



gemeenteraad
Haarlemmermeer

raadsbesluit 7502306

Onderwerp Vaststelling bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 en beeldkwaliteitsplan Holmkwartier

De raad van de gemeente Haarlemmermeer;

gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders van 28 maart 2023,
nummer 7502306;

besluit:

1. de Nota van zienswijzen bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 vast te stellen;
2. het bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 met planidentificatie NL.IMRO.0394.BPGHfdbornholm50-B001 vast te stellen;
3. geen exploitatieplan vast te stellen;
4. het beeldkwaliteitsplan Holmkwartier vast te stellen;
5. het beeldkwaliteitsplan Holmkwartier toe te voegen aan de welstandsnota 'Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer 2020' (2020.0002340);
6. het college van burgemeester en wethouders te machtigen het verder nodige te verrichten.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 25 mei 2023.

De griffier,

J. van der Rhee, B.Ha

De voorzitter,

M.H.F. Schuurmans-Wijdeven



gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp Vaststelling bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 en beeldkwaliteitsplan Holmkwartier

Portefeuillehouders drs. Jurgen Nobel

Steller Jan Beelen

Collegevergadering 28 maart 2023

Raadsvergadering

Raadsvoorstelnummer 7502306

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. de Nota van zienswijzen bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 vast te stellen;
2. het bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 met planidentificatie NL.IMRO.0394.BPGHfdbornholm50-B001 vast te stellen;
3. geen exploitatieplan vast te stellen;
4. het beeldkwaliteitsplan Holmkwartier vast te stellen;
5. het beeldkwaliteitsplan Holmkwartier toe te voegen aan de welstandsnota 'Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer 2020' (2020.0002340);
6. het college van burgemeester en wethouders te machtigen het verder nodige te verrichten.

2. Samenvatting

Het bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 maakt de ontwikkeling mogelijk van een nieuw woonzorgcentrum, woningen en voorzieningen op de plaats van het verpleeghuis Bornholm en Eijkenhove, het Holmkwartier. Zo ontstaat een levendig nieuw gebied, dat verbonden is met de wijk.

Het beeldkwaliteitsplan Holmkwartier geeft aanbevelingen en richtlijnen voor de vormgeving van bebouwing en de inrichting van de ruimte. Deze wordt aan de welstandsnota 'Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer 2020' (2020.0002340) toegevoegd, zodat deze gebruikt kan worden bij het toetsen aan de omgeving.

Beide stukken zijn op 15 augustus 2022 bekendgemaakt en hebben van 16 augustus 2022 zes weken ter inzage gelegen. Op het beeldkwaliteitsplan zijn geen zienswijzen ingediend. Op het bestemmingsplan zijn acht zienswijzen ingediend. De reacties op het bestemmingsplan zijn in de Nota van zienswijzen samengevat en van een antwoord voorzien. De toelichting op het bestemmingsplan en de regels en verbeelding zijn, mede naar aanleiding van de zienswijzen, op een aantal punten aangepast.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Het bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 voorziet in de ontwikkeling van een nieuw woonzorgcentrum, woningen en voorzieningen op de plaats van het verpleeghuis Bornholm en Eijkenhove, het Holmkwartier. Het betreft de realisatie van 225 woningen en/of zorgwoningen, 800 m² maatschappelijke voorzieningen, 260 zorgeenheden en ondergeschikte commerciële (maximaal 300 m²) en maatschappelijke (2.050 m²) voorzieningen.

Amstelring heeft aangegeven een nieuw woonzorgcentrum te willen bouwen en hierbij ook ruimte te willen bieden aan nieuwe woningen en voorzieningen. Daarbij wordt het terrein ook beter toegankelijk voor de wijk Bornholm. Zo ontstaat een gebied waar verschillende generaties kunnen wonen, zodat mensen langer in de eigen buurt kunnen blijven.

In de deelstructuurvisie Hoofddorp (2013.0028472) is de ambitie geformuleerd dat Hoofddorp zich in de komende jaren ontwikkelt tot een toekomstbestendige en meer levendige stad, waar werken, wonen en voorzieningen veel meer met elkaar vermengen. De ontwikkeling van het Holmkwartier draagt hieraan bij.

Het initiatief is ook in lijn met de visie Wonen en Zorg 2030 (2017.0026227) en de uitwerking van deze visie in het uitvoeringsprogramma Wonen en Zorg (2018.0022374). Deze visie en uitwerking maken deel uit van wat we voorstaan met ons beleidskader voor het sociaal domein 2019-2023: 'Koersvast, steeds beter' (2019.0058019), waarin als doelstelling is opgenomen dat inwoners tijdig passende zorg en ondersteuning krijgen. We streven naar vermindering van eenzaamheid, verbetering van gezondheid en het voorkomen van onveilige situaties thuis. We maken passend wonen mogelijk en streven naar een inclusieve samenleving in wijken en kernen. Toegankelijkheid en betaalbaarheid zijn belangrijke criteria.

Het initiatief draagt bij aan het Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025 (2019.0058049). Er wordt een bijdrage geleverd aan het toevoegen van een gedifferentieerd aanbod van betaalbare woningen voor verschillende doelgroepen, met bijzondere aandacht voor ouderen. Met 30% sociale huur en 20% in het middensegment voldoet de ontwikkeling aan het uitgangspunt dat de helft van nieuw te bouwen woningen een betaalbare (huur of koop) woning is. Ook (de mogelijkheid tot) doorstroming is belangrijk. De wijk Bornholm vergrijsst. Het nieuwbouwprogramma biedt aantrekkelijke mogelijkheden voor ouderen die binnen de wijk willen doorstromen naar een meer geschikte woning. De woningen die zij achterlaten, zijn geschikt voor gezinnen. Daarnaast is onderzocht welke kansen voorliggen voor passende voorzieningen.

Het plan ook in lijn met het manifest 'Samen leven, wonen en zorgen in Haarlemmermeer' (2022.0000403), dat op 1 april 2022 door de diverse partijen is ondertekend op de locatie Verpleeghuis Bornholm. Zorgaanbieders, woningcorporaties, ontwikkelaars, zorgkantoor en gemeente werken samen aan de volgende actielijnen:

- Ontwikkelen van een gezonde balans tussen vraag en aanbod voor wonen en zorg & ondersteuning (incl. geclusterd wonen ouderen).
- Zorgen voor voldoende betaalbaar wonen/ huisvesting voor mensen die een vorm van begeleiding nodig hebben.
- Bevorderen van doorstroming onder ouderen naar passende woningen of woonvormen.
- Verbetering van woonomgeving en infrastructuur rond zorg, welzijn en ondersteuning.

Met de anterieure overeenkomst (2022.0000214) hebben we op 8 februari 2022 de kaders en de afspraken vastgelegd waaronder wij de ontwikkeling willen faciliteren. Hierbij hebben we ook besloten geen MER(milieueffectrapportage)-procedure te doorlopen voor dit plan. In hetzelfde besluit hebben we het ontwerpbeeldkwaliteitsplan vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. In het besluit van 5 juli 2022 (2022.0001477) hebben we het ontwerpbestemmingsplan vrijgegeven voor inspraak.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

In het bestemmingsplan wijzigt de bestemming van 'Maatschappelijk' naar 'Maatschappelijk' en 'Wonen'. Ook nemen we op waar groen, water en de toegangswegen komen.

Binnen het plangebied staan we 225 woningen en/of zorgwoningen, 800 m² maatschappelijke voorzieningen, 260 zorgeenheden, ondergeschikte commerciële (maximaal 300 m²) en maatschappelijke (2.050 m²) voorzieningen toe.

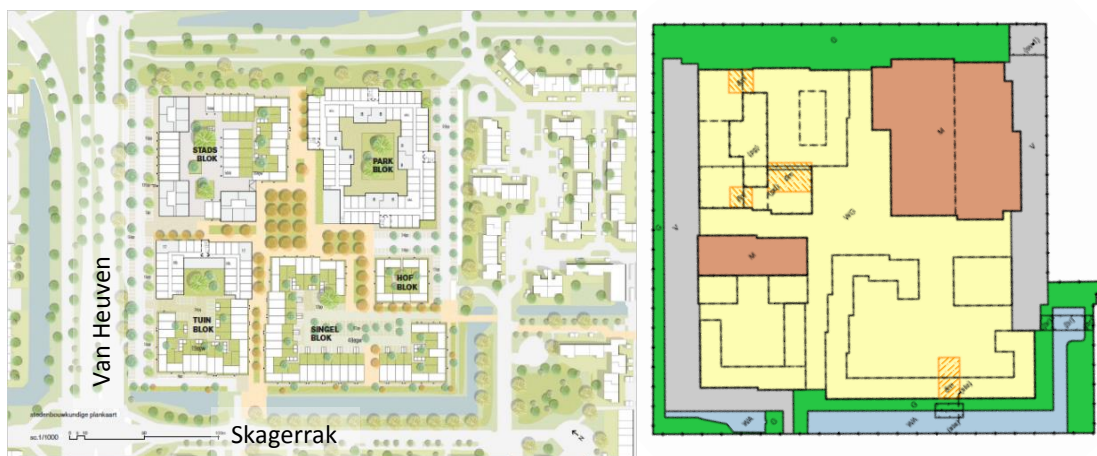
De ondergeschikte maatschappelijke voorzieningen mogen niet allemaal gebruikt worden door mensen van buiten het woonzorgcentrum. Daarvoor is namelijk geen parkeerplek. Volgens de parkeerberekening is er ruimte voor 935 m² bruto vloeroppervlak voor externe maatschappelijke voorzieningen, mits deze niet op het drukste piekmoment (zaterdagavond) gebruikt worden.



Figuren 1 en 2 locatie van het plangebied

Het plan bestaat uit vijf blokken, waarvan we de bouwvlakken hebben opgenomen. Zo blijven een centraal plein en (langzaam) verkeersruimten gegarandeerd vrij.

De maximale bouwhoogte en het maximum aantal bouwlagen zijn opgenomen, om te zorgen dat de gebouwen richting de wijk lager zijn en er een hoogteaccent richting de Kruisweg mogelijk is.



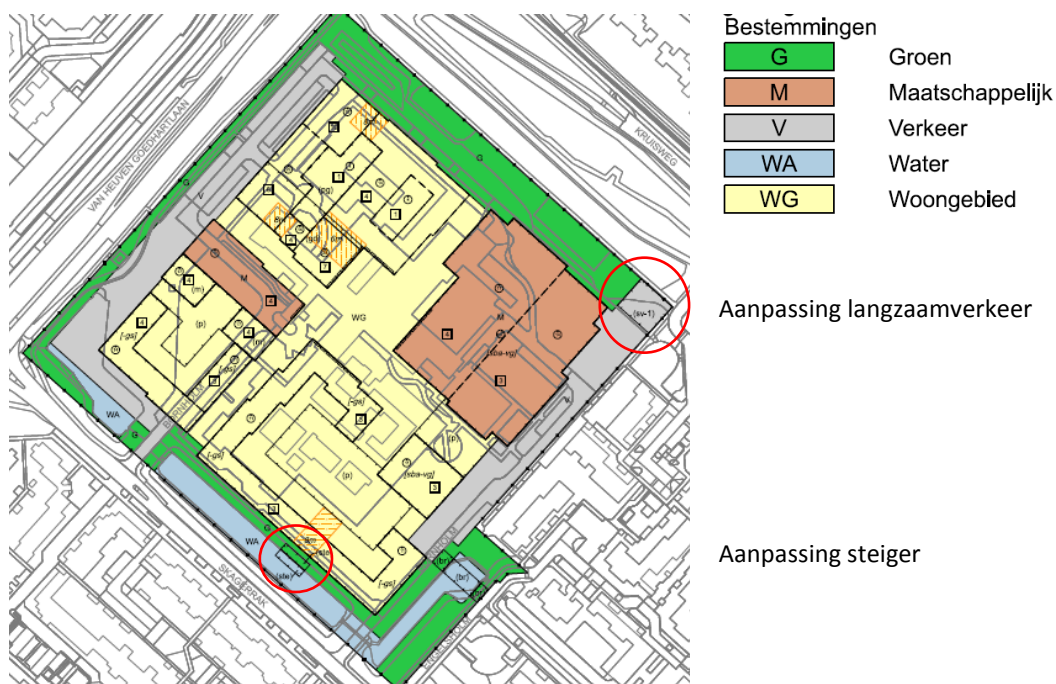
Figuur 3 stedenbouwkundig schetsontwerp en bestemmingsplan (alleen bestemmingen en bouwvlakken)

Het bestemmingsplan

Het woonzorgcentrum is als Maatschappelijk bestemd; één geheel blok en een half blok. Binnen de bestemming Maatschappelijk zijn zorgwoningen, zorgeenheden en beperkt ondersteunende voorzieningen mogelijk. Reguliere woningen zijn niet mogelijk.

Binnen de bestemming Wonen zijn zowel reguliere als zorgwoningen mogelijk. Een zorgwoning is een zelfstandige woning bedoeld voor huishoudens waarvan minimaal één persoon zorg behoeft, dan wel binnen afzienbare tijd die zorg behoeft, waar (intensieve) zorgverlening mogelijk is en waar zorg op afroep beschikbaar is vanuit een verpleeg- of verzorgingshuis, een woonzorgcentrum of een dienstencentrum.

Een beperkte zone binnen de bestemming Wonen heeft de aanduiding 'maatschappelijk'. Hier zijn zowel woningen als een woonzorgcentrum met zorgeenheden mogelijk. Dit is gedaan omdat de exacte grens tussen het woonzorggedeelte met de Maatschappelijke bestemming en de woningen op dit moment nog niet duidelijk is. Dit hangt af van het uiteindelijke ontwerp. Op deze manier is er enige flexibiliteit. Daarnaast is een aanduiding 'gemengd' opgenomen ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen. Er is ook aangeduid waar alleen grondgebonden woningen en/of beneden/bovenwoningen mogen komen.



Figuur 4 bestemmingsplan (zonder dubbelbestemmingen)

Ongebouwde parkeervoorzieningen zijn alleen mogelijk binnen de bestemmingen Verkeer, Maatschappelijk en Wonen, maar bij de laatste twee alleen binnen de aanduiding 'parkeerterrein'. Bovendien is het totaal aantal onbebouwde parkeerplaatsen beperkt tot maximaal 321. Zo wordt voorkomen dat alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen ten koste van de hoeveelheid groen en wordt de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verzekerd. Er is ook de mogelijkheid voor verdiept aangelegde parkeervoorzieningen onder de bebouwing, zoals een parkeergarage. Er is aangegeven dat de ingang van de parkeergarage niet bij het centrale plein mag komen. Bij de aanduiding 'parkeergarage' mag maar één laag gebouwd worden. Zo kan er op de parkeergarage een binnenruimte ontstaan waar woningen op uitkomen. De opgang naar dat dek komt in drie vrijwaringszones waarbinnen ruimte moet zijn voor een opgang. Voor de parkeernormen is de gebruikelijke parkeerregeling opgenomen (artikel 13, 2018.0005796), zodat we aansluiten bij het beleid.

Aanpassingen na het ontwerpbestemmingsplan

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplannen is een aantal ondergeschikte punten veranderd. De toelichting is geactualiseerd (onder andere stikstof) en er is naar aanleiding van een zienswijze onderzoek gedaan naar de geluidsemissie van het woonzorgcentrum. In de regels en verbeelding is één steiger mogelijk gemaakt in het water. Mede naar aanleiding van een zienswijze is voor de doorgang naar de Engelsholm richting de Kruisweg bepaald dat deze alleen voor langzaamverkeer en calamiteiten is. Beide zijn aangegeven met een rode cirkel op figuur 4.

Het beeldkwaliteitsplan

Het beeldkwaliteitsplan Holmkwartier geeft aanbevelingen en richtlijnen voor de vormgeving van bebouwing en de inrichting van de ruimte. Het hoofdprincipe uit het beeldkwaliteitsplan is het creëren van ruimtelijk-visuele samenhang. De nieuwe buurt zal aanvoelen als een sterke eenheid. Deze eenheid komt in de eerste plaats tot uiting in de kleur van het metselwerk, de kleur van de kozijnen en de detaillering en materialisatie. Daarnaast zorgt een subtiel onderscheid in de architectuur en de schaal van bebouwing ervoor dat de bebouwing aansluit op de gewenste identiteit van het aansluitende openbaar gebied. Rondom het plein hebben de gevels meer samenhang, in de woonstraten is er nadruk op de afzonderlijke woningen.

Naast het vaststellen van het beeldkwaliteitsplan wordt deze ook gekoppeld aan de welstandsnota 'Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer 2020' (2020.0002340). De Commissie omgevingskwaliteit Haarlemmermeer (voorheen erfgoed/welstandscommissie) gebruikt het plan om nieuwe ontwikkelingen te toetsen. Op deze manier wordt de toetsing aan dit beeldkwaliteitsplan juridisch geborgd.

3.3 Wat mag het kosten?

Aan de uitvoering van deze nota zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

Artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen. De gemeenteraad kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen als het verhaal van kosten anderszins is verzekerd. Voor dit bestemmingsplan is een anterieure overeenkomst (2022.0000214) gesloten met de ontwikkelaar van de gronden. Daarmee is het verhaal van kosten anderszins geregeld en hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

Wat zijn de financiële risico's?

Iedere gebiedsontwikkeling brengt risico's met zich mee. Vanwege de aard van deze ontwikkeling zijn de risico's voor ontwikkeling en realisatie van het plan voor de gemeente beperkt. Het betreft een binnenstedelijke verdichtingsopgave van een woonzorgcentrum naar een nieuwe inclusieve buurt in Bornholm met zorg, woningen en voorzieningen. Onze rol is, vanwege de eigendomspositie(s) van de private partij(en), faciliterend. Hierdoor liggen de risico's voornamelijk bij de exploitant/ontwikkelaar en zijn de gemeentelijke risico's beperkt. Met de verrekening op basis van daadwerkelijke kosten beperken we ook ons financiële risico dat we de plankosten (VTA) niet volledig (kunnen) verhalen.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 3.1) stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast en besluit geen exploitatieplan vast te stellen (artikel 6.12, tweede lid). Op grond van de Woningwet (artikel 12a) stelt de gemeenteraad een welstandsnota vast. De portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening is eerste aanspreekpunt binnen het college voor het voorbereiden van het bestemmingsplan.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?Participatie en communicatie

Het ontwerpbestemmingsplan is op 14 augustus 2022 bekendgemaakt en heeft vanaf 15 augustus zes weken ter inzage gelegen.

Naast de wettelijke bekendmaking is de communicatie in samenspraak met Amstelring uitgevoerd. De kanalen van de gemeente en Amstelring zijn ingezet om over de terinzageligging van het ontwerpbestemmingsplan te communiceren. Dit gebeurde via sociale media, de nieuwsbrief van Amstelring en de website www.holmkwartier.nl. Ook hebben we contact opgenomen met de wijkraad Bornholm zodat zij hun achterban via een nieuwsbrief en de websites www.bornholm-online.nl en www.wijkraadbornholm.nl konden informeren.

De gemeente organiseerde op 7 september 2022 een bijeenkomst waarbij het ontwerpbestemmingsplan werd gepresenteerd en waar aanwezigen vragen konden stellen. We werden daarbij ondersteund door Amstelring. Voor de bijeenkomst waren bewoners van de wijk en van het verpleeghuis uitgenodigd.

Na de besluitvorming zullen de besluiten in het Gemeenteblad worden bekendgemaakt (te raadplegen via officiëlebekendmakingen.nl). Het bestemmingsplan is ook te vinden op ruimtelijkeplannen.nl. De indieners van zienswijzen worden geïnformeerd. Het bestemmingsplan wordt zes weken ter inzage gelegd. Tegen het bestemmingsplan kan in die periode beroep worden ingesteld bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State door belanghebbenden.

Juridische aspecten

- Het beeldkwaliteitsplan treedt in werking na de bekendmaking.
- Het bestemmingsplan treedt in werking na afloop van de beroepstermijn, tenzij er om een voorlopige voorziening wordt verzocht. Dan treedt het besluit nog niet in werking.
- Afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepsschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij heeft. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard als er binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend. Na afloop van de inzagetermijn van zes weken kunnen er geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevuld.
- Door het beeldkwaliteitsplan toe te voegen aan de welstandsnota 'Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer 2020' (2020.0002340) (op basis van artikel 12a Woningwet)

ontstaat het juridische kader voor de welstandtoets van aangevraagde omgevingsvergunningen.

- Met het vaststellen van het bestemmingsplan (op basis van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening) wordt het ruimtelijk planologisch kader vastgelegd voor de ontwikkeling van deze wijk. Op basis hiervan kunnen omgevingsvergunningen verleend worden.
- Op basis van artikel 6.12, eerste lid Wet ruimtelijke ordening is een exploitatieplan verplicht. Op basis van het tweede lid kan de gemeenteraad besluiten dat dit niet nodig is, indien de kosten anderszins verzekerd zijn. Voor dit project is een anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar, zodat de kosten anderszins verzekerd zijn.

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

Met de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad is de procedure afgerond. Indien tegen het plan beroep wordt ingesteld, zal de gemeenteraad op de hoogte worden gesteld.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Met de ontwikkeling van het Holmkwartier geven we invulling aan de regionale woonopgave.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris, de burgemeester,

Michiel Ruis

Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):

- A. nota van zienswijzen BP Hfd Bornholm 50
- B. nota van zienswijzen BP Hfd Bornholm 50 bijlage 1
- C. bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 – Verbeelding
- D. bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 – Regels
- E. bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 – Bijlage bij regels
- F. bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 – Toelichting
- G. bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 – Bijlagen bij toelichting
- H. beeldkwaliteitsplan Holmkwartier

OPLEGNOTITIE

Onderwerp: Vaststelling bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 en beeldkwaliteitsplan Holmkwartier

Nummer	7502306
Versie	1
Thema	Ruimtelijke ordening
Indieners	drs. Jurgen Nobel
Steller	Jan Beelen
Verzoek portefeuillehouder	De raad voor te stellen dit raadsvoorstel ter bespreking en besluitvorming te agenderen.
Beslispunten voor de raad	1. de Nota van zienswijzen bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 vast te stellen; 2. het bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 met planidentificatie NL.IMRO.0394.BPGhdbornholm50-B001 vast te stellen; 3. geen exploitatieplan vast te stellen; 4. het beeldkwaliteitsplan Holmkwartier vast te stellen; 5. het beeldkwaliteitsplan Holmkwartier toe te voegen aan de welstandsnota 'Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer 2020' (2020.0002340); 6. het college van burgemeester en wethouders te machtigen het verder nodige te verrichten.
Overwegingen portefeuillehouder m.b.t. proces	
Proces formele besluitvorming afronden vóór (wettelijk vereiste termijn)	

Historie: -Intentieovereenkomst met Stichting Amstelring Groep (2020.0002806, 18 november 2020)
-Holmkwartier Hoofddorp: anterieure overeenkomst en vaststelling voorontwerpbestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan en stedenbouwkundig plan (2022.0000214, 10 maart 2022)
-Ontwerpbestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 (2022.0001477, 27 juni 2022)

Wanneer en hoe wordt de raad over de voortgang geïnformeerd.
Met de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad is de procedure afgerond. Indien tegen het plan beroep wordt ingesteld, zal de gemeenteraad hierover worden geïnformeerd.

Planning proces

Thema:			
Stap	Datum	Doel	Gewenste rol college

Nota van zienswijzen

behoort tot het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50.

- A. Procedure
 - B. Beoordeling zienswijzen
 - C. Ambtshalve wijzigingen
- Bijlage: geanonimiseerde zienswijzen

A. Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 is op 15 augustus 2022 bekendgemaakt en heeft vanaf 16 augustus 2022 gedurende zes weken ter visie gelegen. Tevens zijn de volgende overlegpartners geïnformeerd: Provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. In deze periode kon iedereen zienswijzen indienen bij de gemeenteraad.

Er zijn acht zienswijzen binnengekomen. De raadsleden hebben een overzicht gekregen met de gegevens van de zienswijze-indieners (hierna: reclamanten). In deze nota van zienswijzen zijn de reclamanten met een nummer aangeduid dat correspondeert met de nummering in dat overzicht en de nummering van de geanonimiseerde zienswijzen in de bijlage. Van de natuurlijke personen zijn geen persoonsgegevens vermeld. Dat is gedaan om te voldoen aan de regelgeving over privacy. De zienswijzen zijn alle binnen de termijn ingediend. Ze zijn daarom alle ontvankelijk.

B. Beoordeling zienswijzen

Reclamant 1

1.1

Reclamant merkt op dat bij de digitale informatiebijeenkomsten de doorlooptijd, de fasering en de invloed op de woonomgeving niet is besproken. Reclamant vindt de verschaft informatie eenzijdig.

Reactie

De informatiebijeenkomsten werden georganiseerd door Amstelring. Ze zijn geen onderdeel van het formele bestemmingsplanproces en vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Los daarvan geeft de ontwikkelaar op hun site veel informatie onder “veelgestelde vragen”:

<https://www.holmkwartier.nl/veelgestelde-vragen-2>

Daar wordt onder andere ingegaan op planning, bouwoverlast, verkeer en parkeren.

1.2

Reclamant merkt op dat de Omgevingswet in 2023 van kracht wordt en dat daarom dit plan volgens de kaders van de Omgevingswet beoordeeld moet worden op positieve en negatieve effecten ten aanzien van de huidige situatie. Reclamant heeft daartoe zelf een lijst gemaakt met elf punten.

Reactie

De inwerkingtreding van de Omgevingswet is op 1 januari 2024. Zolang de Omgevingswet nog niet geldt, kan deze ook niet dienen als formeel toetsingskader. Onduidelijk is waarop de aangereikte lijst gebaseerd is en waarom alleen die punten afgewogen zouden moeten worden. Zo ontbreken bijvoorbeeld de positieve effecten voor het algemeen belang, zoals meer woningen en meer zorgenheden. Ook wordt voorbij gegaan aan het wettelijk vastgelegde uitgangspunt van verdichten binnen bestaand stedelijk gebied.

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt stilgestaan bij alle effecten van het plan en wordt getoetst aan de geldende wet- en regelgeving en het geldende beleid. Het plan zal inderdaad leiden tot enkele negatieve effecten voor de omgeving, bijvoorbeeld meer verkeersbewegingen op bepaalde weggedelen, een ander uitzicht en minder oppervlak aan groen. In de toelichting wordt beoordeeld of die effecten passen binnen geldende wet- en regelgeving en binnen het beleid en of die aanvaardbaar zijn. Er zijn echter ook positieve effecten, zoals een bijdrage aan het oplossen van de woningnood, meer voorzieningen en meer zorg. Uiteindelijk komt het dan neer op een afweging van allerlei factoren en belangen.

1.3 Compensatie negatieve effecten

Reclamant stelt dat elk negatief effect ook gecompenseerd moet worden, zoals vermindering groenstroken (vermindering zuurstofproductie), toename CO2 productie, verslechtering luchtkwaliteit, vermindering waterbergend vermogen.

Reactie

Er is geen wet- of regelgeving die bepaalt dat negatieve effecten per definitie gecompenseerd moeten worden. Het hoogheemraadschap van Rijnland stelt wel eisen ten aanzien van watercompensatie, als er meer verhard oppervlak gecreëerd wordt. Aan die eisen wordt voldaan.

Voor het overige wordt in de toelichting onderbouwd welke effecten het plan heeft en waarom die effecten toelaatbaar zijn.

1.4 Bouwhoogte

Reclamant vraagt zich af waarom de bouwhoogte in het gebied verhoogt wordt naar 35m, waar het huidige bestemmingsplan ruimte biedt tot 20m.

Reactie

De bouwhoogte van maximaal 32m en maximaal 10 bouwlagen is beperkt tot een klein deel van het plangebied (rood omrand in afbeelding). In datzelfde blok is een deel van 20m (blauw) en 23m (oranje) toegestaan. Alle overige bebouwing is lager.

In de wet is vastgelegd dat stedelijke functies (zoals woningbouw en zorg) primair binnen stedelijk gebied gerealiseerd dienen te worden. Dit betekent automatisch verdichten en dus ook waar mogelijk de hoogte in. Er is gekozen om met maximaal 4 lagen en maximaal 11m hoogte aan te sluiten bij de omliggende woningen aan de kant van Skagerrak en Engelsholm. Richting de kruising Van Heuven Goedhartlaan – Kruisweg loopt de hoogte in stappen op met bij de kruising een accent van 32m. Dit is stedenbouwkundig onderbouwd.



1.5 Tijdsplan en fasering en effecten op omgeving van sloop en bouw

Reclamant vindt dat voor vergunningverlening een eenduidig faseringsplan voor de realisatie gemaakt moet worden, waarin het tijdsplan per optredende fase wordt weergegeven. Hierin moet de bereikbaarheid van de locaties in het kader van leveranties en mogelijk plotseling optredende calamiteiten (Brandweer, politie en GGD) worden vastgelegd. Daardoor wordt ook de doorlooptijd duidelijk.

Reactie

Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. Het bestemmingsplan is gebaseerd op toelatingsplanologie. Fasering en doorlooptijd worden hierin niet vastgelegd. Het genoemde onderwerp is niet iets wat in deze procedure aan de orde komt. Onderdeel van de (latere) vergunningverlening is een bouwveiligheidsplan. Daarin wordt o.a. ingegaan op veiligheid op de wegen, aanvoerroutes, bereikbaarheid en het voorkomen van overlast voor de omgeving tijdens de bouw.

1.6 Diverse onderwerpen met betrekking tot de bouwfase

- *Reclamant vraagt zich af hoe Amstelring emissiearm of – loos gaat bouwen.*
- *Reclamant gaat ervan uit dat een geluidarme bouwmethodiek voorgeschreven wordt. Hij wijst erop dat de Circulaire Bouwlawaaier 2010 van kracht is voor het project.*
- *Reclamant vraagt aandacht voor het bouwverkeer en het effect daarvan op het reguliere verkeer.*
- *Reclamant stelt dat Huisvesting en parkeergelegenheid voor opdrachtgever en aannemers moet binnen het plangebied worden opgelost.*

Reactie

Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. De genoemde onderwerpen zijn uitvoeringszaken rondom de sloop- en bouwwerkzaamheden die niet in deze procedure aan de orde komen. Onderdeel van de (latere) vergunningverlening is een bouwveiligheidsplan. Daarin wordt ingegaan op

veiligheid op de wegen, aanvoerroutes, bereikbaarheid en het voorkomen van overlast voor de omgeving tijdens de bouw.

Conclusies reclamant 1:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 2

Reclamant heeft ook een zienswijze ingediend op het ontwerpbesluit hogere waarde. Die zienswijze is door het college meegenomen in de besluitvorming over het hogerewaardebesluit.

2.1 Uitzicht verdwijnt

Door de geplande nieuwbouw van vier lagen van maximaal 14m hoog verdwijnt het uitzicht vanuit de woning. Dat verstoort het woongenot. Het leidt bovendien tot waardedaling van de woning.

Reactie

Het uitzicht vanuit de woning zal inderdaad veranderen. Er bestaat echter geen recht op uitzicht. In dit geval bedraagt de afstand tussen de gevel van de woning en de gevels van de nieuwbouw ca. 50m. Tussen de gevels bevindt zich een voortuin, wegen, bomen en een waterpartij. In een stedelijke omgeving zijn deze afstanden niet ongebruikelijk en zelfs ruim te noemen. De verstoring van het woongenot, zo die er al zou zijn, is niet zodanig groot dat dit niet meer acceptabel zou zijn.

De waardedaling van de woning betreft zogenoemde planschade. De beoordeling daarvan vindt plaats in een andere procedure, als de reclamant daarvoor een aanvraag doet binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Gelet op de afstanden en het feit dat het een stedelijke omgeving betreft is de verwachting dat een planschadevergoeding, als daar sprake van zou zijn, niet zodanig groot is dat dit het vaststellen van het bestemmingsplan in de weg zou staan.

2.2 Heiwerkzaamheden kunnen schade veroorzaken

Reclamant geeft aan te vrezen voor schade aan de fundering wegens de heiwerkzaamheden. Hij vindt een onderzoek naar de aanvangssituatie noodzakelijk.

Reactie

Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. Mogelijke schade door werkzaamheden is een uitvoeringszaak die niet in deze procedure aan de orde komt. Bovendien is het voorkomen van schade, het doen van een vooropname en het eventuele vergoeden van schade niet de verantwoordelijkheid van de gemeente maar van de ontwikkelaar, dan wel de aannemer.

2.3 Overlast van verkeer

De enige ontsluitingsweg voor auto's blijft op dezelfde locatie als de huidige weg naar het zorgcentrum. Dit betekent een blijvende toename van verkeersdruk met bijbehorende overlast (uitlaatgassen, luchtvervuiling, stank en lawaai).

Reactie

Het plan heeft tot gevolg dat het begin van Skagerrak (richting de Van Heuven Goedhartlaan) drukker wordt. De genoemde aspecten zijn daarom onderzocht. Uit de onderzoeken blijkt dat voldaan kan worden aan de wettelijke normen die daarvoor gelden:

- Skagerrak kan de verkeersstromen afhandelen (paragraaf 5.14).
- De verkeerstoename op Skagerrak is niet zodanig dat daardoor een bijzondere geluidstoename ontstaat. Het geluid van de 30km/uur wegen blijft binnen de wettelijke grenzen, waaruit ook blijkt dat dat voor de bestaande woningen zo zal zijn (paragraaf 5.6.2, bijlage 8 van de toelichting).
- De verkeersintensiteit op de Skagerrak (minder dan 5.000 motorvoertuigen/etmaal) is niet zodanig hoog dat dit leidt tot een onacceptabele luchtverontreiniging (verkeersonderzoek, bijlage 10 bij de toelichting).

Conclusies reclamant 2:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 3, hoogheemraadschap van Rijnland

- *In paragraaf 5.15.1 van de Toelichting wordt het Waterbeheerplan 5 genoemd. Deze is inmiddels vervangen door het Waterbeheerplan 6;*
- *In paragraaf 5.15.2 (blz. 54) van de Toelichting staat dat de compensatieverplichting ook gerealiseerd kan worden door het gebruik van de Berging Rekening Courant (BRC). Voor dit peilvak bestaat er geen BRC en dus kan er op die manier geen invulling worden gegeven aan de compensatieverplichting;*
- *In paragraaf 5.15.2 (blz. 53) van de Toelichting wordt de Notitie waterberging genoemd, die ingaat op de toetsing van de balans van wateroppervlak en het verhard oppervlak. Dit document maakt onvoldoende duidelijk hoe de alternatieve waterberging aan onze voorwaarden uit regel 27, Alternatieve waterberging, uit de Keur voldoet. Hier hebben wij de nodige vragen en opmerkingen over. Wij verzoeken u om de initiatiefnemer hierover met ons in overleg te laten treden.*

Reactie

De eerste en tweede punten zijn aangepast. Ten aanzien van het derde punt heeft inmiddels overleg tussen aanvrager en het hoogheemraadschap plaats gevonden. Het betreft vooral zaken die bij vergunningverlening aan bod komen. De resultaten van dit overleg zijn verwerkt in het Waterbeheerplan 6 en in de toelichting in paragraaf 5.15. Het hoogheemraadschap geeft aan voldoende informatie te hebben en is inmiddels akkoord.

Conclusies reclamant 3:

De zienswijze leidt tot aanpassing van de toelichting op bestemmingsplan.

Reclamant 4

4.1 Engelsholm als sluiproute

Bij file/drukke op de Kruisweg is Engelsholm momenteel al een sluiproute. Gevreesd wordt dat de nieuwe ontsluiting van Bornholm aan de Engelsholm leidt tot meer sluipverkeer vanuit Holmkwartier naar en van de Kruisweg. Dit maakt de wijk onveiliger met name voor spelende kinderen. De 30 km/u-borden worden nu al niet gezien. Reclamant denkt dat dit alleen op te lossen is door de uitgang op een andere plaats te positioneren (aan Skagerrak) of de bocht vanuit Holmkwartier naar Engelsholm onmogelijk te maken.

Reactie

De verkeerstudie die bureau Goudappel heeft uitgevoerd is gebaseerd op een verkeersmodel. Het verkeersmodel berekent verkeersstromen gebaseerd op reistijd. Op basis van reistijd blijkt de Engelsholm geen voor de hand liggende sluiproute te zijn. Uiteraard is niet uit te sluiten dat er iemand via de Engelsholm zal rijden. Bij (grote) drukte is vrijwel overal te zien dat een deel van het verkeer een sluiproute kiest. Dit is eigenlijk niet te voorkomen.

De Engelsholm is een relatief rustige, smalle erftoegangsweg met veel verkeersremmende maatregelen. Uit de database van floating car data (uit navigatiesoftware) blijkt niet dat er een grote, structurele overschrijding van de maximum snelheid bestaat, wat gezien de inrichting ook onlogisch zou zijn. Dat neemt niet weg dat er enkele individuen zijn die veel harder rijden, maar de gemeente heeft geen invloed op individueel rijgedrag. Door inrichtingsmaatregelen kan een sluiproute onaantrekkelijk gemaakt worden en/of kan te hard rijden ontmoedigd worden, mocht dat noodzakelijk zijn. Dit is echter een inrichtingsmaatregel en heeft dus geen betrekking op het bestemmingsplan.

4.2 Kruispunt Engelsholm-Kruisweg

Op het kruispunt Engelsholm-Kruisweg liggen snelheidsremmers, die niets voorstellen, want het merendeel van de auto's rijdt (veel) te hard. Om vanuit Engelsholm de Kruisweg op te rijden is tijdens spitsuur nu al vrijwel onmogelijk. Voor overstekende fietsers en voetgangers is het kruispunt uitermate gevaarlijk. Daar moet met de bouw van Holmkwartier zeker iets aan verbeteren.

Reactie

Deze kruising ligt buiten het plangebied en het plan heeft geen merkbaar effect op deze kruising. Maatregelen aan dit kruispunt vallen daarom buiten de reikwijdte van dit project. Dit deel van de zienswijze is doorgezonden aan de afdeling Beheer en Onderhoud die dit verder in behandeling neemt.

Conclusies reclamant 4

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 5

Reclamant heeft ook een zienswijze ingediend op het ontwerpbesluit hogere waarde. Die zienswijze is door het college meegenomen in de besluitvorming over het hogerewaardebesluit.

5.1 Het openbaar vervoer moet geregeld zijn

In de toelichting staat dat men graag zou zien dat de huidige bewoners van de wijk Bornholm doorgroeien van grote eengezinswoningen naar de appartementen in het nieuwe complex. Ook in de zorggebouwen zullen voornamelijk ouderen wonen. Kortom: de bewoners van het gebied zullen op leeftijd zijn en geen auto meer hebben. De Openbaar Vervoervoorziening is nu en straks zwaar onvoldoende om mobiliteit voor deze toekomstige bewoners te garanderen. De halteplaatsen van het HOV van de lijnen 300 en 340 zijn op te grote afstand en de buurtbus 401 is slechts een deel van de week beschikbaar en ook nog slechts een deel van de dag. In het plan wordt er geen aandacht besteed aan het OV terwijl voor de doelgroep het van belang is dit te regelen. Voor het plan goedgekeurd wordt, zou het OV duidelijk moeten zijn.

Reactie

Het aanpassen van openbaar vervoer in zijn algemeenheid, de locatie van de haltes en de frequentie van het openbaar vervoer vallen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt wel bij de parkeerbalans rekening gehouden met de afstand tot het openbaarvervoer en bij de inrichting wordt gelet op de looproutes naar de haltes. De halteafstanden naar de (hoogfrequente) lijnen 300 en 340 vallen binnen de richtlijnen die hiervoor bestaan; een hemelsbrede afstand van 400 meter naar ontsluitend OV en 800 meter naar een R-Net halte. Voor ouderen is er een aparte voorziening in de vorm van een 'buurtbus' die op afroep beschikbaar is. De gemeente beschouwt de OV-bereikbaarheid daarom als voldoende.

5.2 Geluid

Reclamant maakt zich zorgen dat door de nieuwe toegangsweg achter zijn woning (via Engelsholm/Kruisweg) het geluid op/rond zijn woning toeneemt. Door het autoverkeer, maar ook door alle vrachtwagens van toeleveranciers voor het verzorgingstehuis. Reclamant denkt ook dat door de nieuwe toegangsweg en het (vracht)verkeer daarover en het verkeer over de Kruisweg de maximaal toelaatbare waarde van 48dB overschreden wordt op zijn woning.

Reactie

In de toelichting is onvoldoende aandacht is besteed aan het verpleeghuis als inrichting en het daarbij behorende geluidsaspect. Dit is aangevuld. Hieruit blijkt dat een ruimtelijke inpassing mogelijk wordt geacht en er is ter plaatse van de omliggende bestaande en nieuwe woningen sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat.

Wat betreft het wegverkeerslawaai betreft het hier een doodlopende weg met een beperkt aantal vervoersbewegingen per dag. Dit zal niet leiden tot een hogere waarde op de gevel van de woning dan vanuit de Wet geluidhinder is toegestaan. Zie ook paragraaf 6.4 van het akoestisch rapport (bijlage 8 van de toelichting).

Conclusies reclamant 5:

De toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 5.13) is aangevuld met:

Paragraaf 5.13.1 de uiteenzetting van een geluidsonderzoek uit oktober 2022, in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden vastgesteld of ter plaatse van de omliggende geluidgevoelige bestemmingen geen ontoelaatbare geluidhinder ontstaat door de activiteiten van de nabij gelegen inrichting.

Paragraaf 5.13.2 geeft de conclusie van het geluidsonderzoek. Een ruimtelijke inpassing wordt mogelijk geacht en er is ter plaatse van de omliggende bestaande en nieuwe woningen sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat.

Reclamant 6

6.1 Algemeen

Reclamant geeft aan dat het bestemmingsplan moeilijk vindbaar was. Ook zijn er verschillende varianten in omloop van het plan, zoals maquette, stedenbouwkundig plan, een flyer, en verschillende plattegronden en foto's binnen het bestemmingsplan.

Reactie

Het ontwerpbestemmingsplan was te vinden op ruimtelijkeplannen.nl. Het ontwerpbestemmingsplan is bekend gemaakt via het Gemeenteblad op officiële bekendmakingen.nl (2022-355456). In de bekendmaking staat ook een rechtstreekse link naar het ontwerpbestemmingsplan.

Er is maar één bestemmingsplan dat ter inzage ligt en waarop gereageerd kan worden. Alle andere zaken zijn van de ontwikkelaar, ter illustratie van de plannen.

6.2 Tekort elektra

Er is een tekort aan aansluitingen op het elektrische energienet voor nieuwe klanten in Hoofddorp. Dan zou dit ook kunnen gelden voor de gebouwen en woningen in het nieuw te bouwen Holmkwartier.

Reclamant maakt op voorhand bezwaar als bij de oplevering van de gebouwen er nog geen aansluiting is op het elektrische energienet, de benodigde elektra gemaakt gaat worden door middel van dieselgeneratoren. Deze geven overlast in de vorm van stank en geluid.

Reactie

Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. Het genoemde onderwerp is een uitvoeringszaak rondom de bouwwerkzaamheden die niet in deze procedure aan de orde komt. Overigens is er al sprake van aansluiting op het elektriciteitsnetwerk van het huidige woon/zorgcentrum, zodat in ieder geval de eerste fase doorgaan zal kunnen vinden. De bouw van woningen komt pas daarna. Naar verwachting is tegen die tijd voldoende capaciteit beschikbaar.

6.3 Bouwoverlast

Reclamant gaat ervan uit dat tijdens de bouw gebruikt gaat worden van bouwaansluitingen en geen gebruik gemaakt gaat worden van dieselgeneratoren. Ondergetekende maakt op voorhand bezwaar tegen het gebruik van dieselgeneratoren tijdens de bouw.

Reactie

Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. Het genoemde onderwerp is een uitvoeringszaak rondom de sloop- en bouwwerkzaamheden die niet in deze procedure aan de orde komt. Onderdeel van de (latere) vergunningverlening is een bouwveiligheidsplan. Daarin wordt ingegaan op veiligheid op de wegen, aanvoerroutes, bereikbaarheid en het voorkomen van overlast voor de omgeving tijdens de bouw.

6.4 Stikstof

Reclamant vraagt uitleg over het ontwerpbestemmingsplan in relatie tot stikstof en CO².

Reactie

Er is onderzoek gedaan naar de effecten van het bestemmingsplan op de stikstofdepositie bij natuurgebieden. Dit staat in paragraaf 5.5 van de toelichting. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 7. De conclusie is dat er geen negatieve effecten zijn op de Natura 2000-gebieden. Voor CO² is er geen wettelijke regeling, noch een onderzoeksplicht.

6.5 Vleermuizen

Er zijn plannen voor een rij grote -bij aanplant volwassen- bomen met aansluitende kruinen, gesitueerd op de grens van het Holmkwartier- Engelsholm. Deze bomen zouden dan geplant worden in de rij van de parkeerplaatsen aan de rand van het terrein. Deze aanplant zou nodig zijn om de vleermuizen oriëntatie te geven in hun routes op en om het terrein. Het onderzoek naar beschermde dieren op het Holmterrein laat zien dat er sprake van vleermuizen op het terrein. In het onderzoek naar de vleermuizen wordt geen aanbeveling gedaan tot aanplant van een rij volwassen bomen (of welke bomen dan ook) op de grens van het Holmkwartier en Engelsholm. Waar komt dat plan vandaan?

Reactie

Vleermuizen zijn beschermd. Als er in een omgeving waar deze voorkomen veranderingen plaats vinden waardoor het functioneel leefgebied aangetast wordt, zijn maatregelen nodig, die het effect beperken (oftewel mitigerende maatregelen). In dit geval verdwijnt een verblijfplaats en worden een essentiële vliegroute en het jachtgebied ook aangetast door de voorgenomen ontwikkeling. Het plaatsen van vleermuiskasten en het creëren van een bomenrij om een geschikte vliegroute te bieden zijn algemeen geaccepteerde mitigerende maatregelen. De daadwerkelijke inrichting van deze bomenrij vindt in een later stadium plaats en is geen onderdeel van het bestemmingsplan, maar van de noodzakelijke vergunningen in het kader van de Wet natuurbescherming.

6.6 Schaduw van bomen

Een rij volwassen bomen op de grens van de achtertuin zou veel (zon)licht uit de tuin en het huis wegnemen. Dit plan is daarmee in strijd met de richtlijnen van RIVM 'Gezonde woningbouw'. Deze richtlijnen gaan er vanuit dat gezondheid van mensen niet alleen bepaald wordt door gedrag van mensen, maar dat de fysieke omgeving van mensen mede van invloed kan zijn op hun gezondheid. En dat er daarom bij voorbaat bij bouwplannen rekening gehouden moet worden met o.a. licht/zonlicht. De rijen huizen van Engelsholm 5 t/m 13 en 103 t/m 115 zijn niet zongericht gebouwd. De zon komt pas ver in de loop van de middag in de achtertuin en op de achtergevel. Als er ook nog een grote rij bomen met aansluitende kruinen kort op de grens aangeplant wordt, zal er geen of nauwelijks meer zon in de tuin en het huis komen. Reclamant verwijst naar het stedenbouwkundig plan Bornholm en de GGD-richtlijn 'gezonde woningbouw' waaruit zou blijken dat zonlichttoetreding essentieel is ten behoeve van gezondheid en/of efficiënte energiebenutting.

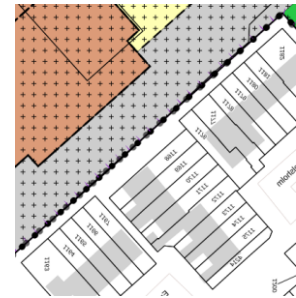
Reclamant wijst erop dat aangeplante volwassen bomen in de eerste jaren extra risico geven op omvallen of omwaaien. Bij storm is er geluidhinder. In de bomen gaan vogels zitten, die voor vuiligheid op de geparkeerde auto's zorgen. Daardoor zullen mensen misschien andere parkeerplaatsen zoeken, mogelijk in de naburige wijk Engelsholm met de nodige overlast. Ook zullen auto's vaker gewassen moeten worden, hetgeen niet bevorderlijk is voor het milieu.

Reactie

Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. Het bestemmingsplan heeft geen regeling ten aanzien van het wel of niet planten van bomen. Dat heeft het huidige bestemmingsplan ook niet. Het planten van bomen wordt niet geregeld, tenzij er dringende en noodzakelijke redenen zijn (zoals kabels en leidingen) waarom beplanting niet mogelijk zou zijn. Daar is hier geen sprake van. Wel moet voldaan worden aan de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek en mag geen sprake zijn van onrechtmatige hinder.

Het plangebied grenst niet aan de erfgrans van de woningen aan de Engelsholm, zodat een bomenrij in het plangebied niet op de erfgrans staat (zie afbeelding).

De bedoelde bomenrij ligt ten noordwesten van de woning, zodat de schaduwwerking beperkt zal zijn (vooral 's zomers bij lage ondergaande zon). In het inrichtingsplan zal bepaald worden hoeveel en welke bomen (en dus de potentiële hoogte en kruinbreedte), waar en op welke afstand van elkaar geplant zullen worden. Enige overlast van bomen (schaduw, bladeren, vogels, geluid) is geen reden om geen bomen toe te staan.



Het genoemde RIVM-rapport uit 2005 betreft een rapport vanuit één aspect (gezondheid), ziet bovendien alleen op een gezond binnenmilieu (paragraaf 1.3, doelstelling) en gaat daarom vooral in op technische bouweisen. Het rapport spreekt overigens niet over zonlichttoetreding, maar over daglichttoetreding. Het is derhalve niet geschikt om te gebruiken voor de brede belangenafweging die in het kader van een bestemmingsplan plaatsvindt.

6.7 Onduidelijkheid over ontsluiting

In het stedenbouwkundig plan Holmkwartier zijn op blz 2, 8, 14 en 23 de nieuwe plannen te bekijken in een plattegrond versie, een zij-aanzicht versie en schematische versies. Ook de maquette heeft een iets andere versie en op de info avond was weer een andere versie. Al deze plannen hebben verschillende variaties op de toegangs- en uitvalswegen van het Holmkwartier. Onduidelijk is wat nu de ontsluitingsweg wordt.

Reactie

Het stedenbouwkundige plan is de basis geweest voor verdere uitwerking van de plannen. Op blz. 2 (3D tekening), blz. 8 (stedenbouwkundige plankaart) en blz. 13 (essentiekaart over verbindingen) is een verbinding tussen het plangebied en Kruisweg te zien, maar daaruit is niet direct te concluderen dat het een auto-ontsluiting is. Op blz. 23 is wel een autoverbinding naar de Kruisweg is getekend. Bij de uitwerking is die komen te vervallen. Er is een verkeersonderzoek gedaan waarin zowel de variant met als zonder ontsluiting op de Kruisweg is onderzocht (Bijlage 10).

In dat rapport is in paragraaf 4.3 de variant onderzocht met een ontsluiting naar de Kruisweg en in paragraaf 4.4 de situatie zonder aansluiting op de Kruisweg. Die laatste variant is de uiteindelijke variant geworden. Met een directe ontsluiting naar de Kruisweg zou de kruising met het Houtwijkerveld namelijk drukker worden, terwijl omwonenden de kruising nu al als druk en onoverzichtelijk ervaren. Het verkeersonderzoek duidt daar ook op. Daarom is voor het alternatief gekozen waarbij verkeer via Skagerrak naar de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgewikkeld in plaats van via de Kruisweg. Dit zorgt ook voor een iets betere doorstroming op de gekoppelde kruising VHGlaan-Kruisweg-N201.

De bedoeling is dat er wel een verbinding komt richting Kruisweg, maar alleen voor wandel- en fietsverkeer en voor noodgevalen.

Dat blijkt onvoldoende uit paragraaf 5.14.1 uit de toelichting bij het bestemmingsplan. Dit zal worden aangepast. Bovendien zal dit worden vastgelegd in de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan.

6.8 Betere ontsluiting via Kruisweg

Het is volgens reclamant beter de ontsluiting via de Kruisweg te doen in plaats van via Engelsholm-Skagerrak. De oplossing via Engelsholm-Skagerrak leidt tot:

- *moeilijker contact tussen de (toekomstige) activiteiten in het Holmkwartier / Amstelring en het Winkelcentrum Skagerhof;*
- *een hoge verkeersintensiteit op Skagerrak;*
- *geluidsoverlast op woningen.*

Een looppad/bruggetje van Engelsholm naar het Holmkwartier ter hoogte van de uitrit Rosenholm zal de integratie juist bevorderen.

Reactie

Zie 6.7.

Er zal inderdaad meer verkeer over Skagerrak rijden. Dit betekent echter niet dat er sprake is van een zodanig drukke weg dat het plangebied afgesneden zou zijn van de rest van de wijk. De drukte doet zich immers vooral voor tijdens spijstijd. De verkeerstoename op Skagerrak is niet zodanig dat daardoor een bijzondere geluidstoename ontstaat. Het geluid van de 30km/uur wegen blijft binnen de wettelijke grenzen, waaruit ook blijkt dat dat voor de bestaande woningen zo zal zijn (paragraaf 5.6.2, bijlage 8 van de toelichting).

6.9 Openbaar vervoer

In het stedenbouwkundig plan Holmkwartier (blz. 65) staat "Ook het verplaatsen van de HOV-bushalte van R-NET naar een plek direct naast de ontwikkellocatie is het onderzoeken waard. Loopafstanden voor ouderen worden dan sterk verkleind, waardoor de mogelijkheden van OV maximaal worden benut." Dit onderdeel wordt in het plan niet uitgewerkt.

De haltes van de lijnen 300 en 340 zijn op te grote loopafstand van het Holmkwartier. Bewoners, vele bezoekers en vele werkenden van de locatie Amstelring/Bornholm ervaren de huidige bushalte van 340 als te ver weg en stappen in de auto.

Reactie

Zie 5.1.

6.10 Afstand nieuwe bebouwing tot de erfgrans

Reclamant vraagt zich af hoe groot de afstand is tussen zijn huis en de dichtstbijzijnde bebouwing in het plan.

Reactie

Op ruimtelijkeplannen.nl is de afstand te meten. Deze bedraagt ongeveer 23m tot de erfgrans en ongeveer 35m tot de gevel.

6.11 Planschade

Reclamant geeft aan een makelaar om een waardebeoordeling te vragen direct voor en direct na de bouw. Indien er verschil is zal planschade ingediend worden. Ook zal reclamant foto's maken om eventuele schade van de bouwwerkzaamheden te kunnen verhalen.

Reactie

Als er sprake is van planschade, wordt beoordeling en tegemoetkoming via een andere procedure geregeld. Een tegemoetkoming in planschade moet binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan ingediend worden. Overigens is planschade de financiële schade op basis van een vergelijking tussen twee planologische regelingen, dat is veelal een andere waardebeoordeling dan die een makelaar normaliter doet.

Het voorkomen en eventueel vergoeden van bouwschade ten gevolge van sloop- en bouwwerkzaamheden is de verantwoordelijkheid van de aannemer; de gemeente is daarin geen partij.

Conclusies reclamant 6:

De zienswijze leidt tot aanpassing van de toelichting op bestemmingsplan. Paragraaf 5.14 wordt verduidelijkt.

Er is voor het alternatief gekozen waarbij verkeer via Skagerrak naar de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgewikkeld in plaats van via de Kruisweg. De bedoeling is dat er wel een verbinding komt richting Kruisweg, maar alleen voor wandel- en fietsverkeer en voor noodgevallen.

Op de verbeelding komt een aanduiding geen doorgaand verkeer of alleen voor langzaamverkeer en noodgevallen, om aan te geven dat de weg doodlopend is.

Reclamant 7

Reclamant geeft aan niet tegen het plan te zijn, maar vraagt aandacht voor de overlast tijdens de bouw.

7.1 Bouwoverlast

Er zal geluidsoverlast ontstaan bij de sloop- en bouwwerkzaamheden. Reclamant vindt dat het slaan van palen ongewenst is in verband met geluidsoverlast, schade door trillingen etc. ook omdat het over een zeer lange periode gaat en met het oog op het nieuwe werken waar een deel van de tijd thuis gewerkt wordt.

Daarnaast zal er geen rust meer zijn op dagen dat men vrij is (ploegendiensten). Dit met als gevolg dat thuis ontspannen geen mogelijkheid meer is. Wat gevolgen heeft voor de gezondheid van de direct betrokken bewoners. Op de vragen die gesteld zijn (tijdens de informatiebijeenkomsten) kon geen antwoord gegeven worden omdat kosten meespelen en omdat hier nog niet over nagedacht is.

Reclamant vraagt om duidelijke communicatie over de overlast en over de bereikbaarheid. Reclamant wijst erop dat de uitwegen in de woonwijk zeer beperkt zijn.

Reactie

Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. De genoemde onderwerpen zijn uitvoeringszaken rondom de sloop- en bouwwerkzaamheden, die niet in deze procedure aan de orde komen. Onderdeel van de (latere) vergunningverlening is een bouwveiligheidsplan. Daarin wordt o.a. ingegaan op veiligheid op de wegen, aanvoerroutes, bereikbaarheid en het voorkomen van overlast voor de omgeving tijdens de bouw. Communicatie tijdens de bouw is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar en/of aannemer(s).

Conclusies reclamant 7:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de toelichting op bestemmingsplan.

Reclamant 8

8.1 Bouwhoogte

Reclamant maakt bezwaar tegen de hoogte van het aantal woonlagen van de hoogbouw in het noordwest gedeelte van het plan bij de kruising Van Heuven Goedhartlaan/Kruisweg. Het heeft een enorme impact op de bestaande bebouwing in de omliggende omgeving. Een alternatief van max 6 woonlagen past beter in de

woonomgeving. Reclamant heeft foto's toegevoegd van twee situaties die beter zijn; Hoofdweg / Van Heuven Goedhartlaan en Haja van Soomerensingel / van Heuven Goedhartlaan.

Reactie

Zie 1.4.

De impact op de omgeving is beperkt, omdat de afstand tot bestaande bebouwing groot is. De dichtstbijzijnde woning aan het Houtwijkerveld (achterzijde Kruisweg) ligt op ongeveer 125m. afstand, waarbij tussen de woning en het bouwplan de Kruisweg en de groenstrook liggen. De dichtstbijzijnde woning aan de Musholm ligt op ongeveer 90m. afstand, waarbij de van Heuven Goedhartlaan tussen de woning en het bouwplan in ligt. De woning van reclamant ligt op ongeveer 240m. afstand.



8.2 Verkeersplan

Reclamant maakt bezwaar tegen het verkeersplan. Reclamant maakt zich zorgen over het kruispunt Kruisweg / Van Heuven Goedhartlaan in verband met verkeersopstoppen en -veiligheid. Is er rekening gehouden met de extra bezoekers, voorzieningen en woningen?

Reactie

Voor dit plan is een verkeerskundig onderzoek gedaan. Dit is bijlage10 bij de toelichting. Hieruit blijkt dat de wegen en de kruispunten de extra verkeersbewegingen aankunnen. Wel moeten er enige aanpassingen aan de weginrichting gedaan worden, waaronder het vergroten van de voorsorteerstrook voor rechtsafslaand verkeer op de Skagerrak.

Conclusies reclamant 8:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de toelichting op bestemmingsplan.

C. (Ambtshalve) wijzigingen

In het bestemmingsplan zijn diverse (ambtshalve) wijzigingen doorgevoerd. Hieronder zijn deze vermeld. Correcties van verwijzingen, typfouten, nummeringen en dergelijke ondergeschikte aanpassingen zijn niet vermeld.

Toelichting en bijlagen

Paragraaf 5.5.2 en 5.5.3

Toelichting: actualisatie stikstofonderzoek.

Paragraaf 5.12.2 is aangevuld.

Toelichting: Toegevoegd is de vermelding van het besluit van het college.

Paragraaf 5.13.1 is aangevuld met een de uiteenzetting van een geluidsonderzoek uit oktober 2022, in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden vastgesteld of ter plaatse van de omliggende geluidgevoelige bestemmingen geen ontoelaatbare geluidhinder ontstaat door de activiteiten van de nabij gelegen inrichting.

Paragraaf 5.13.2 geeft de conclusie van het geluidsonderzoek. Een ruimtelijke inpassing wordt mogelijk geacht en er is ter plaatse van de omliggende bestaande en nieuwe woningen sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat.

Toelichting: naar aanleiding van zienswijze 5.

Paragraaf 5.14.1 is aangepast, er wordt definitief voor het alternatief gekozen waarbij verkeer via Skagerrak naar de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgewikkeld in plaats van via de Kruisweg. De bedoeling is dat er wel een verbinding komt richting Kruisweg, maar alleen voor wandel- en fietsverkeer en voor noodgevallen.

Toelichting: naar aanleiding van zienswijze 6.

Paragraaf 5.15.1 is aangepast, in deze paragraaf is het Waterbeheerplan 6 opgenomen.

Paragraaf 5.15.2 is aangepast, de mogelijkheid om gebruik te maken van een positief saldo op een BRC (Berging Rekening Courant) is geschrapt.

Toelichting: naar aanleiding van de zienswijze van het hoogheemraadschap.

Paragraaf 6.2.3 is toegevoegd.

Toelichting: Een verslag van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, de ingediende zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

Paragraaf 7.3.1 is aangepast. De toevoeging van de steiger en functieaanduiding specifieke vorm van verkeer-1 zijn beschreven.

Toelichting: deze bijzondere aanduidingen worden expliciet benoemd.

Bijlagen bij de toelichting

De volgende bijlagen zijn geactualiseerd/toegevoegd:

Bijlage 7 stikstof

Bijlage 10 onderzoek naar geluidsemmissie d.d. 24-10-2022

Bijlage 15 besluit hogere waarde

Regels

vet is nieuwe tekst, ~~doorgehaald~~ is verwijderde tekst

Artikel 3 Groen en artikel 6 Water zijn gewijzigd. In artikel 3.1 onder j en in artikel 6.1 onder i wordt toegevoegd:

vlonders en steigers.

In artikel 3.2.2 wordt toegevoegd:

b. het bouwen van vlonders en steigers is niet toegestaan, uitgezonderd ter plaatse van de functieaanduiding 'steiger' met dien verstande dat het totale maximum gebouwd oppervlak vlonders en steigers binnen de aanduidingsvlakken in de bestemmingen 'Groen' en 'Water' niet groter mag zijn dan 25 m².

in artikel 6.2.2 onder b wordt toegevoegd:

het bouwen van vlonders en steigers in het water is niet toegestaan, uitgezonderd ter plaatse van de functieaanduiding 'steiger' met dien verstande dat het totale maximum gebouwd oppervlak vlonders en steigers binnen de aanduidingsvlakken in de bestemmingen 'Groen' en 'Water' niet groter mag zijn dan 25 m².

Toelichting: hiermee wordt op één locatie een steiger mogelijk gemaakt.

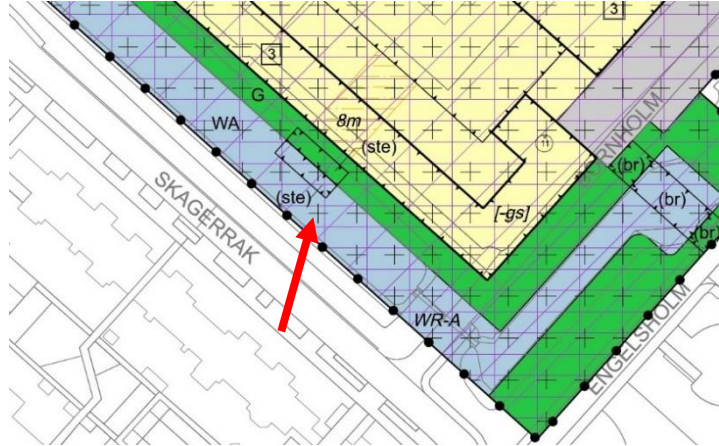
Artikel 5 Verkeer is gewijzigd. In artikel 5.3 wordt toegevoegd:

- a. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1' zijn geen andere verkeersvoorzieningen voor gemotoriseerd verkeer naar de Kruisweg toegestaan dan een calamiteitenontsluiting.**

Verbeelding

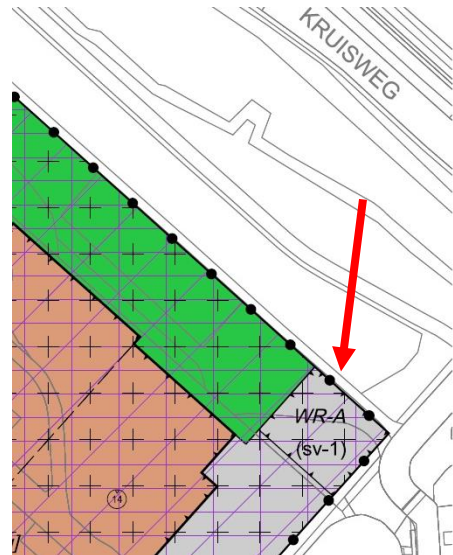
De aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-steiger' is toegevoegd in de bestemmingen Groen en Water.

Toelichting: Binnen water zijn geen steigers toegestaan. Op één locatie is echter wel wenselijk een steiger toe te staan. Deze steiger was al bij het ontwerp voorzien, maar was niet in de verbeelding opgenomen.



De functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1' is toegevoegd in de bestemming Verkeer.

Toelichting: Hierdoor wordt juridisch geborgd dat de nieuwe weg doodlopend is voor doorgaand verkeer.



Zienswijze 1 + bijlagen

Aan de gemeenteraad van de Haarlemmermeer.

Reactie op het ontwerpbestemmingsplan Bornholm 50 t.b.v. de ontwikkeling van Holmkwartier.

N.B. De voorafgaande periode van informatievoorziening door Amstelring.

Over de doorlooptijd van het plan, de diverse faseringen en de invloed van het plan op de directe omgeving is bij geen enkele digitale informatiebijeenkomst via het internet inhoudelijk gesproken. Feitelijk is alleen het beeldkwaliteitsplan herhaaldelijk aan de orde geweest. Hierover is door mij bericht aan de gemeente Haarlemmermeer gestuurd. Over het realisatieproces en bijbehorend tijdsplan heeft Amstelring in de periode van informatievoorziening kortweg geen informatie verschaft. Er is nagenoeg alleen besproken hoe mooi en geweldig het plan wel is. Kortom heel eenzijdige uiteenzettingen.

Mijn bezwaar tegen het plan.

De wetgeving

Begin 2023, dus vanaf nu binnen circa 4 maanden, wordt de Omgevingswet van kracht. De genoemde Omgevingswet is bedoeld om de **fysieke (natuurlijke) leefomgeving** binnen een specifiek gebied te verbeteren en daarmee ook de kwaliteit van leven binnen dat gebied te optimaliseren. Het specifieke gebied is, in dit geval, eenduidig binnen het project aangegeven. Binnen het genoemde kader van de Omgevingswet behoort het bestemmingsplan "Hoofddorp Bornholm 50" dan ook beoordeeld te worden op positieve en negatieve effecten ten aanzien van de huidige situatie. Een vergelijking van de oorspronkelijke/huidige situatie binnen het specifieke gebied en de toekomstige situatie binnen dit zelfde specifieke gebied is de enige manier om te toetsen of er in het onderhavige geval sprake is van een verbetering of verslechtering van de **fysieke (natuurlijke) leefomgeving** bij de ingebruikname volgens het plan "Hoofddorp Bornholm 50", binnen dit benoemde specifieke gebied. Hieronder worden de oorspronkelijke/huidige situatie en de toekomstige situatie beschreven en met elkaar vergeleken. Dit vergelijk gebeurt met de termen "positief of negatief effect op de leefomgeving". Het specifieke gebied is aangegeven op bijlage 22-08-13.

De oorspronkelijke/huidige fysieke situatie heeft de volgende relevante hoeveelheden:

De hieronder genoemde hoeveelheden zijn, bij gebrek aan beter, door gebruikmaking van "google maps" berekend en/of aan de hand van schermafdrukken en afschaling bepaald. Dit is voor een reële vergelijking voldoende nauwkeurig.

- a. oppervlakte gebied ca. 45.000 m²
- b. oppervlakte verharding ca. 6.782 m²
- c. oppervlakte bebouwing ca. 9.837 m²
- d. oppervlakte openwater ca. 2.274 m²
- e. groenstroken incl. bomen met leeftijd van 45 jaar met bijbehorende productie van zuurstof ca. 26.107 m²
- f. transportbewegingen van cliënten voor 190 cliënten
- g. transportbewegingen voor bezoek van 190 cliënten
- h. transportbewegingen van medewerkers voor 190 cliënten
- i. transportbewegingen voor bevoorrading van 190 cliënten
- j. transportbewegingen t.g.v. bewoners naar plangebied voor bewoning: geen
- k. schadelijke uitstoot t.g.v. huishoudens binnen plangebied: geen.

De toekomstige fysieke situatie heeft bij oplevering de volgende relevante hoeveelheden:

- a. oppervlakte gebied ca. 45.000 m²
- b. oppervlakte verharding ca. 12.078 m²
- c. oppervlakte bebouwing ca. 18.485 m²
- d. oppervlakte water ca. 1.937 m²
- e. groenstroken incl. bomen met leeftijd van 0 jaar met bijbehorende productie van zuurstof ca. 12.500 m²
- f. transportbewegingen van cliënten voor 260 cliënten
- g. transportbewegingen voor bezoek van 260 cliënten
- h. transportbewegingen van medewerkers voor 260 cliënten
- i. transportbewegingen voor bevoorrading van 260 cliënten
- j. transportbewegingen t.g.v. bewoners naar plangebied voor bewoning: 225 eenheden
- k. schadelijke uitstoot t.g.v. huishoudens binnen plangebied: 225 eenheden

Het effect van toekomstige fysieke situatie t.o.v. de oorspronkelijke/huidige fysieke situatie.

ad a. : spreekt voor zich geen effect.

ad b. : een verhoging van het verhard oppervlak van 5296 m² ofwel een vermindering van groenstroken met 5296 m². Dit heeft een negatief effect op de leefomgeving binnen het plangebied (luchtkwaliteit) en dient binnen het plangebied gecompenseerd te worden. Hoe gaat dit gebeuren?

ad c. : een verhoging van het bebouwd oppervlak van 8648 m² ofwel een vermindering van groenstroken met 8648 m². Dit heeft een negatief effect (luchtkwaliteit) op de leefomgeving binnen het plangebied en dient binnen het plangebied gecompenseerd te worden. Hoe gaat dit gebeuren?

ad d. : een vermindering van het waterbergend oppervlak met 337 m². Omdat de oppervlakte van bebouwing en ook verharding toeneemt, behoort binnen of zeer kort nabij het plangebied een waterberging van voldoende capaciteit gecreëerd te worden om de negatieve effecten van het verkleind waterbergingsoppervlak en de vergrote verhardingsoppervlakken en bouwoppervlakten te compenseren. Waar gaat dit negatieve effect binnen of in de zeer korte nabijheid van het plangebied gecompenseerd worden?

N.B. Het tijdsplan van regenwater vanaf daken en vanaf andere verharde oppervlakten middels riolering naar het open wateroppervlak is substantieel korter dan de natuurlijke afvoer via groenstroken. Dit kan bij inadequate aanpak tot snelle ongewenste verhoogde waterstanden

in het waterbergend gebied leiden.

ad e. : de toekomstige situatie geeft een substantiële vermindering van de zuurstofproductie door de aanwezige vegetatie t.o.v. van de huidige situatie. De huidige groenstroken met beplanting zijn ca. 45 jaar oud met bijbehorende zuurstofproductie van bomen en beplanting met een leeftijd van 45 jaar. De nieuwe jonge vegetatie binnen het plangebied creëert een hoeveelheid zuurstof welke nagenoeg nihil is. Hoe wordt dit negatieve effect binnen het plangebied gecompenseerd?

ad f., g., h., en i. : hoe gaat deze substantiële toename aan toekomstige transportbewegingen (CO2 uitstoot) met negatief effect op de luchtkwaliteit binnen het plangebied gecompenseerd worden? Worden er aanvullende eisen aan de gemotoriseerde transportmiddelen gesteld?

ad j. : Hoe gaat deze extra uitstoot met negatief effect op de luchtkwaliteit binnen het plangebied (CO2 uitstoot) gecompenseerd worden? Worden er aanvullende eisen aan de gemotoriseerde transportmiddelen gesteld?

ad k. : Hoe gaat deze extra uitstoot met negatief effect op de luchtkwaliteit binnen het plangebied gecompenseerd worden? Worden er aanvullende eisen aan de ontwerpen van de diverse woningtypen gesteld? (nul-op-de-meter-woningen?)

Ik kan op basis van alle door Amstelring gehouden presentaties niets anders concluderen dan dat de toekomstige fysieke leefomgeving een substantiële achteruitgang is vergeleken met de huidige c.q. bestaande situatie.

De bouwhoogte

Onder het vigerende bestemmingsplan Bornholm en Vrijshot, toelichting augustus 2009, is binnen het specifieke gebied een maximale bouwhoogte van 20 meter toegestaan. Welke moverende reden is gebruikt om de maximale bouwhoogte, binnen dit specifieke gebied, te wijzigen naar 35 meter E.e.a. verhoogt alleen de capaciteit van bewoning met een negatief effect op de fysieke leefomgeving binnen het gedefinieerde gebied. Zie: **ad k.**

Het plan

De ambitie van dit plan is bijzonder hoog. Tijdens de sloop van de huidige bouwwerken en tijdens de realisatie van de nieuwbouw moeten de huidige activiteiten van Amstelring ongestoord doorgang blijven vinden. Voorafgaand aan de vergunningverlening verdient het dan ook aanbeveling dat door of namens Amstelring een eenduidig faseringsplan voor de realisatie gemaakt wordt, waarin het tijdspad per optredende fase wordt weergegeven. *Essentieel in dit plan is de bereikbaarheid van de locaties, waar de dagelijkse activiteiten doorgang blijven vinden, in het kader van leveranties en mogelijk plotseling optredende calamiteiten (Brandweer, politie en GGD).* Uiteindelijk wordt zo de doorlooptijd van het gehele project duidelijk en moet deze doorlooptijd contractueel naar partijen worden besproken en vastgelegd. Dit is evenzo essentieel voor de omgeving, zeker in het kader van de omgevingswet, nl. de fysieke leefomgeving voor de buurtbewoners tijdens de bouw. N.B. Tijdens de presentaties in het afgelopen traject is bewust of onbewust het onderwerp “doorlooptijd en fasering van het totale project en overlast voor de buurtbewoners” vermeden.

Emissie loos bouwen

In het kader van de omgevingswet dienen de werkzaamheden vooral emissie loos of emissie/arm gerealiseerd te worden. Hoe gaat Amstelring dit bewerkstelligen en realiseren? Is er binnen de locatie voldoende capaciteit van emissie loos geproduceerde energie aanwezig om te slopen en te bouwen en welke emissie loos geproduceerde en welke emissie arm geproduceerde bouwmaterialen gaan worden toegepast? Uiteraard behoren emissie loos geproduceerde materialen in het kader van de omgevingswetgeving de voorkeur te hebben.

Het tijdspad

Hiervoor behoort voorafgaand aan de vergunningverlening een dwingend faseringsplan door Amstelring opgesteld te worden, ter goedkeuring van het bevoegde gezag, waaraan de aannemers en andere deelnemers van het project contractueel gebonden worden. (Zie “Het Plan”) Dit voorkomt vooraf en achteraf optredende geschillen over de fasering en de daarbij behorende doorlooptijden tijdens de voorbereiding en de realisatie periode. Hiermee is het voor de omgeving bekend wat de doorlooptijd van het totale project wordt. Is de lengte van de periode van overlast voor de omgeving wel acceptabel? Amstelring is overigens verplicht de periode van overlast voor de omgeving in de ruimste zin van het woord tot een minimum beperkt te houden.

Het bouwlawaaai

Gezien het feit dat de huidige activiteiten van Amstelring op locatie tijdens de gehele bouwperiode doorgang blijven vinden, zal er kennelijk een geluidsarme bouwmethodiek voorgeschreven gaan worden. Als er op de bouwlocatie geen geluidsoverlast is, dan zal er in de nabijheid van de bouwlocatie evenzo geen geluidsoverlast zijn. Overigens blijft de vigerende Circulaire Bouwlawaaai 2010 voor het project van kracht.

Het huidige lokale verkeer

In de omgeving begrensd door Skagerrak en Engelsholm hebben de volgende lokale verkeerstromen plaats:

- lokaal langzaam verkeer van schoolgaande jeugd naar lager en voortgezet onderwijs
- lokaal langzaam verkeer naar winkel , scholen en kinderopvang
- lokaal snel verkeer naar winkel , scholen en kinderopvang
- bevoorraden winkels aan Skagerrak met vrachtwagens en trailers gedurende de hele dag

Het bouwverkeer

-Het bouwverkeer bestaat uit kiepwagens, trailers ect. in ieder geval uit zeer grote en hoge vrachtwagens. Vermenging van deze transportmiddelen (bouwverkeer) met het lokale verkeer, waaronder fietsende jeugd (leeftijd van ca. 4 tot 18 jaar), behoort ten alle tijden voorkomen te worden. Zeker, gezien de door mij verwachte doorlooperperiode van het project, dient vermenging van bouwverkeer met het lokale verkeer te allen tijde vermeden te worden.

Uit ervaringen met grote landelijke projecten is de enige, meest veilige, manier om het bouwterrein te ontsluiten een eigen toegang voor bouwverkeer naar het plan creëren vanaf de Van Heuven Goedhartlaan of vanaf de Kruisweg, geregeld door een of meerdere verkeersregelininstallaties. Het moet kortweg voor bouwverkeer, in de ruimste zin des woord, verboden zijn om gebruik te maken van het Skagerrak en Engelsholm. Met negatieve effecten door optredende ongelukken of door geschillen met omgeving (buurt) is overigens niemand's belang gediend. E.e.a. leidt alleen maar tot onnodige vertragingen, dus kosten en onnodige ergernis.

De huisvesting en parkeergelegenheid van Opdrachtgever en Aannemers van het plan.

Huisvesting en parkeergelegenheid voor opdrachtgever en aannemers moet binnen het plangebied of, indien de benodigde ruimte ontbreekt, op een locatie elders op afstand gerealiseerd worden. In de aanliggende wijk huisvesten of parkeren is geen optie. Stichting Amstelring maakt voor de omgeving vooraf een helder plan hoe e.e.a. gerealiseerd wordt.

Tot slot:

De Stichting Amstelring beschrijft haar activiteiten als volgt:

“Attente zorg en goede begeleiding voor mensen die hulp nodig hebben vanwege ouderdom, een langdurige ziekte of een lichamelijke beperking. Onze zorgprofessionals doen hun werk met aandacht en door goed naar u te luisteren.” Deze beschreven instelling van de Stichting Amstelring kan eigenlijk alleen maar tot succes leiden.

In het kader van de Awb zou ik graag vooraf gehoord worden.

Met vriendelijke groet







Zienswijze 2

R

AANGETEKENDE BRIEF NL

NL Frankering betaald €9.05

8 gr.

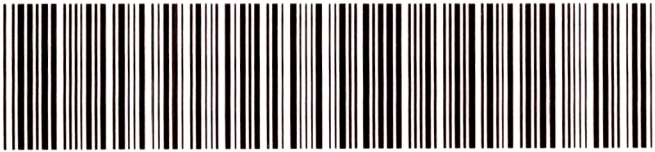
216876

08-09-2022 15:58

D

PostNL

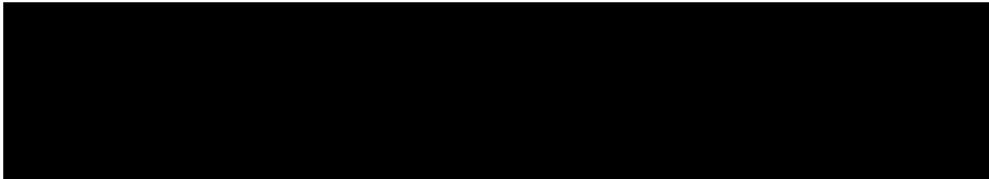
NL

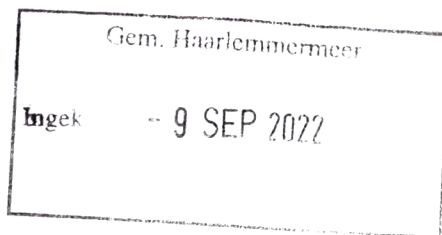


2130AG 250

2130

1





Hoofddorp, 08 september 2022

Telefoon [REDACTED]
Geboortedatum [REDACTED]
BSN nummer [REDACTED]

Betreft 1.: zienswijze op ontwerpbestemmingsplan NL.IMRO.0394.BPGHfd-bornholm50-B001
Betreft 2.: zienswijze van het bijbehorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden

Geacht College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlemmermeer.

Hierbij geef ik U met verschuldigde eerbied puntsgewijs mijn zienswijze te kennen op het door U voorgestelde ontwerpplan.

Betreffende punt 1.

1. Door de geplande nieuwbouw op de hoek van Heuven Goedhartlaan met vier woonlagen met een maximum hoogte van 14 meter tegenover mijn woning aan de [REDACTED] verdwijnt daarmee mijn vrije uitzicht voorgoed. Hierdoor wordt mijn woongenot definitief verstoord en heeft dat een aanzienlijke waardevermindering van mijn woning tot gevolg.
2. Door de langdurige heiwerkzaamheden van circa vijf jaar is mogelijke schade aan de fundering van mijn woning te verwachten. Een onderzoek vooraf aan de fundering is daarbij noodzakelijk waarin wordt vastgesteld wat de aanvangssituatie is voordat de heiwerkzaamheden beginnen.

3. beschrijving van de verkeersstromen ten behoeve van het ontsluiten van het project

De enige ontsluitingsweg voor autos in het bestemmingsplan blijft op dezelfde locatie als de huidige weg naar het zorgcentrum. Dit heeft als gevolg een blijvende toename van verkeersdruk met bijbehorende overlast in de vorm van uitlaatgassen, luchtvervuiling, stank en lawaai. En al deze genoemde overlast vindt plaats vlak voor mijn woning.

Betreffende punt 2..

Het besluit hogere geluidswaarden heeft blijvende negatieve gevolgen voor de geluidsbelasting in en rond mijn woning.

Graag ontvang ik een bevestiging van deze zienswijzen en bij afwijzing een voor mij beroep vatbare beslissing,



Zienswijze 3

Van: [REDACTED] <[REDACTED]>

Verzonden: donderdag 1 september 2022 14:49

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]>

Onderwerp: V&H ontwerpbestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 ter inzage, kenmerk: 2022-[REDACTED]

U ontvangt niet vaak e-mail van [REDACTED]. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Geachte heer [REDACTED],

Op 15 augustus 2022 ontving ik het ontwerpbestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50. Daarbij verzoekt u om een reactie. Hieronder treft u mijn reactie aan.

Advies

Na bestudering van het ontwerpbestemmingsplan en met name de water gerelateerde aspecten, heb ik de volgende opmerkingen:

- In paragraaf 5.15.1 van de Toelichting wordt het Waterbeheerplan 5 genoemd. Deze is inmiddels vervangen door het Waterbeheerplan 6. In de bijlage heb ik een document met standaardteksten toegevoegd die hiervoor gebruikt kan worden.

- In paragraaf 5.15.2 op pag. 54 van de Toelichting staat dat de compensatieverplichting ook gerealiseerd kan worden door het gebruik van de Berging Rekening Courant (BRC). Voor dit peilvak bestaat er **geen** BRC en dus kan er op die manier geen invulling worden gegeven aan de compensatieverplichting.

- In paragraaf 5.15.2 op pag. 53 van de Toelichting wordt de Notitie waterberging genoemd, die ingaat op de toetsing van de balans van wateroppervlak en het verhard oppervlak. Dit document maakt onvoldoende duidelijk hoe de alternatieve waterberging aan onze voorwaarden uit regel 27, Alternatieve waterberging, uit de Keur voldoet. Hier hebben wij de nodige vragen en opmerkingen over. Wij verzoeken u om de initiatiefnemer hierover met ons in overleg te laten treden.

Vragen?

Als u nog vragen heeft, dan kunt u contact opnemen met [REDACTED] via telefoonnummer [REDACTED] of [REDACTED]. Uw verzoek om advies is bij ons ingeschreven onder zaaknummer 2022-[REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Hoogheemraadschap van Rijnland
Afdeling Vergunningverlening en Handhaving
[REDACTED]

Reageer door deze mail te beantwoorden, laat het zaaknummer in de onderwerpregel staan.

Deze mail is op 1 september 2022 verstuurd naar [REDACTED]

Zienswijze 4



gemeente
Haarlemmermeer

Uw zienswijze

Zaakinformatie

Zaaknummer 6714033
Datum en tijd 16-09-2022 17:41:03

Uw gegevens

Burgerservicenummer (BSN) ****
Geboortedatum [redacted]
Aanhef [redacted]
Voorletter(s) [redacted]
Achternaam [redacted]
Straat [redacted]
Huisnummer [redacted]
Postcode [redacted]
Plaats [redacted]
Telefoonnummer [redacted]
E-mailadres [redacted]

Uw reactie

Waarop geeft u een reactie? Ontwerpbestemmingsplan
Op welk plan geeft u reactie? ontwikkeling holmkwartier

Uw reactie: goede middag, op basis van de voorlichtingsavond voor omwonenden willen we de volgende punten (extra) onder uw aandacht brengen: 1: in- en uitgaande weg zijde Engelsholm: Bij file/drukke op de kruisweg is momenteel Engelsholm al een sluiproute. gezien uit verkeer vanuit Holmkwartier is het vrijwel zeker dat er door Engelsholm meer sluipverkeer komt naar en van de kruisweg, hetgeen de wijk onveiliger maakt m.n. voor spelende kinderen. De borden 30 km worden nu al niet gezien. O.i. alleen op te lossen de de uitgang op een andere plaats te positioneren (aan Skagerak) of de bocht vanuit Holmkwartier naar Engelsholm onmogelijk te maken. 2: Kruispunt Engelshol-Kruisweg. Hier liggen snelheidsremmers, die niets voorstellen, want het merendeel van de auto's rijdt (veel) te hard. Vanuit Engelsholm de Kruisweg op is tijdens spitsuur nu al vrijwel onmogelijk. Voor overstekende fietsers en voetgangers is het kruispunt uitermate gevaarlijk. Moet met de bouw van Holmkwartier zeker iets aan verbeteren

Akkoord en versturen

Ja, ik ga akkoord met het verwerken van mijn gegevens zoals beschreven staat in de privacyverklaring. Ja

Zienswijze 5

Bestemmingsplan Bornholm 50 Hoofddorp

In het bestemmingsplan Bornholm 50 wordt uitgegaan van twee bedrijfsmatige vestigingen van Amstelring met 260 wooneenheden en in totaal meer dan 3100 m² ruimte voor voorzieningsruimte en daarnaast 225 woningen. In de toelichting wordt aangegeven dat men graag zou zien dat de huidige bewoners van de wijk Bornholm zou doorgroeien van hun grote eengezinswoningen naar de appartementen in het nieuwe complex. Hierdoor zal een verjonging van de wijk plaatsvinden.

Het gevolg is dat op het nieuwe complex veelal ouderen zullen wonen. Bij dit gegeven is ook mee te nemen dat de bevolking van de twee zorggebouwen ook ouder zijn. Deze nieuwe en oude inwoners van het gebied zullen op leeftijd zijn en geen auto meer hebben dat zal ook voor een gedeelte van de bezoekers het geval zijn. Er zullen ook veel bezoekers van de voorzieningsruimte zijn die met het openbaar vervoer komen.

De Openbaar Vervoervoorziening is nu en straks zwaar onvoldoende om een mobiliteit voor deze ouderen te garanderen. De halteplaatsen van het HOV van de lijnen 300 en 340 zijn op te grote afstand en de buurtbus 401 is slecht een deel van de week beschikbaar en ook nog slechts een deel van de dag. In het plan wordt er geen aandacht besteed aan het OV terwijl voor de doelgroep het van belang is dit te regelen. Voor het plan goedgekeurd zou moeten worden dit het OV duidelijk te zijn.

18092022

■■■■■■■■■■

■■■■■■■■■■

■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■

Ontwerpbestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50, het bijbehorende ontwerpbesluit hogere waarde en het ontwerpbeeldkwaliteitplan Holmkwartier

Het besluit hogere waarden is nodig wegens het geluid

Als toelichting voor een hogere grenswaarde voor geluid staat:

“Voor (een deel van) de woningen en zorgeenheden is een hogere grenswaarde voor geluid nodig. De geluidsbelasting door de N201, Kruisweg en Van Heuven Goedhartlaan is hoger dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor de N201 en 63dB voor de andere wegen. De voorgenomen hogere waarden zijn maximaal 53 dB voor de N201 en maximaal 59 dB voor de andere wegen.”

In het bestemmingsplan Bornholm 50 Hoofddorp wordt meegenomen een hogere grenswaarde voor geluid. In de toelichting wordt aangegeven dat dit voor de nieuw te bouwen appartementen en bewoners van de zorginstelling nodig is.

Als bewoner van [REDACTED] (een directe buur) ben ik direct betrokken bij dit plan en maak bewaar tegen de verhoging die ook merkbaar is voor mijn leefmilieu.

Op 12 maart 2018 heeft de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied een meting verricht bij ons huis en die meting was nog net onder de toenmalige norm. (De gemeente Haarlemmermeer heeft ons doorverwezen naar de omgevingsdienst vanwege het feit dat het een bedrijf is). Met het volbouwen van het terrein met woningen en twee torens voor de zorginstelling en ook nog meer dan 3100 m2 ondersteunende voorzieningen is de invloed op onze leefomgeving zo groot dat een uitbreiding van de voorkeursgrenswaarde niet toegestaan mag worden. De overlast van de wegen om de bedoelde te bouwen appartementen en zorgtorens met de overlast van de nieuwe bewoners en zorginstelling in onaanvaardbaar.

18-09-2022

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] [REDACTED]

Zienswijze 6

Zienswijze omtrent ontwerpbestemmingsplan Bornholm 50

Vooraf:

- Het was voor ondergetekende zeer moeilijk om het ontwerpbestemmingsplan digitaal te vinden.
Logische plek leek me www.Holmkwartier.nl maar daar staat géén link naar het plan!
- In de brief van de gemeente voor de uitnodiging van de inloopbijeenkomst (07/09/2022) met uitleg over het plan staat een link naar www.ruimtelijkeplannen.nl. Op die site aangekomen is het ook nog een redelijke speurtocht onder welke 'knop' het bestemmingsplan te vinden is.
Ik ga uit van het plan STEDENBOUWKUNDIG PLAN HOLMKWARTIER van 17 januari 2022
- Er zijn verschillende versies in omloop van de plannen te weten:
 - + de maquette,
 - + de flyer, die bij de maquette te verkrijgen is
 - + en verschillende versies van diverse plattegronden en overzichtsfoto's binnen bovengenoemd ontwerpbestemmingsplan.De verschillen zijn vooral met betrekking tot
 - + de ontsluitingswegen
 - + het groen op de grens tussen het Holmkwartier en Engelsholm.en dit zijn juist de onderdelen, die voor de omwonenden van groot belang zijn.
Deze verschillen maakt het reageren op het ontwerpbestemmingsplan gecompliceerder.
Oók heb ik op de bijeenkomst 7/9/22 mondeling aspecten vernomen, die niet in het ontwerpbestemmingsplan te lezen zijn, maar wel van belang.

Algemeen

- A) In de media is te lezen over een tekort aan aansluitingen op het elektrische energienet voor nieuwe klanten in Hoofddorp. Dan zal dit ook kunnen opgaan voor de gebouwen en woningen in het nieuw te bouwen Holmkwartier.
Ondergetekende maakt op voorhand bezwaar, indien bij de oplevering van de gebouwen er nog geen aansluiting is op het elektrische energienet, dat de benodigde elektra gemaakt gaat worden d.m.v. dieselgeneratoren. Deze geven overlast in de vorm van stank en geluid.
- B) We mogen ervan uitgaan, dat tijdens de bouw gebruikt gaat worden van bouwaansluitingen en geen gebruik gemaakt gaat worden van dieselgeneratoren.
Ondergetekende maakt op voorhand bezwaar tegen het gebruik van dieselgeneratoren tijdens de bouw.
- C) In de media is te lezen over het stilleggen van bouwprojecten in Hoofddorp, vanwege het stikstof besluit. Kan ondergetekende uitleg krijgen over het ontwerpbestemmingsplan in relatie met het wettelijk stikstof en CO2 besluit?

Planspecifiek - Groen

Op de bijeenkomst werd verteld over de aanplant-plannen voor een rij grote, -bij aanplant volwassen- bomen met de kruinen aansluitend, gesitueerd op de grens van het Holmkwartier-Engelsholm.

Deze bomen zouden dan geplant worden in de rij van de parkeerplaatsen aan de rand van het terrein.

Dit plan verontrust me zeer!

Deze aanplant zou nodig zijn om de vleermuizen een oriëntatie te geven in hun routes op en om het terrein.

Ik heb het onderzoek naar beschermde dieren op het Holmterrein digitaal gevonden en volledig gelezen. Er is inderdaad sprake van vleermuizen op het terrein; voor mij geen verrassing, want ik zie vleermuizen bij zonsondergang in de zomer regelmatig voluit vliegen boven mijn tuin en de aangrenzende tuinen van Engelsholm. En dat zonder een rij bomen.

- In het onderzoek naar de vleermuizen wordt géén aanbeveling gedaan tot aanplant van een rij volwassen bomen (of welke bomen dan ook) op de grens van het Holmkwartier en Engelsholm.
Waar komt dit plan vandaan? Waar kan ik dit digitaal/op papier vinden?
- Een rij volwassen bomen op de grens van onze achtertuinen zou zeer veel (zon)licht uit onze tuin en ons huis wegnemen. Dit plan is daarmee in strijd met de richtlijnen van RIVM

'Gezonde woningbouw' (deze richtlijnen gaan er vanuit dat gezondheid van mensen niet alleen bepaald wordt door gedrag van mensen, maar dat de fysieke omgeving van mensen mede van invloed kan zijn op hun gezondheid. En dat er daarom bij voorbaat bij bouwplannen rekening gehouden moet worden met o.a. licht/zonlicht.)

Eén blik op de plattegrond van het Holmkwartier met omgeving laat zien dat de rijen huizen van Engelsholm 5 t/m 13 en 103 t/m 115 niet zon-gericht zijn gebouwd. De zon komt pas ver in de loop van de middag in de achtertuin en op de achtergevel. Als er ook nog een grote rij bomen met aansluitende kruinen kort op de grens aangeplant gaat worden, zal er niet of nauwelijks meer zon in onze tuin en in huis komen.

Kortheidshalve verwijs ik naar onderstaande citaten.

In het STEDENBOUWKUNDIG PLAN HOLMKWARTIER wordt voor de nieuwe bebouwing rekening gehouden efficiënte energiebenutting van (zon)licht blz 61: *"Wat betreft duurzaamheid wordt er in de bebouwing ingespeeld op maatregelen vanuit de BENG (=Bijna EnergieNeutraal Gebouw). Een optimalisatie van de gebouwschil, waarbij goede isolatie, optimale daglichttoetreding en het weren van de zon in de zomer instrumenten zijn. Ook wordt de energiebehoefte van de gebouwen beperkt door bijvoorbeeld toepassing van LED verlichting, warmte terugwinning in het ventilatiesysteem en lage temperatuur vloerverwarming en -koeling."*

Optimale daglichttoetreding wordt ook al vermeld in de 'GGD Richtlijn Gezonde Woningbouw dec 2005' maar dan met betrekking tot gezondheid.

GGD blz 5 citaat: *"Het belang van een gezonde leefomgeving. Een groot deel van het gezondheidsverlies en de gezondheidswinst in Nederland hangt samen met biologische determinanten en met leefstijl. De fysieke omgeving heeft weliswaar minder invloed, maar deze invloed is wel duidelijk aanwijsbaar. Ongunstige omstandigheden kunnen leiden tot hinder, stress, depressie, ziekte en invaliditeit. Gunstige omstandigheden kunnen leiden tot ontspanning, tevredenheid, herstel van ziekte, meer vitaliteit en vrijheid, en gezonder gedrag op andere terreinen."*

GGD blz 13 citaat: *"Van factoren als licht en uitzicht is bekend dat zij van invloed zijn op de gezondheid. In hun relatie tot het ontstaan van onder meer depressies hebben zij misschien een aanzienlijk aandeel in gezondheidsverlies. Deze factoren zijn echter nog niet gekwantificeerd."*

Het schuurt bijzonder dat de visie op optimale daglichttoetreding kennelijk wél toegepast wordt op de nieuw te bouwen woningen, maar dat er bij de groen-plannen géén rekening gehouden wordt met de daglichttoetreding van de huidige bewoners van Engelsholm 5 t/m 13 en 103 t/m 115. ten behoeve van hun gezondheid en/of efficiënte energiebenutting

- Volgens de plannen zouden aangeplante volwassen bomen kort op de erfgrans komen, dus ook behoorlijk kort op de huizen. In de eerste jaren geven deze bomen extra risico op omvallen/omwaaien. De westenwind staat richting ons huis, bij storm zal er hier dan nauwelijks geslapen worden.
- Grote bomen hebben hun kruin over de erfgrans.
- In de bomen zullen ongetwijfeld veel vogels gaan zitten. En vogels laten regelmatig 'flodders' vallen. In deze situatie dan bovenop de geparkeerde auto's.
Dit zal reactie-gedrag van de mensen geven in de vorm van:
= andere parkeerplaatsen zoeken, mogelijk in de naburige wijk Engelsholm met de nodige overlast
= veel meer autowassen. Dit is niet bevorderlijk voor het milieu.

Het plan van de bomen op/tegen onze erfgrans is voor ons onacceptabel.

Planspecifiek- Verkeer.

De wijk Bornholm wordt door de drukke doorgaande weg Van Heuven Goedhartlaan in tweeën gesplitst in Bornholm-West en Bornholm-Oost. Dit is een gegeven, waardoor bewoners helaas moeilijker met elkaar en voorzieningen in contact te brengen zijn.

Het Holmkwartier is een nieuw te ontwikkelen gebied binnen Bornholm-Oost.

Nu dreigt er bij de al bestaande -en betreurde- splitsing tussen de (toekomstige) activiteiten in het Holmkwartier/Amstelring enerzijds en het Winkelcentrum Skagerhof anderzijds een nóg grotere moeilijkheid tot contact tussen de beide activiteitencentra te ontstaan.

Uitleg:

Het nieuwe gebied Holmkwartier heeft toegangswegen/uitvalswegen nodig.

Zoals de plannen nu zijn (op tekening en mondeling toegelicht) moet al het verkeer voor het Parkblok (176 zorgunits) én het Hofblok (9 woningen) én het Singelblok (39 woningen) zich toegang verschaffen via de nog te maken toegang langs Rosenholm/Engelsholm ongeveer ter hoogte van de uitrit van Rosenholm.

Voor het Parkblok komt ook veel éxtra verkeer te weten : werkenden, bezoekers van bewoners én de vrachtauto's van toeleveranciers.

Die gaan in de huidige plannen allemaal over Skagerhof en een stuk van Engelsholm, waardoor de verkeersintensiteit aldaar behoorlijk zal toenemen.

In de huidige plannen wordt dus gemotoriseerd verkeer verder een woonwijk ingetrokken, terwijl er een al doorgaande weg aan de Noord-Oost kant van het Holmkwartier loopt: nl de Kruisweg!

LET WEL: Deze verkeersstroom kan niet via de Kruisweg het Holmkwartier bereiken, want aan het begin van die weg zullen paaltjes komen te staan, om snelverkeer tegen te houden.

Deze paaltjes staan niet op de kaarten/plattegronden en zijn niet tekstueel vermeld in het ontwerpbestemmingsplan, maar zijn wel verteld op de info avond van 7 september jl.

Door deze toekomstige zeer verhoogde verkeersintensiteit op Skagerrak wordt een belangrijk onderdeel van de totale Bornhomwijkvisie én de specifieke Holmkwartiervisie nl: SAMENHANG van het HOLMKWARTIER BINNEN DE WIJK BORNHOLM zo goed als te niet gedaan!

Dit kan niet de bedoeling zijn van de gemeente, Amstelring en haar bewoners, de huidige wijkbewoners, de winkeliers van het Skagerhof, de basisscholen en de alle toekomstige belanghebbenden in en rond het Holmkwartier!!

Onduidelijkheid

In het ontwerpbestemmingsplan STEDENBOUWKUNDIG PLAN HOLMKWARTIER zijn op blz 2, 8, 14 en 23 de nieuwe plannen te bekijken in een plattegrond versie, een zij-aanzicht versie en schematische versies.

Ook de maquette heeft een iets andere versie en op de info avond heb ik versie nr.....5?6? gezien (ik ben de tel kwijt....)

Al deze plannen hebben verschillende variaties op de toegangs/uitvalswegen van het Holmkwartier.

Op bladzijde 23 staat zelfs duidelijk aangegeven dat auto's direct een uitvalsweg zullen krijgen naar de Kruisweg, terwijl dit mondeling wordt tegengesproken.

In het belang van

= de samenhang in de wijk/een inclusieve wijk

= het tegengaan van meer verkeer in de woonwijk/langs Skagerrak

= het tegengaan van geluidshinder langs mijn woning en de andere woningen van Engelsholm

ben ik ernstig tégen de versie, waarbij al het verkeer voor het Parkblok, het Hofblok en het Singelblok bij Engelsholm langs (of door) het daar bestaande bosplantsoen wordt geleid. De route via de Kruisweg lijkt mij de meest voor de hand liggende.

Een looppad/bruggetje van Engelsholm naar het Holmkwartier ter hoogte van de uitrit Rosenholm zal de integratie juist bevorderen.

Het openbaar vervoer

In het STEDENBOUWKUNDIG PLAN HOLMKWARTIER van 17 januari 2022 staat op

Blz 65 *Mobiliteitsplan (...)* "Ook het verplaatsen van de HOV-bushalte van R-NET naar een plek direct naast de ontwikkellocatie is het onderzoeken waard. Loopafstanden voor ouderen worden dan sterk verkleind, waardoor de mogelijkheden van OV maximaal worden benut."

Verder wordt dit onderdeel tekstueel in het plan niet uitgewerkt.

De haltes van de lijnen 300 en 340 zijn op te grote loopafstand van het Holmkwartier. Enkele jaren geleden waren de haltes van 340 nog dichtbij het verpleeghuis Bornholm (en meer naar het centrum was een halte ongeveer ter hoogte van het tehuis 'de Horion')

Deze 2 haltes zijn vervallen en er is 1 halte voor teruggekomen: vlak bij de kruising Kruisweg/Paxlaan/Pabstlaan, zodat dat de leerlingen van het Kai Munk met hun jonge benen nu nauwelijks meer een afstand hoeven te lopen.

Bewoners, vele bezoekers en vele werkenden van de locatie Amstelring/Bornholm ervaren de huidige bushalte van 340 als te ver weg en stappen in de auto.

Iedere instantie moet zich hard gaan maken en hardop uitspreken voor herplaatsing van de bushalte bij het Holmkwartier. Pas dan zijn de plannen van het Holmkwartier t.a.v. het OV van deze tijd.

Planspecifiek – bebouwing

- Het Hofblok gaat gebouwd worden recht achter ons huis. Nergens in het plan kan ik vinden/opmaken hoe groot de afstand is van het Hofblok tot aan de grens Holmkwartier-Engelsholm.

Planschade.

- Als de plannen definitief bekend zijn, ga ik contact opnemen met onze makelaar en hem vragen om een waardebepaling van ons huis in de huidige situatie.
Als de bebouwing en het groen gereed is, zal ik een nieuwe waardebepaling vragen en bij waardevermindering zal ik deze vermindering als planschade indienen.
De makelaar wordt ook verzocht foto's te maken van ons huis. Mocht er schade aan het huis ontstaan, die kan worden toegerekend aan het heien en/of andere grondbewegingen c.q. bouwverkeerbewegingen, dan zal de ontstane schade eveneens verhaald worden.

Afzender:

[Redacted signature block]

Datum 25 september 2022

Zienswijze 7

Geacht college van burgemeester en wethouders,

Naar aanleiding van het voorgenomen plan van de nieuwbouw op het terrein van het Holmkwartier (Ontwerpbestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50), willen wij hierbij onze zorgen uiten over situaties tijdens en na de bouwperiode. Het plan lijkt eenzijdig te zijn bekeken zonder af te wegen wat dit voor de huidige woonwijk betekent. Voor een leefbaar gebied zou dit hand in hand dienen te gaan. Overigens begrijpen wij dat de bouw noodzakelijk is. Wij zijn niet tegen het plan, maar we zien (ook na een gesprek en de bijeenkomst) diverse noodzakelijke mogelijkheden, om overlast te beperken of te voorkomen. We willen middels deze brief verzoeken de verkeerssituatie te heroverwegen en afspraken met de ontwikkelaar vast te leggen om te waarborgen dat de overlast tijdens de langdurige bouw (we spreken hier namelijk over minimaal 6 jaar) voor de woonwijk zoveel als mogelijk wordt beperkt.

Bouw:

Geluidsoverlast: Het Holmkwartier ligt in een woonwijk. Hierdoor zal er geluidsoverlast ontstaan bij de sloop en bouwwerkzaamheden.

In het kader van geluidsoverlast, schade door trillingen etc. is het slaan van palen zeer ongewenst, zeker omdat het over een zeer lange periode gaat. Met het oog op het nieuwe werken waar een deel van de tijd thuis gewerkt wordt, is het zeer onwenselijk om de gehele dag het slaan van de heimachines te horen. Daarnaast zal er geen rust meer zijn op dagen dat men vrij is (ploegendiensten). Dit met als gevolg dat thuis ontspannen geen mogelijkheid meer is. Wat gevolgen heeft voor de gezondheid van de direct betrokken bewoners.

Op de vragen die wij gesteld hebben, over de toe te passen methoden, konden geen antwoorden gegeven worden enkel dat kosten meespelen en dat hier nog niet over nagedacht is. Dit zorgt ervoor dat wij het gevoel hebben dat kosten boven de bewoners in de omgeving gaat. De zienwijze is voor de inwoner de enige gelegenheid om deze zorg aan te kaarten, we vragen daarnaast ook om duidelijke communicatie over de overlast en over hoe het gebied bereikbaar blijft, zodat de buurtbewoners van en naar hun huis en noodzakelijke voorzieningen en werk kunnen en hier waar dat überhaupt mogelijk is op kunnen participeren. We willen u er wellicht ten overvloede er op wijzen, dat de uitwegen in de woonwijk zeer beperkt zijn.

Verzoek aan het college: Wij willen aan u vragen hierover duidelijke afspraken te maken met de ontwikkelaar en hen waar technisch mogelijk is te verplichten gebruik te maken van de meest overlastbeperkende mogelijkheden waaronder gebruik te maken van het boren van palen.

Verkeersveiligheid kruising en straten Skagerrak/Engelsholm

Er ontstaan problemen in de huidige woonwijk door de verkeerssituatie die nu wordt voorgesteld. In het verkeersonderzoek, wordt de kruising Skagerrak/Engelsholm niet benoemd (zie Kaart 1). Dit kruispunt gaat met de plannen veel meer verkeer krijgen door de nieuwe aansluiting aan de Engelsholm (van 200 voertuigbewegingen naar 1200), dan in de huidige situatie. Desondanks wordt het in het onderzoek nauwelijks meegenomen. In het plan verdwijnt vanaf de Van Heuven Goedhartlaan de tweede aansluiting van het terrein aan het Skagerrak en wordt ervoor gekozen om het verkeer via het Engelsholm het terrein op te laten komen. Dit gaat voor een aanzienlijke toename van verkeer zorgen van het stukje Engelsholm tussen het Skagerrak en de aansluiting.

Het gaat volgens het verkeersonderzoek om een zesvoudige verdubbeling (van 200 naar 1200).

Een verzesvoudiging van het huidige aantal motorvoertuigen, gezien het feit dat het aantal adressen ruim verdubbelt voor wat normaal gebruik zal maken van de weg om bij het terrein te komen. Hierdoor zal drukte en op diverse manieren overlast en/of er problemen met de verkeersveiligheid ontstaan.

Ten eerste het stukje Engelsholm, is een druk befietst stuk weg door scholieren die naar het Kaj Munk college gaan of daar vanaf komen en bewoners uit de buurt en andere mensen. De kruising Skagerrak/Engelsholm is vanaf de Van Heuven Goedhartlaan al onoverzichtelijk (Zie foto 1). Regelmatig gebeuren er bijna ongelukken omdat mensen die willen afslaan naar het Engelsholm het verkeer dat vanaf het Skagerrak (vanaf winkelcentrum) niet aan zien komen. Bij een ruime verdubbeling van het verkeer vanaf beide richtingen, is het wachten op problemen. Een ontsluiting van het terrein aan het Skagerrak is beter, aangezien je zo voorkomt, dat de kruising Skagerrak/Engelsholm voor problemen zorgt. De fietsers die vanaf het winkelcentrum komen hebben een kleinere kans op een ongeluk.

Een ontsluiting voor auto's richting het Engelsholm is overigens onnodig, aangezien er aan deze kant van de wijk verder niets is voor auto's. Een ontsluiting voor fietsers en voetgangers heeft wel een meerwaarde gezien er voor hen een snellere weg is naar bijvoorbeeld de scholen en het centrum.

Alternatieve mogelijkheid

Indien er toch voor een ontsluiting aan de Engelsholm gekozen wordt, dan is er een mogelijke optie (kaart 2 Pijltjes 1 richtingsverkeer), waar er geen blinde kruising is voor bestuurders van motorvoertuigen die het terrein op willen. Zij slaan dan na de kruising bij de Van Heuven Goedhartlaan links af het terrein op via een eenrichtingsweg. Hiermee is de kruising met de andere weghelft zichtbaar. De weg naar de woningen, gaat dan langs het water over het terrein van het Holmkwartier. Het terrein verlaten kan dan via de uitgang aan het Engelsholm, waar men rechtsaf slaat en dan vrij zicht heeft over de kruising met het Skagerrak, waar men dan naar het winkelcentrum kan of rechtsaf naar de Van Heuven Goedhartlaan.

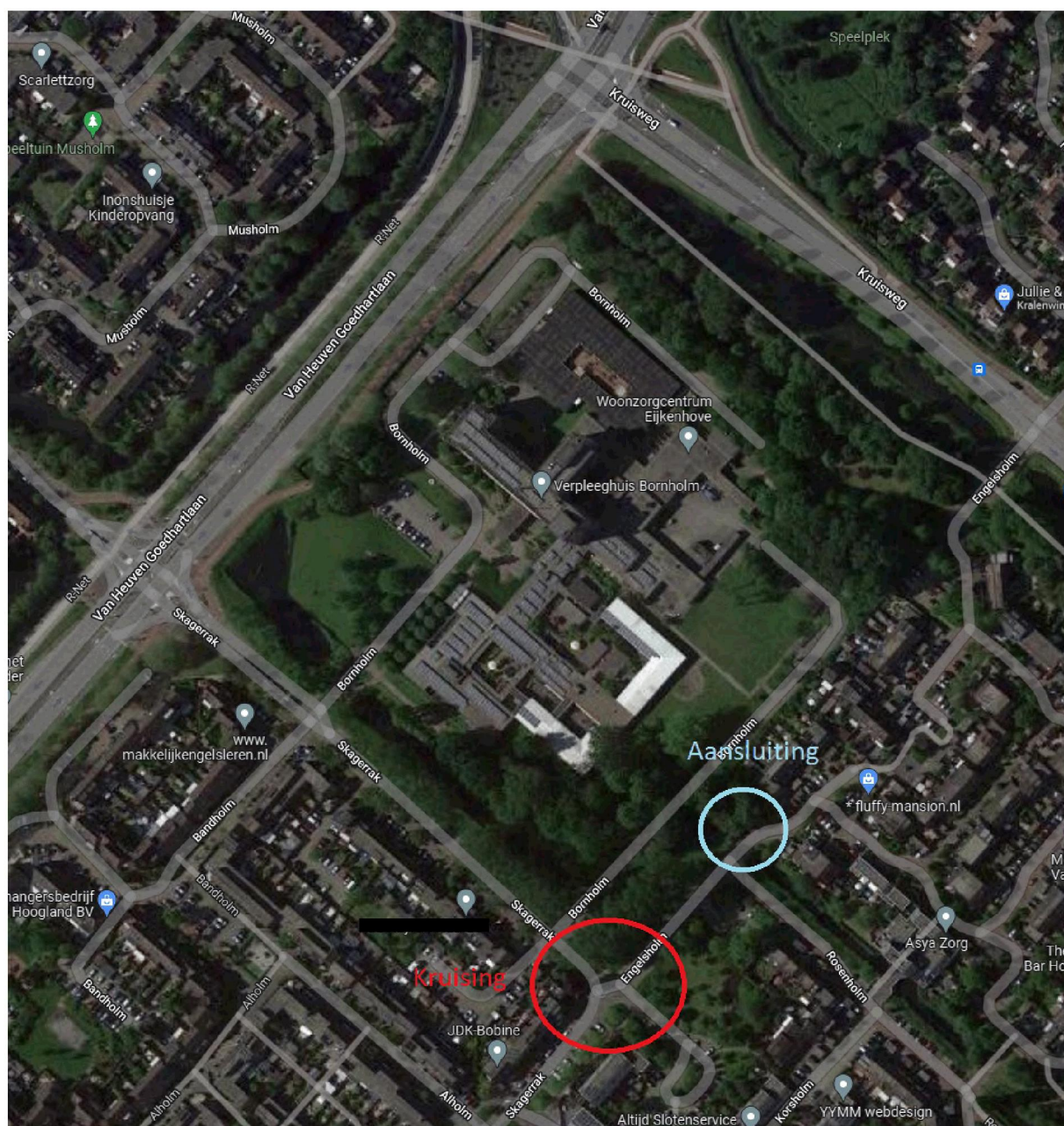
Zowel door tijdens de individuele gesprekken als de wijkvoorlichting, kon men niet aangeven waarom dit kruispunt niet is meegenomen in het onderzoek.

Wij hopen dat u onze zorgen meeneemt in de aanpassingen van het bestemmingsplan en de afbakening van de aankomende overlast, waardoor de verkeers- en leefsituatie verbetert ten opzichte van de huidige planning.

Verzoek aan het college: wilt u het huidige plan heroverwegen door de aansluiting niet enkel via de Engelsholm in te richten?

Wij staan er voor open om te spreken indien u een mondelinge toelichting wil

Kaart 1



Kaart 2

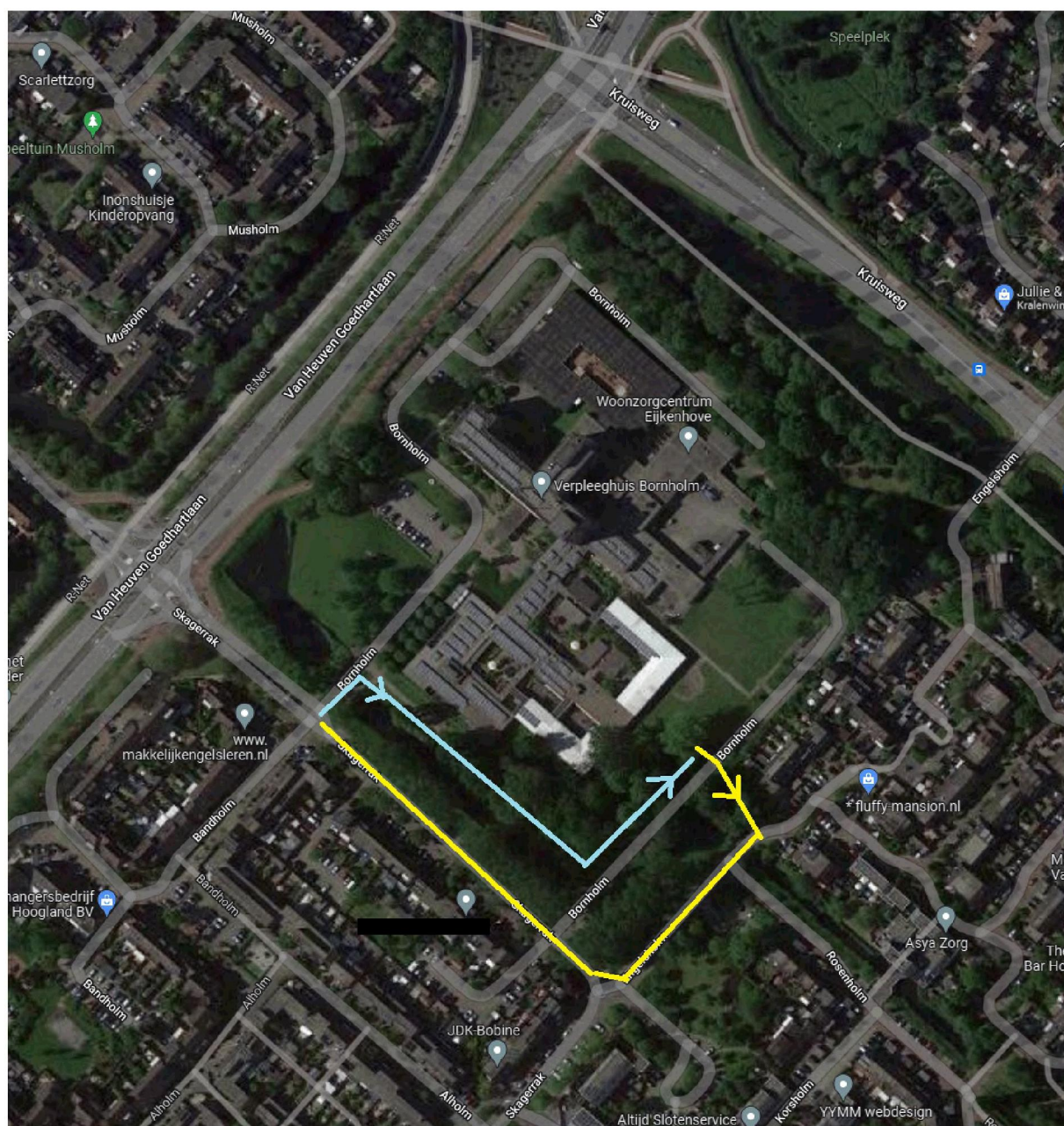


Foto 1



Zienswijze 8 + bijlagen



gemeente
Haarlemmermeer

Uw zienswijze

Zaakinformatie

Zaaknummer 6739696
Datum en tijd 25-09-2022 21:23:29

Uw gegevens

Burgerservicenummer (BSN) ****
Geboortedatum [redacted]
Aanhef [redacted]
Voorletter(s) [redacted]
Achternaam [redacted]
Straat [redacted]
Huisnummer [redacted]
Postcode [redacted]
Plaats [redacted]
Telefoonnummer [redacted]
E-mailadres [redacted]

Uw reactie

Waarop geeft u een reactie? Ontwerpbestemmingsplan
Op welk plan geeft u reactie? zienswijze ontwerpbestemmingsplan Bornholm
50

Uw reactie: Geachte Raad In het gemeenteblad van 15.8.2022 is het ontwerpbestemmingsplan Bornholm 50 bekend gemaakt. Hierbij is mijn zienswijze over dit ontwerpbestemmingsplan. - ik maak bezwaar tegen de hoogte van het aantal woonlagen in het noordwest gedeelte van het plan in dia 13 getoonde hoogbouw. Van Heuven Goedhartln/Kruisweg. Het heeft een enorme impact op de bestaande bebouwing in de omliggende omgeving. Alternatief van max 6 woonlagen en betere past in woonomgeving zie alternatieven in de H'meer. Zie foto's locatie 1 Hoofdweg / Van Heuven Goedhartln. locatie 2 Haja van Soomerensingel / v. Heuven Goedhartln. Ik maak bezwaar tegen her verkeersplan. Maak mij zorgen over kruispunt 2 Kruisweg en de van Heuven Goedhartln. Enorme verkeers-opstoppingen en -veiligheid. Is rekening gehouden met extra bezoekers zorg, voorzieningen en woningen. Is verkeerscirculatieplan mogelijk. Op basis van mijn argumenten plan niet vast te stellen en met een alternatief te komen. Hoogachtend

Akkoord en versturen

Ja, ik ga akkoord met het verwerken van mijn gegevens zoals beschreven staat in de privacyverklaring.

Ja

Ontvangen bijlagen

lokatie1.2.jpg	25-09-2022 21:20 / 825,80 KB
Lokatie 2.jpg	25-09-2022 21:21 / 1,24 MB
lokatie2.2.jpg	25-09-2022 21:21 / 1,21 MB
lokatie 2.3.jpg	25-09-2022 21:21 / 884,66 KB
lokatie 2.4.jpg	25-09-2022 21:22 / 1,03 MB









