



gemeenteraad
Haarlemmermeer

raadsbesluit 2021.0000124

Onderwerp Herstelbesluit bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep Hoofdweg 1247'

De raad van de gemeente Haarlemmermeer;

gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders van 26 januari 2021
nummer 2021.0000124;

besluit:

1. het raadsvoorstel 'Vaststellen bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep Hoofdweg 1247' (2020.0002988) en raadsbesluit van 17 december 2020 in te trekken;
2. de ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
3. niet in te stemmen met de zienswijzen;
4. geen exploitatieplan vast te stellen voor het bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep Hoofdweg 1247' omdat het kostenverhaal anderszins verzekerd is;
5. het bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep Hoofdweg 1247' met planidentificatie 'NL.IMR0.0394.BPGnwvHoofdweg1247-C001', bestaande uit een verbeelding en bijbehorende regels, conform de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in elektronische vorm vast te leggen en in die vorm vast te stellen, één en ander overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde bescheiden en op grond van de overwegingen genoemd in het voorstel van Burgemeester en Wethouders
6. het college van burgemeester en wethouders te machtigen het verder nodige te verrichten.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 4 maart 2021.

De griffier,

J. van der Rhee, B.Ha

De voorzitter,

mevrouw M.H.F. Schuurmans-Wijdeven



gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp Herstelbesluit bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep Hoofdweg 1247'

Portefeuillehouder mr. Mariëtte Sedee-Schuitemaker
Steller Dominique Ong (023 5676075)
Collegevergadering 26 januari 2021
Raadsvergadering
Raadsvoorstelnummer 2021.0000124

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het raadsvoorstel 'Vaststellen bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep Hoofdweg 1247' (2020.0002988) en raadsbesluit van 17 december 2020 in te trekken;
2. de ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
3. niet in te stemmen met de zienswijzen;
4. geen exploitatieplan vast te stellen voor het bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep Hoofdweg 1247' omdat het kostenverhaal anderszins verzekerd is;
5. het bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep Hoofdweg 1247' met planidentificatie 'NL.IMRO.0394.BPGnwvHoofdweg1247-C001', bestaande uit een verbeelding en bijbehorende regels, conform de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in elektronische vorm vast te leggen en in die vorm vast te stellen, één en ander overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde bescheiden en op grond van de overwegingen genoemd in het voorstel van Burgemeester en Wethouders;
6. het college van burgemeester en wethouders te machtigen het verder nodige te verrichten.

2. Samenvatting

De raad heeft op 17 december 2020 het bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep Hoofdweg 1247' (2020.0002988) vastgesteld. Door een onjuiste registratie in het postsysteem is pas na vaststelling van het bestemmingsplan gebleken dat er tijdig twee zienswijzen waren ingediend. De zienswijzen zijn daardoor ten onrechte niet meegewogen bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Met dit voorstel worden de zienswijzen alsnog aan de raad voorgelegd en wordt na afweging en beantwoording van de zienswijzen (zie paragraaf 3.5) opnieuw besloten over de vaststelling van het bestemmingsplan.

Inhoud bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bevat de juridisch-planologische regeling voor de bouw van

23 grondgebonden woningen. De bestaande bedrijfsbebouwing op de locatie wordt gesloopt. Het naastgelegen tankstation aan de Zuiderdreef 4 levert geen LPG meer. De LPG-opslag en -verkoop wordt in dit bestemmingsplan wegbestemd. De aangeduide contouren 'veiligheidszone LPG' worden verwijderd. Deze strekken zich ook uit over gronden die niet tot het plangebied voor de woningen behoren. Deze gronden worden ook meegenomen in het bestemmingsplan en worden conserverend bestemd.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Het doel van het bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep Hoofdweg 1247' is het bieden van een actueel juridisch en planologisch kader voor het plangebied.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Het plangebied

In het plangebied zijn drie aaneengebouwde bedrijfsloodsen en bijbehorende verharde terreinen aanwezig. De bedrijfsloodsen worden gesloopt en op de vrijgekomen gronden worden 23 woningen gerealiseerd.

Het gaat om grondgebonden eengezinsrijwoningen. De woningen keren zich alle naar binnen in de richting van een nieuw, groen aan te leggen middengebied. Zo ontstaat een kleinschalig, op zichzelf staand woonhofje. Het parkeren vindt plaats aan de noordwest- en noordostrand van het plangebied en de woningen worden via een in-/uitrit ontsloten op het Kreilerhof. De woningen krijgen een maximum bouwhoogte van 11 meter.

Het gehele plangebied wordt voorzien van een groene omzoming in de vorm van een haag. De navolgende afbeelding laat het stedenbouwkundig plan zien van de beoogde situatie van het plangebied.



Stedenbouwkundig plan

MER-beoordelingsplicht en stikstof

De beoogde ontwikkeling is aan te merken als een activiteit als bedoeld in categorie

D.11.2 in de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r), namelijk 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. Het onderhavige project blijft onder de bij deze activiteit genoemde drempelwaarden. Om die reden is formeel een vormvrije m.e.r.-beoordeling vereist. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan (hoofdstuk 5). Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling volgt dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het plan, die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Voor de beoordeelde aspecten geldt dat er geen (negatief) milieueffect optreedt. De conclusie is dan ook dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Het volgen van een m.e.r.-(beoordelings-) procedure is daarom niet nodig. In het kader hiervan is ook onderzoek verricht naar stikstofdepositie. Onze conclusie op dit punt is dat zich geen tot de ontwikkeling herleidbare stikstofdepositie op de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden zal voordoen. Het aspect stikstof staat de ontwikkeling daarmee niet in de weg.

Geluid

De bouw van een geluidscherm is noodzakelijk ter bescherming van de bewoners; het plan ligt direct naast een tankstation met een aantal faciliteiten (wassen, stofzuigen, reinigen en aanhangerverhuur). Het geluidscherm beperkt de overschrijdingen voor een groot deel maar niet volledig. Er resteren beperkte overschrijdingen op de kopgevels, deze worden doof uitgevoerd.

In verband met wegverkeerslawaaï is het nodig om hogere waarden vast te stellen. De procedure tot vaststelling van de hogere waarde loopt gelijk met die van het bestemmingsplan.

3.3 Wat mag het kosten?

Het voorliggende plan ziet op het realiseren van 23 woningen. Dat is volgens artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening een bouwplan waarvoor kosten verhaald moeten worden. Het kostenverhaal is in dit geval verzekerd door middel van een anterieure overeenkomst tussen de gemeente Haarlemmermeer en de initiatiefnemer, zodat het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig is.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. De wethouder Ruimtelijke Ordening is eerste aanspreekpunt binnen het college voor het opstellen van het bestemmingsplan.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 15 september 2020 zes weken ter inzage gelegen.

Gedurende de periode van terinzagelegging zijn twee digitale zienswijzen ingediend door één persoon (reclamant 1). Eén zienswijze is medeondertekend door een andere persoon (reclamant 2). In deze zienswijze wordt voorts aangegeven dat er namens een aantal bewoners gesproken wordt. Uit de zienswijze blijkt niet wie deze bewoners zijn, de zienswijze is niet namens hen ondertekend en namen en adresgegevens ontbreken.

Deze bewoners kunnen daarom niet als ontvankelijke indieners van zienswijzen worden aangemerkt.

De gezamenlijke zienswijze van reclamant 1 en 2 heeft uitsluitend betrekking de verkeersafwikkeling (punt 3). In de zienswijze van reclamant 1 komt dit aspect terug en wordt er dieper op ingegaan.

Hierna hebben wij de zienswijzen puntsgewijs samengevat en van onze reactie voorzien.

1. Externe veiligheid

In de plantoelichting wordt gesteld dat uit de quickscan externe veiligheid blijkt dat de ontwikkellocatie niet binnen een plaatsgebonden risicocontour (PR 10-6) en/of plasbrandaandachtsgebied van een risicobron ligt. Naast het geplande woongebied is echter het tankstation van Shell gevestigd, waarbij het lospunt van de tankwagen voor het vullen van de ondergrondse voorraadtanks gelegen is aan de Zuiderdreef. Het Scenarioboek Externe Veiligheid bevat beschrijvingen van ongeval-scenario's met gevaarlijke stoffen, waaronder een ongeval met een tankwagen met benzine en de plasbrand die daarbij ontstaat. Uit de tabellen in het scenarioboek kan worden afgeleid dat er tenminste 75 meter afstand tot woningen in acht moet worden genomen. In de huidige situatie wordt daar met betrekking tot de woningen aan de Kreilerhof en Kalslagerring aan voldaan. Dit geldt echter niet voor de nieuwe woningen in het plangebied. Een deel van de woningen zit binnen de 75 meter contour en één of twee woningen binnen de 50 meter contour. Gelet hierop is er geen sprake van een goed woon- en leefklimaat en wordt er niet voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

De term plasbrandaandachtsgebied beschrijft een ruimtelijke zone langs of nabij een door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vastgelegde transportroute voor gevaarlijke stoffen. In lijn met wet- en regelgeving heeft het plasbrandaandachtsgebied derhalve uitsluitend betrekking op aangewezen wegtrajecten, spoortrajecten of vaarroutes. Conform de in de quickscan externe veiligheid in 2019 weergegeven kenmerken van de ontwikkellocatie bevinden zich in de nabijheid van het plan geen aangewezen transportroutes die een risicobron vormen voor de ontwikkellocatie. Na analyse van de vigerende gegevens op de risicokaart en de lijst wegvakken van de Rijksoverheid is deze informatie ook anno 2021 nog correct. In het verlengde daarvan kan worden opgemerkt dat het tankstation op basis van de beschikbare informatie niet is aangewezen als risicovolle inrichting conform het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Daarmee kan samengevat worden dat de in 2019 getrokken conclusie in de quickscan externe veiligheid voldoet aan de destijds en nu geldende wet- en regelgeving en daarmee geen sprake is van een plasbrandaandachtsgebied. Bovendien wordt volgens de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten)-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (2009) voldaan aan de minimaal aan te houden afstand in het kader van gevaar. Een benzineservicestation zonder LPG heeft voor het aspect gevaar namelijk een richtafstand van tien meter. De beoogde woningen zijn op meer dan tien meter afstand van de bestemming 'Bedrijf – Verkoop punt motorbrandstoffen' gelegen.

Het afleveren en de opslag van vloeibare brandstoffen in/vanuit een ondergrondse tank kent uiteraard risico's. Om deze te beperken heeft de wetgever diverse regels opgesteld en normen ingevoerd die van toepassing zijn op tankstations en bijbehorende activiteiten. Het is evident dat de exploitant van het nabije tankstation moet voldoen aan alle geldende veiligheidseisen. Met betrekking tot mogelijke risico's rondom het in de zienswijze genoemde vulpunt verwijzen wij naar de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen, editie 28, 'Vloeibare brandstoffen in

ondergrondse installaties en aflevertuistellen' waarin het volgende wordt toegelicht:
'Voor de interne veiligheidsafstanden zijn verder de bovengrondse installatieonderdelen (zoals de vulpunten, de be- en ontluuchtingspunten, de afleverzuil, inclusief slang en vulpistool, en de schacht van de dompelpomp) beschouwd in relatie tot interne afstanden. Deze bovengrondse installatie-onderdelen bevatten echter zo weinig vloeibare brandstof dat dit ook nagenoeg geen invloed heeft op een brand. [...] In PGS 28 zijn voor zowel de tankwagen als de opslag van gevaarlijke stoffen dus geen aanvullende voorschriften opgenomen.'

De in het Scenarioboek Externe Veiligheid opgenomen effectafstanden hebben geen planologisch en juridisch bindend effect op de voorgenomen ontwikkeling.

2. Nadere beschouwing verkeersafwikkeling Duurzaam Veilig

De gemeente stelt dat het Kreilerhof een erftoegangsweg is van 6 meter breed en hiermee berekend is op de toename van verkeersbewegingen.

Reclamant geeft aan dat we volgens de principes van duurzaam veilig drie wegcategorieën kennen: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Vervolgens geeft reclamant een opsomming van kenmerken van een erftoegangsweg, waaronder:

- *erftoegangswegen bieden toegang tot woningen, bedrijven, scholen, winkels, enzovoort;*
- *erftoegangswegen liggen in een gebied met de functie 'verblijven';*
- *allerlei soorten verkeer mengen met elkaar;*
- *de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op erftoegangswegen moet laag zijn;*
- *er geldt een snelheidslimiet van 30 km/uur;*
- *er zijn meestal fysieke snelheidsremmers nodig;*

Daarna plaatst reclamant de opmerking dat er naast erftoegangswegen ook erven bestaan, waar:

- *maximaal 15 km/uur gereden mag worden.*
- *voetgangers de gehele breedte van de straat mogen benutten om te lopen en te spelen.*

Reclamant concludeert dat er geen sprake is van een erftoegangsweg. Het eerste gedeelte van de Kreilerhof vanaf de Kalslagerring, tot net voorbij de afvalcontainers, is wellicht nog aan te merken als erftoegangsweg. De beide andere gedeeltes van de Kreilerhof: tussen Kreilerhof 1 tot en met 15 en tussen Kreilerhof 17 tot en met 55 zijn woonerven.

Reactie

Zoals reclamant in zijn zienswijze aangeeft, kennen we volgens de principes van duurzaam veilig drie wegcategorieën: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen.

Het Kreilerhof heeft alle door reclamant opgesomde kenmerken van een erftoegangsweg:

- de straat biedt toegang tot woningen;
- door het ontbreken van een doorgaande route (aangeduid door verkeersbord L8 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990) staat de verblijfsfunctie centraal;
- op een suggestiestrook voor voetgangers na, is het verkeer gemengd en zijn er geen aparte voorzieningen voor overige verkeersdeelnemers zoals bijvoorbeeld fietsers;
- de straat nodigt niet uit tot hard rijden;

- aan begin van de straat staat zowel op het wegdek, als door middel van verkeersbord A1(Zone) uit bijlage I van het RVV 1990 duidelijk aangegeven dat er een maximum snelheid geldt van 30 km/uur;
- er is zowel een verticale snelheidsremmer (drempel nabij huisnummer 17) als een horizontale snelheidsremmer (slinger in de weg nabij huisnummer 17).

Het ontbreekt bij het Kreilerhof aan het belangrijkste kenmerk van een (woon)erf, namelijk verkeersbord G5 uit bijlage I van het RVV 1990, wat aangeeft dat men een erf betreedt en verkeersbord G6 uit bijlage I van het RVV 1990 wat aangeeft dat men een erf verlaat. Daarentegen staat aan het begin van de straat wel een verkeersbord waarop staat dat men een 30km-zone betreedt (verkeersbord A1(Zone) uit bijlage I van het RVV 1990) en geldt er dus een maximumsnelheid van 30 km/uur in plaats van 15 km/uur wat bij een erf geldt. Bovendien is het volgens het RVV 1990 voor het bestuurders van een motorvoertuig verboden binnen een erf te parkeren anders dan op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven (Hoofdstuk 2, Paragraaf 17, Artikel 46. Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990). Parkeerplaatsen worden aangeduid met verkeersbord E4 uit bijlage I van het RVV 1990 of een P-tegel. Dat is in het Kreilerhof ook niet het geval.

Het is daarmee duidelijk dat het Kreilerhof een erftoegangsweg is en geen erf.

Ook als het Kreilerhof een erf zou zijn, wat dus niet het geval is, dan zou dat nog niet betekenen dat dit erf niet vergroot zou kunnen worden met 23 nieuwe woningen. Er geldt geen officieel intensiteitscriterium voor erven of verblijfsgebieden. Binnen de gemeente Haarlemmermeer komen intensiteiten van 2.000 tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal voor op wegen binnen verblijfsgebieden.

3. *Nadere beschouwing verkeersafwikkeling*

De in- en uitrit naar de nieuwe woningen is gelegen aan de Kreilerhof. De gemeente heeft niet gemotiveerd waarom alle verkeer via de Kreilerhof moet worden afgewikkeld en waarom er geen sprake kan zijn van een toegang vanaf de Zuiderdreef. Een mogelijkheid zou zijn dat de helft van het verkeer wordt afgewikkeld via de Kreilerhof.

Reactie

Volgens de wegategorisering uit de Mobiliteitsvisie van de gemeente Haarlemmermeer is de Zuiderdreef, net als de Kalslagerring, een gebiedsontsluitingsweg waar een maximum snelheid van 50 km/uur geldt. Op gebiedsontsluitingswegen is de verkeersfunctie het belangrijkste. Een gebiedsontsluitingsweg wordt gekenmerkt door de mogelijkheid voor het verkeer om door te stromen en moeten er zo weinig mogelijk verstoringen in deze verkeersstroom optreden. De kans op conflicten met kruisend en overstekend verkeer moeten op gebiedsontsluitingswegen sterk gereduceerd worden. (ASVV 2012).

Ook is een van de functionele eisen voor een duurzaam veilig wegennet, dat er zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden zijn.

Door de 23 woningen aan te sluiten op het Kreilerhof i.p.v. op de Zuiderdreef, ontstaat er één verblijfsgebied en één gezamenlijke aansluiting op een gebiedsontsluitingsweg (op de Kalslagerring). Dat scheelt een conflictpunt en dat is gunstiger voor de doorstroming en beter voor de verkeersveiligheid.

Bovendien is de intensiteit op de Kalslagerring ruim de helft lager dan op de Zuiderdreef, waardoor het makkelijker en veiliger is om het gebied via de Kalslagerring te ontsluiten dan via de Zuiderdreef. Gebundeld kan het verkeer van het Kreilerhof en de nieuwe woningen vervolgens naar de Zuiderdreef. Op de kruising van de Zuiderdreef met de Kalslagerring kan

eerst het fietspad worden overgestoken en vervolgens de hoofdrijbaan opgereden worden. Deze kruising is overzichtelijker dan via een inrit pal naast de inrit van het benzinestation. Het verdwijnen van de voormalige inrit van het autobedrijf, heeft dus een gunstig effect op de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Zuiderdreef en vermindert het aantal conflictpunten op ontsluitingswegen. De ontsluiting van de nieuwe 23 woningen via het Kreilerhof i.p.v. via de Zuiderdreef is daarmee een logische en veilige keuze.

Conclusie

Wij stellen voor niet in te stemmen met de zienswijzen.

Procedure

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de raad wordt het vastgestelde plan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Na die termijn is het plan van kracht, tenzij beroep wordt ingesteld en voorlopige voorziening wordt gevraagd bij de Raad van State.

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

Met de vaststelling van het bestemmingsplan is het plan afgerond. Wel staat nog de mogelijkheid open van beroep bij de Raad van State. De raad zal in kennis worden gesteld van de uitspraak van de Raad van State in een eventuele beroepsprocedure.

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

Tot 2040 zijn er ongeveer 250.000 woningen nodig in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dit plan draagt, ook al is het op beperkte schaal, bij aan de realisering van de woningbouwopgave in de MRA.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

b/a 

drs. Carel Brugman

de burgemeester,

b/a 

Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):

- Toelichting
- Regels
- Verbeelding