestopslag, en bepaalde stankgevoelige objecten.

5.8.2 Beoordeling plangebied

In de nabijheid van het plangebied zijn geen geur emitterende bedrijven gelegen welke voorzien zijn van een contour. Wel zijn er enkele horecabedrijven in de nabijheid van het gebouw aanwezig, en worden er ook enkele horecabedrijven mogelijk gemaakt in het gebouw. Op basis van de handreiking bedrijven en milieuzonering hebben deze bedrijven een zonering van 10 meter in het kader van geur. Aangezien het hier een gemengd gebied betreft mag er één stap teruggedaan worden wat inhoudt dat de zonering vervalt. Een nadere beoordeling van het aspect geur kan achterwege blijven.

5.8.3 Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor het voorliggende initiatief.

5.9 Externe veiligheid

5.9.1 Wet- en regelgeving

Wet- en regelgeving

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

In het Bevi en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Denk hierbij aan risico’s van onder andere tankstations met LPG, opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen en ammoniakkoelinstallaties.

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

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is geregeld via de “Wet Basisnet”, een stelsel van wetten en regels. Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Hierin wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de

verantwoordingsplicht. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs de transportroutes, hoe hoog ze zijn en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

In de gemeente Haarlemmermeer zijn daarnaast routes voor het transport van gevaarlijke stoffen vastgesteld.

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

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

5.9.2 Onderzoek

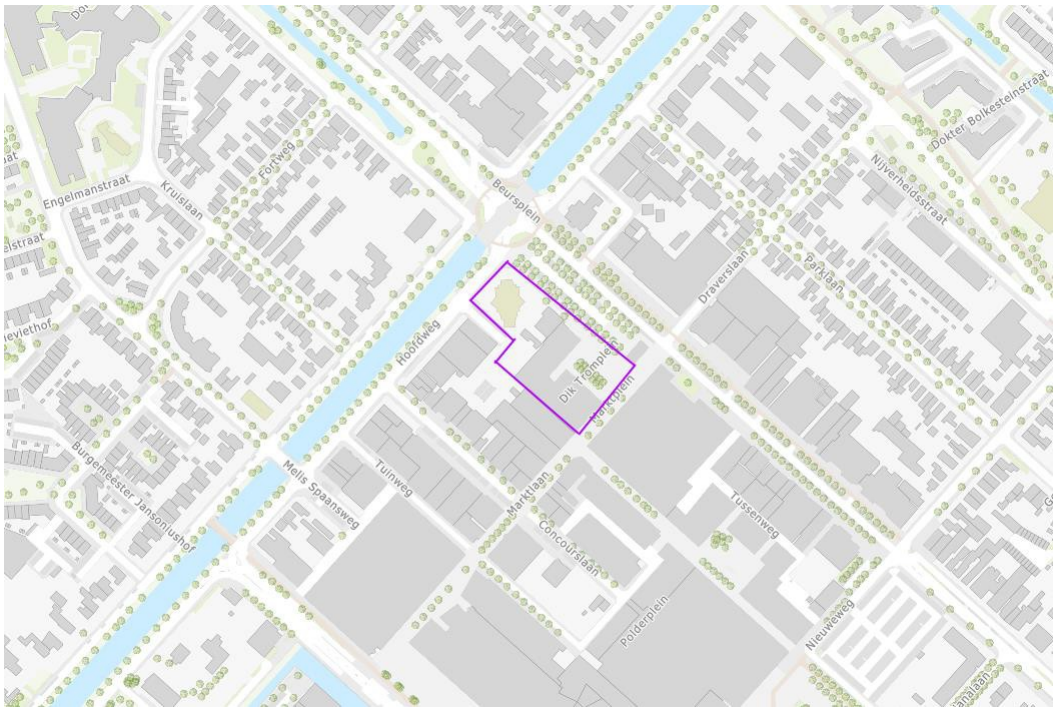
Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De norm (één op één miljoen per jaar) geldt voor kwetsbare objecten4 als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten5 als richtwaarde. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden.

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Groepsrisicoberekeningen beogen maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Het groepsrisico is afhankelijk van de omvang van het ongeval. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord (VGR). Vanzelfsprekend speelt de hoogte van het groepsrisico een rol, maar ook de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid maken onderdeel uit van de verantwoordingsplicht. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten en beleidsnotities en -nota’s.

1. Hieronder wordt o.a. verstaan: woningen, gebouwen met opvang van minderjarigen, ouderen en zieken en gebouwen waar grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn.
2. Hieronder wordt o.a. verstaan: verspreid liggende woningen, kleinere winkel- en kantoorpanden en sportaccommodaties (zie artikel 1 Besluit externe veiligheid inrichtingen).

Op onderstaande afbeelding is een uitsnede van de risicokaart weergegeven. Op de risicokaart is te zien dat er in de directe nabijheid van het plangebied geen transportroutes of inrichtingen met gevaarlijke stoffen zijn gelegen, en dat het plangebied niet binnen de invloedssferen van

transportroutes of inrichtingen met gevaarlijke stoffen ligt. Nader onderzoek naar externe veiligheid is niet nodig.



Uitsnede risicokaart. Plangebied paars omlijnd

5.9.3 Conclusie
Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het initiatief.

5.10 Bedrijven en milieuzoneringen

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen). De VNG-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.

5.10.1 Onderzoek
Het initiatief ligt in een gebied met functiemenging. Het begrip ‘gebied met functiemenging’ wordt in de publicatie Bedrijven en milieuzonering gebruikt om aan te geven welke functies binnen een gebied met functiemenging onder welke voorwaarden toelaatbaar zijn. Wanneer een (bestemmings)plan wordt gemaakt voor een gebied met functiemenging, kan gebruik worden gemaakt van Bijlage 4 , Lijst functiemenging. In deze lijst zijn functies opgenomen die zich lenen voor een gebied waar verschillende functies naast elkaar voorkomen. In deze tabel zijn geen richtafstanden opgenomen,

maar is een onderscheid gemaakt in Categorie A, B en C. Categorie A activiteiten zijn activiteiten die zo weinig belastend voor hun omgeving zijn, dat ze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. Categorie B activiteiten hebben een zodanige milieubelasting voor hun omgeving, dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden. Categorie C activiteiten tenslotte, zijn activiteiten uit categorie B die, vanwege hun relatief grote verkeersaantrekkende werking, zijn aangewezen op een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur. In de nabijheid van het plangebied is met name detailhandel aanwezig. De toegestane functies in het Centrum vallen grotendeels onder categorie A en voor een klein deel onder categorie B. Nader onderzoek in het kader van bedrijven en milieuzonering is niet noodzakelijk.

5.10.2 Conclusie
Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het initiatief.

5.11 Luchtvaartverkeer

5.11.1 Wet- en regelgeving
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. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

5.11.2 Inventarisatie
Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Indien het plangebied ligt binnen het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en milieu. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten in overeenstemming zijn met het LIB. Het gaat hierbij om afwegingen die moeten worden gemaakt met betrekking tot externe veiligheid, hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.
Ter plaatse van het plangebied geldt enkel een hoogtebeperking op basis van het LIB. Er geldt geen zone voor gebouwbeperking. De hoogtebeperking in het Centrum van Hoofddorp bedraagt 30 meter. Dit initiatief leidt niet tot belemmeringen voor het voorgenomen plan aangezien het bouwplan ruimschoots lager is dan deze 30 meter.

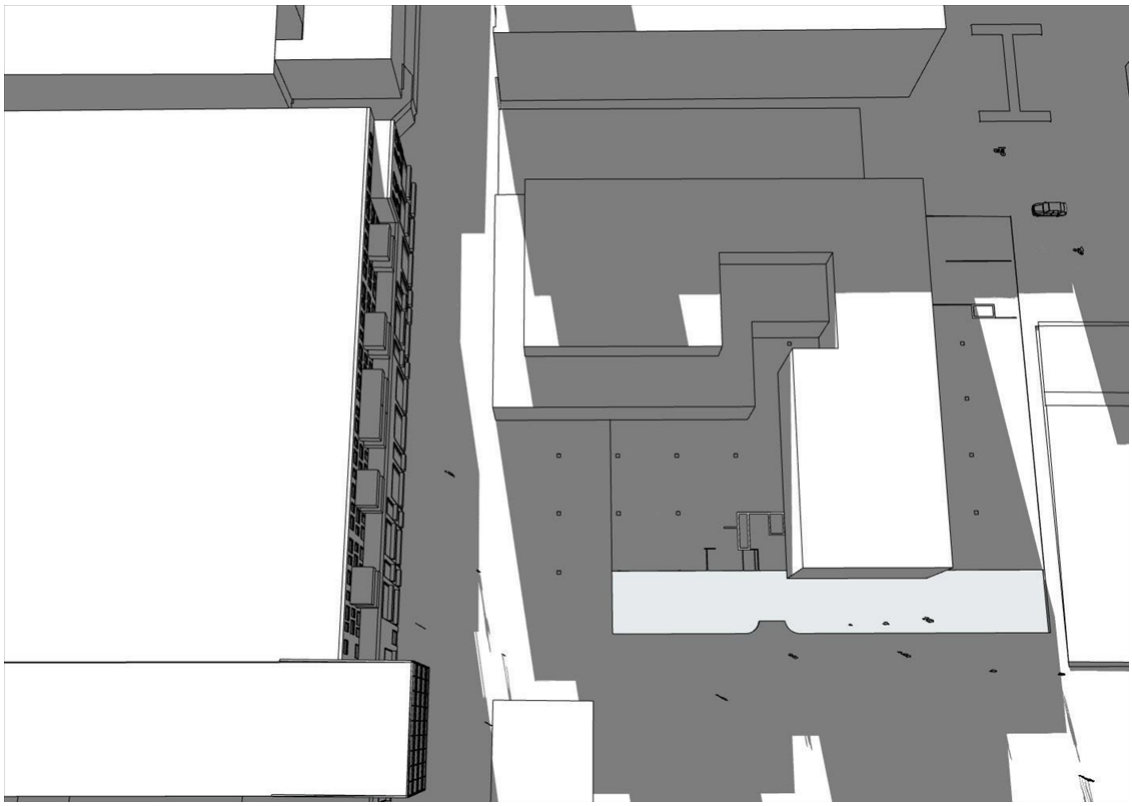
5.11.3 Conclusie
Het aspect Luchtvaartverkeer vormt geen belemmering voor het initiatief.

5.12 Bezonning

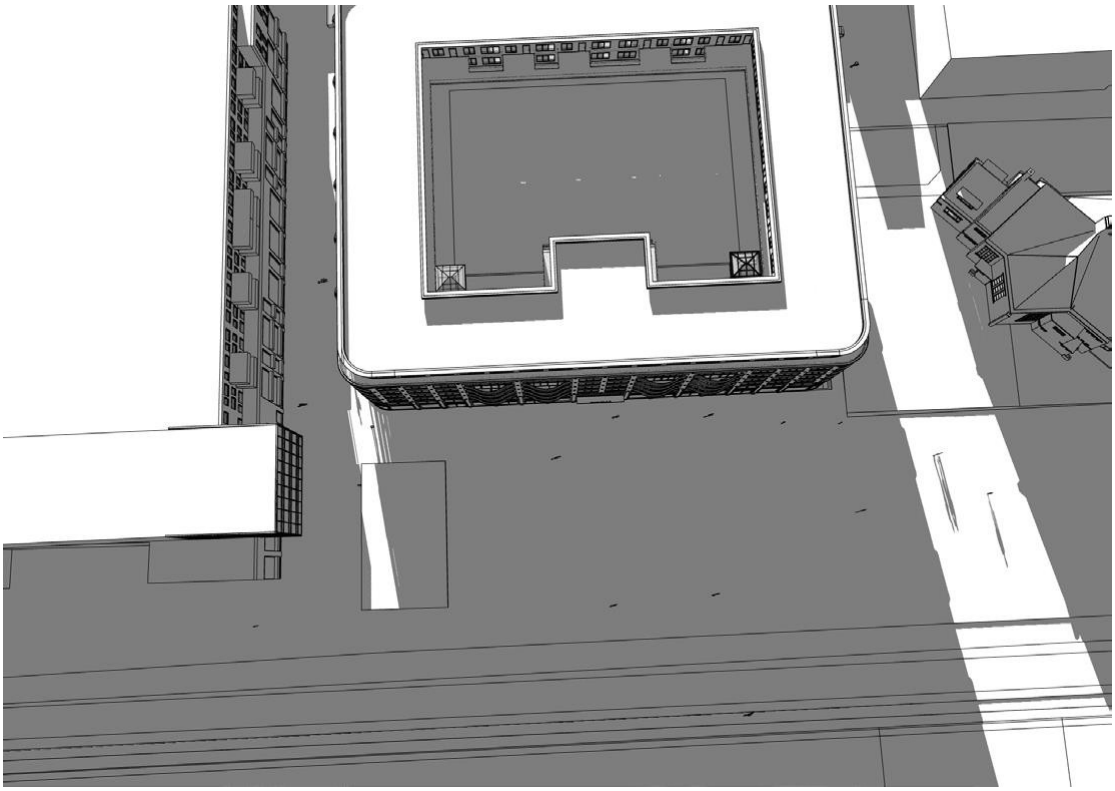
5.12.1 Onderzoek

Er is onderzoek uitgevoerd naar de schaduweffecten van het beoogde complex op de omgeving. Deze bezonningsstudie is als bijlage 10 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

In de periode van oktober tot maart ondervinden de gebouwen gelegen ten westen en ten oosten in de nieuwe situatie meer schaduwwerking dan onder het geldende bestemmingsplan. Het nieuwe gebouw is hoger en staat verder naar voren dan de oude opstallen. De vermindering van de bezonning als gevolg van de nieuwbouw leidt er evenwel niet toe dat de ‘strenge’ TNO- norm niet wordt gehaald. Die norm houdt in dat in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk is gedurende drie uren per etmaal. Hierbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt. Op basis van de bezonningsstudie kan in redelijkheid evenwel worden geconcludeerd dat de zonlichttoetreding op de omliggende bebouwing na realisering van het stedenbouwkundig plan ten opzichte van de bestaande planologische situatie niet zodanig verslechtert dat sprake is van een onevenredige schaduwhinder voor de omliggende bebouwing.



Bezonningsstudie bestaande bebouwing – 21 december



Bezonningsstudie bebouwing uit stedenbouwkundig plan – 21 december

5.12.2 Conclusie

Het aspect bezonning vormt geen belemmering voor het initiatief. Bovendien is de initiatiefnemer in overleg met de eigenaren en gemeente Haarlemmermeer over de verplaatsing van het terras van het paviljoen aan het Dik Tromplein 12.

5.13 Duurzaamheid

In het kader van een duurzame ontwikkeling van het initiatief heeft de initiatiefnemer een klimaatplan opgesteld. Het streven is om met de nieuwbouw van het wooncomplex in een toekomstbestendige vorm hoogwaardige woningen te realiseren. De nieuwbouw zal bestaan uit een combinatie van circa 4.000 m² retail/horeca, 136 huurappartementen en 296 parkeerplaatsen. De begane grond wordt ingedeeld met commerciële ruimtes, zodat deze aansluiten op het winkelgebied. Om het gebouw op een zo duurzaam mogelijke manier te realiseren wordt het gebouw gebaseerd op een aantal duurzaamheid uitgangspunten. De uitgangspunten voor dit gebouw zijn hieronder uitgewerkt.

Het gebouw TROM wordt niet alleen een architectonische blikvanger, ook op duurzaamheidsgebied is de ambitie hoog. Uiteraard wordt er gasloos gebouwd en voldaan aan de actuele energieprestatienormen conform de BENG-eisen. Dit houdt onder meer in dat de vloeren, gevels en daken van dikke isolatiepakketten en triplebeglazing worden voorzien. Er is gekozen voor een collectief WKO-systeem voor de levering van warmte en koude in zowel de appartementen als de

commerciële ruimtes. Hiervoor is door de initiatiefnemer een energie-exploitant aangetrokken. Het bovenste dak wordt helemaal vol gelegd met zonnepanelen om zoveel mogelijk elektriciteit op te wekken. Voor de ventilatie van de appartementen wordt er een warmteterugwinsysteem aangebracht. Op het dak van de parkeergarage komt een volwaardige daktuin met een grondpakket van circa een meter dik. De daktuin geeft een aangename sfeer, is goed voor de biodiversiteit en gaat hittestress tegen. Het retentiedak van de daktuin zorgt er voor dat het regenwater bij hevige buien wordt vastgehouden. In en om het gebouw worden voorzieningen voor vleermuizen geplaatst en nestgelegenheden voor vogels gecreëerd.

Aangezien de initiatiefnemer niet alleen TROM ontwikkelt, maar het hele gebouw langjarig in belegging neemt en gaat verhuren, is er veel belang bij dat het gebouw ook na oplevering mooi blijft zonder dat hier veel onderhoud voor nodig is. In de uitwerking, detaillering en materiaalkeuze zal hier met alle betrokken partijen veel aandacht aan worden besteed zodat TROM een monument voor de toekomst wordt. Hierbij valt te denken aan afwatering van uitstekende delen in de gevel om leksporen te voorkomen, het toepassen van geventileerde constructies om geen vochtschade aan materialen te krijgen en het demontabel uitvoeren van kwetsbare elementen zodat vervanging in de toekomst mogelijk is. De initiatiefnemer wil een zo klein mogelijke ecologische voetafdruk achterlaten. Om het afval te reduceren, wordt bijvoorbeeld uitgegaan van droge afbouw door de toepassing van zogenaamde metalstudwanden. De materialen van dit wandsysteem zijn licht van gewicht en worden op maat geleverd. Toekomstige aanpassingen zijn met dit wandsysteem gemakkelijker te realiseren dan de traditioneel toegepaste binnenwandsystemen met als bijkomend voordeel dat de uitkomende materialen recyclebaar zijn.

Het woonprogramma van TROM bestaat uit veel verschillende woontypologieën en appartementsgroottes waardoor veel doelgroepen er een geschikt appartement kunnen vinden. Te denken valt aan starters, alleenstaanden, stellen zonder kinderen, gezinnen, senioren en gescheiden mensen met of zonder kinderen. Er is bewust voor gekozen om de sociale huurappartementen niet in één vleugel onder te brengen, maar alle verschillende appartementen door het complex te mengen (goedkoop en duur door elkaar) en op één hoofdentree te ontsluiten. Dit is goed voor de sociale duurzaamheid. Uit woononderzoeken blijkt namelijk dat mensen niet alleen met gelijkgestemden willen wonen en het geeft reuring als verschillende doelgroepen bij elkaar wonen. De commerciële plint is flexibel indeelbaar zodat de winkel- en horecameters op de markt en individuele wensen kunnen worden afgestemd.

5.14 Windhinder

In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder staat in art. 3.1 Wro, de zorg voor een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar en deze betrekken in de beoordeling nodig.

In de in 2006 uitgekomen NEN 8100 (opent in nieuw venster) (verwijst naar een andere website) wordt gewerkt met uurgemiddelde windsnelheden (m/s) gerelateerd aan de overschrijdingskans in percentage van uren per jaar. In een tabel is voor verschillende situaties en activiteiten (doorlopen, slenteren, langdurig zitten) een beoordeling van het windklimaat gegeven (slecht, matig, goed).
In deze norm is een beslismodel weergeven wanneer een windonderzoek mogelijk nodig kan zijn:

- gebouwen hoger dan 30 meter windonderzoek beschut gelegen gebouwen;
- hoogte 15 tot 30 m specialist beoordeelt of windonderzoek nodig is onbeschut gelegen gebouwen;
- hoogte tot 30 m specialist beoordeelt of windonderzoek nodig is.

Het gebouw steekt met een hoogte van maximaal 25 meter maar beperkt boven de omliggende bebouwing uit aan de zuidwestzijde (=maatgevende windrichting). Daarmee is het gebouw (relatief) beschut gelegen en zal overal een gunstig windklimaat aanwezig zijn.
Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure en in het kader van de zorg voor een goede ruimtelijke ordening is een nadere beschouwing van het windklimaat uitgevoerd. Deze beschouwing is opgenomen in bijlage 11. Uit de beschouwing blijkt dat het gebouw beperkt uitsteekt boven de andere gebouwen en beschut ligt. Er is een gunstig windklimaat ter plaatse. Nader onderzoek naar windhinder is niet noodzakelijk.

Conclusie
Ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, vormen geen belemmering ten aanzien van een goed windklimaat.

5.15 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. In het Besluit m.e.r. staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D-lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit de C- en D-lijst geldt een m.e.r.-plicht. Bij sommige ontwikkelingen met activiteiten uit de D-lijst is een vormvrije m.e.r.-plicht mogelijk. Als een voorgenomen ontwikkeling activiteiten bevat zoals opgenomen in de D-lijst van het besluit m.e.r. (kolom 1), maar ligt beneden de drempelwaarden in deze lijst (kolom 2) dan is er een vormvrije m.e.r. mogelijk. Er dient bij elke m.e.r.-vorm een aanmeldnotitie te worden opgesteld. In overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit wordt beoordeeld of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Overigens moet daarnaast worden bezien of een ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijke milieueffecten kan hebben, waarbij naast de drempelwaarden ook de omstandigheden ter plaatse worden betrokken. Dit in verband met het arrest van het Hof van Justitie van de EU van 15 oktober 2009 (C-225/08).

Voor dit plan geldt dat sprake is van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. De drempelwaarden zoals beschreven in de D-lijst van het besluit M.e.r. worden niet overschreden (er worden minder dan 2.000 woningen gerealiseerd en het plangebied is kleiner dan 100 hectare). De vormvrije m.e.r. beoordeling is opgenomen in bijlage 12 bij dit bestemmingsplan.
Bij de aanleg van dit plan wordt er tevens voorzien in de bemaling van grondwater. Hiervoor is een aparte aanmeldnotitie opgesteld welke is opgenomen in bijlage 13. Uit de notitie blijkt dat dit initiatief geen negatieve invloed heeft op bodemenergiesystemen, groenvoorzieningen of grondwateronttrekkingen. Wel kunnen maaiveldzakkingen potentieel leiden tot zettingsschade aan panden in de omgeving. Geadviseerd wordt gerichte zettingsberekeningen uit te voeren, als meer bekend is over de fasering van het werk. Op basis van deze berekeningen kunnen de gevolgen en eventueel benodigde maatregelen nader worden uitgewerkt.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

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

Planschade

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een planschaderisico analyse uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat de kans op planschade minimaal is. De planschaderisico analyse is opgenomen in bijlage 14 bij het bestemmingsplan.
Tevens wordt mede naar aanleiding van het plan de omliggende verkeersstructuur aangepast. Deze aanpassingen zijn financieel haalbaar en gedekt.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

6.2.1 Participatie

In het kader van het initiatief is er aandacht besteed aan participatie. De gemeente Haarlemmermeer heeft in het kader van participatie beleid opgesteld. De kernboodschap van het participatiebeleid (2014) is: “Kennis en mensen verbinden, door meedenken, meepraten en meebeslissen over zaken die spelen in de leefomgeving te stimuleren én ruimte te bieden aan initiatieven vanuit de samenleving”.

De initiatiefnemer had het voornemen om op 21 april 2020 een informatiemarkt te organiseren met betrekking tot het initiatief. Vanwege de coronacrisis is deze markt echter niet doorgegaan. Om deze reden is begin 2021 een website met informatie over het project gepubliceerd met een mogelijkheid

tot reageren. Daarnaast is het initiatief gepresenteerd aan de eigenaren van de tegenover gelegen panden en vindt er overleg met deze eigenaren plaats.

Met de naastgelegen kerk heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot het toevoegen van een uitbreidingsplan voor de kerk in dit bestemmingsplan. Dit plan is nader uitgewerkt in hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan.

Ook is er diverse keren afgestemd met de ondernemersverenigingen in Hoofddorp. Het project is in de lokale media en in de informatiebronnen van de gemeente ook meerdere malen onder de aandacht gebracht.

6.2.2 Resultaten wettelijk vooroverleg

Het conceptbestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan de rijksoverheid, de provincie en het waterschap. Niet in alle gevallen is het echter nodig een conceptbestemmingsplan voor te leggen aan provincie en Rijk. Alleen als er rijks- of provinciale belangen in het geding zijn is vooroverleg nodig.
Concreet zijn de volgende instanties verzocht op het plan te reageren: Netbeheerder Liander, Hoogheemraadschap Rijnland en Veiligheidsregio Kennemerland. Alle instanties hebben aangegeven geen bezwaren of aanvullingen op het plan te hebben.

6.2.3 Resultaten zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbesluit tot vaststelling is op 9 juni 2022 bekendgemaakt en heeft met daarop betrekking hebbende stukken vanaf 10 juni 2022 gedurende zes weken ter visie gelegen. In deze periode konden zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend. Er zijn vijf zienswijzen binnengekomen. In de Nota van zienswijzen bestemmingsplan Hoofddorp Stadscentrum 3 zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord en is aangegeven hoe het bouwvlak is gewijzigd. Deze nota is onderdeel van het raadsvoorstel om het bestemmingsplan vast te stellen. In het vast te stellen bestemmingsplan is de mogelijkheid tot het vestigen van een supermarkt geschrapt. Daarnaast bleek na terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan dat het bouwvlak iets groter was dan het bouwplan. Als ambtelijke wijziging is het bouwvlak daarom verkleind.

Hoofdstuk 7 Juridische aspecten

7.1 Opzet regels en verbeelding

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

Op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke gegevens ingetekend. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Door deze standaarden wordt de kleur en de codering van de bestemming bepaald. De op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan de bestemmingsregel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt en bebouwd mogen worden.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- De 'Inleidende regels', bestaande uit een begrippenlijst en regels met betrekking tot de 'wijze van meten';
- De 'Bestemmingsregels', waarin de enkelbestemming ‘Centrum’ is opgenomen;
- De 'Algemene regels' die in principe betrekking hebben op alle bestemmingen die in het plangebied voorkomen;
- De 'Overgangs- en slotregels' die bestaan uit het overgangsrecht (voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik dat van het bestemmingsplan afwijkt) en de naam waaronder het bestemmingsplan moet worden aangehaald.

7.2 Inleidende regels

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

7.3 Bestemmingsregels

Centrum

Het nieuwe gebouw heeft de bestemming ‘Centrum’. Binnen de bestemming Centrum is wonen toegestaan en aan huis verbonden beroepsuitoefening. Daarnaast zijn op de begane grond de functies detailhandel en horeca toegestaan en zijn gebouwde parkeervoorzieningen en een binnentuin toegestaan. De functies zijn toegewezen aan verschillende bouwlagen. Ten opzichte van het geldende plan is de bestemming Centrum iets ruimer, zodat terrassen aan deze zijde mogelijk zijn.

Op de verbeelding is binnen de bestemming Centrum een bouwvlak opgenomen. Een gebouw mag uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Ondergronds bouwen is toegestaan in een bouwlaag. De bouwhoogte van het gebouw bedraagt maximaal 25 meter.

Ten behoeve van de benodigde bodemsanering zoals benoemd in paragraaf 5.2.3, is in de regels, in de bestemming Centrum onder 3.2, sub 3.2.3 de volgende voorwaardelijke verplichting opgenomen:
"Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen mag uitsluitend worden verleend wanneer voldoende is aangetoond dat de kwaliteit van de bodem geschikt is voor de functies van het gebouw."

Om te borgen dat de benodigde verkeersmaatregelen zoals beschreven in paragraaf 5.6 worden genomen, is in de regels, in de bestemming Centrum onder 3.3, sub 3.3.3 de volgende voorwaardelijke verplichting opgenomen:
"Het in gebruik nemen van gebouwen is uitsluitend toegestaan onder de voorwaarde dat de afwaardering van de Hoofdweg Oostzijde (tussen de rotonde Beursplein en het van Stamplein) naar 30 km/uur, inclusief de aanleg van fietsstroken, is uitgevoerd."

Maatschappelijk
De kerk heeft een maatschappelijke bestemming. Het bouwvlak rondom de kerk is verruimd om een uitbreiding in de toekomst mogelijk te maken.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn bouwhoogtebepalingen opgenomen.

In de regels is, ten behoeve van bodemkwaliteit, in de bestemming Maatschappelijk onder 4.2, sub 4.2.4 de volgende voorwaardelijke verplichting opgenomen:
"Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen mag uitsluitend worden verleend wanneer voldoende is aangetoond dat de kwaliteit van de bodem geschikt is voor de functies van het gebouw."

7.4 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan. Ook de parkeerregels zijn opgenomen in dit hoofdstuk. In deze regel wordt dynamisch verwezen naar het geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer. Dit heeft tot gevolg dat, indien in het kader van het bestemmingsplan gebouwd kan worden, op basis van het bestemmingsplan altijd het op dat moment actuele geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer gehanteerd moet worden bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunning.

7.5 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

Het overgangsrecht heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken die op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gebouwd zijn of op grond van een reeds verleende of een nog te moeten afgeven bouwvergunning, gebouwd mogen worden en afwijken van de bebouwingsregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een bouwvergunning is verleend, worden gebouwd zolang de afwijking maar niet wordt vergroot en het bouwwerk niet (grotendeels) wordt vernieuwd of veranderd.

Ook het gebruik van gronden en de daarop staande opstallen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt – afwijkt van de gegeven bestemming, is in het overgangsrecht geregeld. Het afwijkende gebruik mag worden voortgezet of gewijzigd in een ander gebruik, zolang de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot.

Slotregel

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

7.6 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In dit bestemmingsplan zijn voorschriften opgesteld waarbij het bestaande gebruik van gebouwen en bouwwerken in principe het uitgangspunt vormt. Dit betekent dat de huidige situatie in regels is vastgelegd. Het handhavingsbeleid is erop gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde manier aan het plan gehouden te worden.

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