

bestemmingsplan

**ZWAANSHOEK
BENNEBROEKERWEG 880**

toelichting

augustus 2017



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

1.1.	AANLEIDING	2
1.2.	LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	2
1.3.	DOEL EN PLANVORM	3
1.4.	GELDEND BESTEMMINGSPLAN	3
1.5.	PLANPROCES	3
1.6.	LEESWIJZER	4
HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE		5
HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING		6
3.1.	RIJK EN EUROPA	6
3.2.	PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	7
3.3.	GEMEENTELIJK BELEID	11
HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE		15
4.1.	VISIE OP HET PLANGEBIED	15
4.2.	NADERE TOELICHTING OP DE PLANINHOUD	15
HOOFDSTUK 5: ONDERZOEK EN BEPERKINGEN		18
5.1.	WATER	18
5.2.	BODEM	22
5.3.	FLORA EN FAUNA	23
5.4.	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	24
5.5.	GELUID	26
5.6.	LUCHT	27
5.7.	EXTERNE VEILIGHEID	29
5.8.	GEUR	29
5.9.	LUCHTVAARTVERKEER	30
5.10.	MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	30
HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID		31
6.1.	FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	31
6.2.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	31
HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE ASPECTEN		32
7.1.	OPZET REGELS EN VERBEELDING	32
7.2.	JURIDISCHE PLANTOELICHTING	32
7.3.	HANDHAAFBAARHEID	33

INLEIDING

1.1. Aanleiding

Horsman & Co Vastgoed BV en Trivee Vastgoed BV zijn voornemens het voormalig bedrijfsterrein "Enthoven", gelegen aan de Bennebroekerweg 880 te Zwaanshoek, te herontwikkelen tot een woningbouwlocatie. Het overgrote deel van het perceel is bebouwd met bedrijfsopstallen welke tot eind 2002 in gebruik zijn geweest bij de eierverwerkingsfabriek Enthoven BV.

Het doel is de realisatie van een bouwplan met in totaal 27 grondgebonden eengezinswoningen. Zij hebben daartoe de gemeente verzocht een bestemmingsplan te maken.

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het geldende bestemmingsplan 'Zwaanshoek'. De gemeente Haarlemmermeer heeft in zijn reactie op het Globaal Haalbaarheidsonderzoek aangegeven de ontwikkeling en realisatie van het bouwplan planologisch mogelijk te willen maken.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

De locatie bevindt zich aan de Bennebroekerweg 880 te Zwaanshoek. Zwaanshoek is een van de dorpen langs de Ringvaart in de relatief rustige westkant van de gemeente. De Ringvaart en de ringdijk vormen een landschap op zich en geven het dorp een deel van zijn identiteit. Tussen Zwaanshoek en Hoofddorp zijn de Boseilanden aangelegd als een recreatief en ecologisch groengebied dat de schakel vormt tussen de Groene Weelde en het in aanleg zijnde Park21.

Aan de noordwestzijde van het perceel bevindt zich lintbebouwing bestaande uit diverse typologieën woonhuizen met tuin en een perceel braakliggend akkerland. Aan de noordoostzijde wordt het perceel begrensd door de Bennebroekerweg. Aan de zuidoostzijde grenst het perceel aan enkele woonhuizen met tuin gelegen aan de Spieringweg. De zuidwestzijde grenst aan een sloot met daarachter akkerland.

ligging plangebied binnen rode belijning



1.3. Doel en planvorm

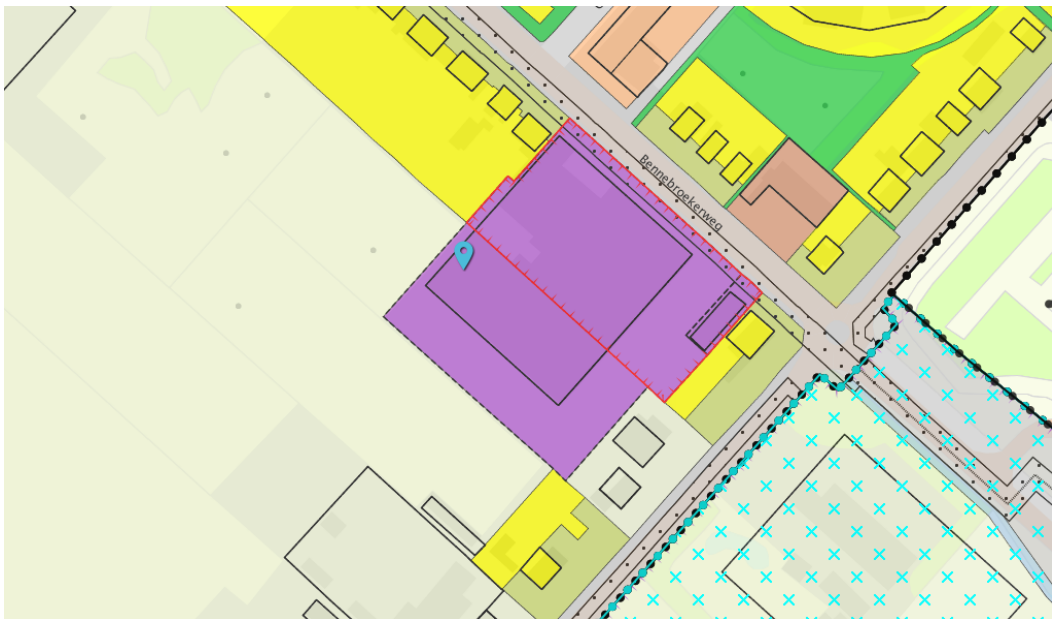
De doelstelling van het bestemmingsplan is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het realiseren van een woongebied op de vrijgekomen fabriekslocatie.

Met de beoogde herontwikkeling tot woningbouw van de verpauperde industrielocatie wordt de belevingswaarde van de locatie sterk verbeterd en wordt het woonkarakter van dit deel van Zwaanshoek aanzienlijk versterkt.

1.4. Geldend bestemmingsplan

De vigerende planologische situatie van het plangebied is vastgelegd in het bestemmingsplan 'Zwaanshoek', van de gemeente Haarlemmermeer. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 4 juli 2013 en is onherroepelijk geworden bij uitspraak van de Raad van State op 7 mei 2014. Ter plaatse gelden de bestemmingen 'Agrarisch' en 'Bedrijf'. Op een deel van de bestemming 'Bedrijf' geldt tot een diepte van 60 meter, gemeten vanaf de Bennebroekerweg, een wijzigingsbevoegdheid, deze is aangeduid als 'wro-zone wijzigingsgebied 6'. Samengevat biedt dat de mogelijkheid om de bestemmingen zo te wijzigen dat er maximaal negen woningen worden toegestaan, onder een aantal voorwaarden, die vooral gaan over onderzoekverplichtingen.

uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan Zwaanshoek



Wegens een overschrijding van het wijzigingsgebied en van het aantal woningen kan de wijzigingsbevoegdheid niet worden toegepast. Daarom is een 'gewoon' bestemmingsplan gemaakt.

1.5. Planproces

Voordat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te zijn doorlopen, zoals vastgelegd in de 'Wet ruimtelijke ordening'. Dit betekent:

1. Overleg met verschillende betrokken instanties over het voorontwerpbestemmingsplan, voor dit bestemmingsplan heeft dit betrekking op het Hoogheemraadschap van Rijnland en de provincie Noord-Holland;
2. Terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken, met bekendmaking van de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad;
3. Vaststelling van het bestemmingsplan onder afweging van de ingediende zienswijzen door de gemeenteraad binnen 12 weken na afloop van de terinzageligging;
4. Terinzageligging van het vastgestelde bestemmingsplan gedurende zes weken, met de bekendmaking van de mogelijkheid in beroep te gaan bij de Raad van State.

Indien het rijk en/of de provincie van mening zijn dat het (gewijzigd) vastgestelde bestemmingsplan in strijd is met rijks- dan wel provinciaal belang, hebben zij – als ter zake door hen tevoren een zienswijze is ingediend - de mogelijkheid om in te grijpen in de vorm van een reactieve aanwijzing, nog voordat de beroepstermijn ingaat. Het onderdeel waarop deze aanwijzing betrekking heeft, maakt dan geen onderdeel meer uit van het bestemmingsplan.

Na de terinzageligging van het vastgestelde bestemmingsplan is het plan van kracht, tenzij binnen de beroepstermijn bij een ingediend beroep ook een verzoek om voorlopige voorziening (schorsende werking) bij de Raad van State is ingediend.

Het plan is onherroepelijk als de Raad van State een definitieve uitspraak heeft gedaan over de eventueel ingestelde beroepen.

Toepassing coördinatieregeling

In dit geval is niet alleen verzocht een bestemmingsplan te maken. Ook is verzocht om toepassing van de coördinatieregeling.

Als reactie op dat verzoek heeft het college, na toetsing aan de coördinatieverordening, bij besluit d.d. 22 november 2016 nr. 2016.0064661 het verzoek ingewilligd. Het betreft in dit geval de gecoördineerde voorbereiding van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

Dat betekent dat, na inhoudelijke afstemming, in twee fasen de procedure een gelijkloop kent: het ontwerpbestemmingsplan wordt tegelijk met de ontwerpomgevingsvergunning bekendgemaakt en ter visie gelegd, en datzelfde gebeurt met de combinatie van het raadsbesluit omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan en het vervolgens door het college te nemen besluit tot verlening van de vergunning.

Voor beide besluiten geldt de beroepsmogelijkheid rechtstreeks bij de Raad van State.

De Raad van State heeft, volgens de Wro, een half jaar de tijd om uitspraak te doen over de eventuele beroepen.

1.6. Leeswijzer

Hoofdstuk twee van deze toelichting geeft een beeld van de bestaande situatie in het plangebied. Hoofdstuk gaat in op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op het bestemmingsplan. Hoofdstuk vier gaat in op de nieuwe situatie met de te verwachten ontwikkelingen en de gewenste ruimtelijk-functionele structuur. In feite komt daar de essentie van het ingediende woningbouwplan aan bod. Hoofdstuk vijf gaat in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. Hoofdstuk zes gaat over de uitvoerbaarheid. Hoofdstuk zeven gaat in op de juridische aspecten van het bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

Het plangebied omvat het grootste deel van twee kadastrale percelen en heeft een totale oppervlakte van ca. 12.470 m². Het overgrote deel van het perceel is bebouwd met bedrijfsopstallen welke tot eind 2002 in gebruik zijn geweest bij de eierverwerkingsfabriek Enthoven BV. Na een kortstondig gebruik van een deel van de bedrijfshallen door de lokale turnvereniging staat het complex al weer jaren leeg. Vernielingen en inbraken vinden er met grote regelmaat plaats en de inwoners van Zwaanshoek klagen regelmatig over deze situatie. De bedrijfsfunctie is wel zo bestemd in het geldende bestemmingsplan, maar is niet langer realistisch op deze locatie.



HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING

3.1. Rijk en Europa

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische verankering vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. De onderwerpen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hebben geen invloed op het voorliggende bestemmingsplan.

3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011) heeft het rijk algemene regels vastgelegd ter bescherming van nationale belangen. Als nationaal belang zijn benoemd de Mainportontwikkeling Rotterdam, het Kustfundament, de Grote rivieren, de Waddenzee en het waddengebied, Defensie en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op deze door het rijk benoemde nationale belangen.

3.1.3. Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Na introductie in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Op grond van deze nieuwe bepaling moet in een bestemmingsplan worden beschreven op welke wijze, voor onder andere bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel en woningbouwlocaties, rekening is gehouden met de voorkeursvolgorde:

- Voorziet de geplande ontwikkeling in een behoefte binnen de regio aan deze voorziening, woningen in dit segment of aan bedrijventerreinen binnen deze milieucategorie?
- Als wordt voorzien in de behoefte, dan bij voorkeur de ruimte hiervoor maken binnen bestaand stedelijk gebied (met uitzondering van lineaire bebouwing langs wegen, waterwegen of dijken), door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
- Als de ontwikkeling voorziet in een behoefte, en als het niet mogelijk is om de ruimte hiervoor binnen bestaand stedelijk gebied te maken, dan bij voorkeur op een locatie daarbuiten die ontsloten is door verschillende vervoerswijzen.

De beoogde woningbouw in het plangebied dient afgewogen te worden in het kader van deze Ladder voor duurzame verstedelijking.

De ontwikkeling van het plangebied betreft een geplande ontwikkeling die voorziet in een behoefte binnen de regio. De ontwikkeling vindt plaats binnen het bestaand bebouwd gebied en heeft tot doel de leefbaarheid op deze locatie te verbeteren, mede door uitplaatsing van bedrijven.

Conclusie

De ontwikkeling past binnen het rijksbeleid, zoals bepaald in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de AMvB Ruimte (Barro). Met de ontwikkeling van het plangebied ten behoeve van woningbouw wordt tegemoet gekomen aan het verbeteren van het woon- en leefklimaat in Zwaanshoek.

3.2. Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1. Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 is de ruimtelijke visie van de provincie in de periode tot 2040 beschreven. Uitgangspunt is om de bestaande kwaliteiten van het provinciale landschap te behouden of verder te ontwikkelen. Op basis hiervan richt de structuurvisie zich op drie hoofdbelangen:

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

Deze drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. De herontwikkeling van de leegstaande bedrijfsbebouwing tot woningbouw past binnen het provinciale beleidskader.

3.2.2. Provinciale ruimtelijke verordening

De Provinciale ruimtelijke verordening (laatste wijziging is in werking sinds 22 juli 2016) geeft een beschrijving waaraan bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen. Deze verordening is het aangewezen juridische toetsingsinstrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. Het uitgangspunt van de provincie daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Bestaand bebouwd gebied

Volgens de Provinciale Ruimtelijke Verordening ligt de locatie in Transformatiegebied - Meervoudig, dat wil zeggen verandering van landelijk gebied binnen een gebiedsontwikkeling vanuit een integrale opgave voor wonen, recreatie, natuur en bedrijvigheid. De voorliggende projectlocatie ligt in het 'Bestaand Bebouwd Gebied' zoals benoemd in de verordening. In de verordening zijn regels gesteld ten aanzien van onder meer locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen binnen het 'Bestaand Bebouwd Gebied' (BBG). Het voorliggende project voorziet niet in de realisatie van nieuwe kantoren- en bedrijventerreinen, maar in het uit de markt nemen van een leegstaande fabriekshal. Het project is in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.2.3. Provinciale woonvisie 2010-2020 en Actieprogramma regionale woningmarkt

Voldoende woningen in 2020, afgestemd op de behoeften van de inwoners van Noord-Holland. Dat is de doelstelling van de provincie, zoals die is verwoord in de Provinciale woonvisie. De speerpunten van het beleid zijn:

1. Verbeteren van de afstemming tussen vraag en aanbod voor alle consumenten, en specifiek voor doelgroepen die minder kansen hebben op het vinden van een geschikte woning;
2. Verbeteren van de mate waarin voorzieningen in de woonomgeving aansluiten bij de vraag van bewoners;
3. Verbeteren van de duurzaamheid van het woningaanbod en de woonomgeving.

Door samen met de regio's Regionale actieprogramma's (RAP's) te ontwikkelen met daarin duidelijke afspraken over de regionale woningbouwprogramma's en deze uit te voeren, wil de provincie hier een bijdrage aan leveren. De provincie heeft samen met Stadsregio Amsterdam, waaronder de gemeente Haarlemmermeer valt, het 'Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014' vastgesteld.

Hiermee hebben zij uitvoering gegeven aan de Provinciale Woonvisie 2010-2020

Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014

De gemeenten van de Stadsregio hebben allemaal hun eigen woonvisie en uitvoeringsprogramma. Een optelsom van deze lokale plannen leidt echter niet vanzelfsprekend tot de beste ondersteuning van de regionale woonmarkt. Daarom hebben de gemeenten afgesproken om naar de kwalitatieve bouwprogramma's te kijken en hierbij rekening te houden met de verschillende lokale identiteiten.

De ambitie van de Metropoolregio Amsterdam is een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu te bieden, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen.

Belangrijke aandachtspunten daarin zijn:

- de omslag van vooral aanbodgericht bouwen naar meer vraaggericht bouwen;
- verder onderzoek naar de werking van het uitgebreide instrumentarium voor de regulering van de woningbouw;
- hoe door het benutten van de subregionale identiteiten lokale bouwopgaven zo goed mogelijk in balans gebracht kunnen worden met de regionale opgave;
- hoe de regionale samenwerking in het woningbouwdossier zo effectief mogelijk handen en voeten gegeven kan worden.
- herprogrammering en faseren van gemeentelijke plannen.

3.2.4. Duinpolderweg

De verbinding van de A4 naar de N206 in de Bollenstreek is een belangrijke nog ontbrekende schakel in het regionale net; ze is onderzocht in de 'Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland' uit 2008. Deze verbinding tussen Greenport en Mainport wordt van groot economisch belang geacht. De studie heeft geresulteerd in een samenwerkingsagenda. In deze agenda zijn bestuurlijke afspraken gemaakt tussen betrokken gemeenten, provincies Noord- en Zuid-Holland, Stadsregio Amsterdam en Holland Rijnland. De afspraken gingen over maatregelen die zij wenselijk achten om de verkeersinfrastructuur beter toe te rusten voor de bereikbaarheid van de economische functie van de grensstreek. Tegelijkertijd zorgen die maatregelen voor een betere leefbaarheid in het gebied. Een van de maatregelen is een oost-west verbinding vanuit

de Duin- en Bollenstreek naar de Nieuwe Bennebroekerweg en de A4, Duinpolderweg genaamd.

In de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau Duinpolderweg wordt een aantal wegvarianten omschreven. De meest noordelijke variant (zie figuur 4) zou daarbij in de directe nabijheid van het plangebied komen te lopen.



Figuur 4: meest noordelijke tracé Duinpolderweg

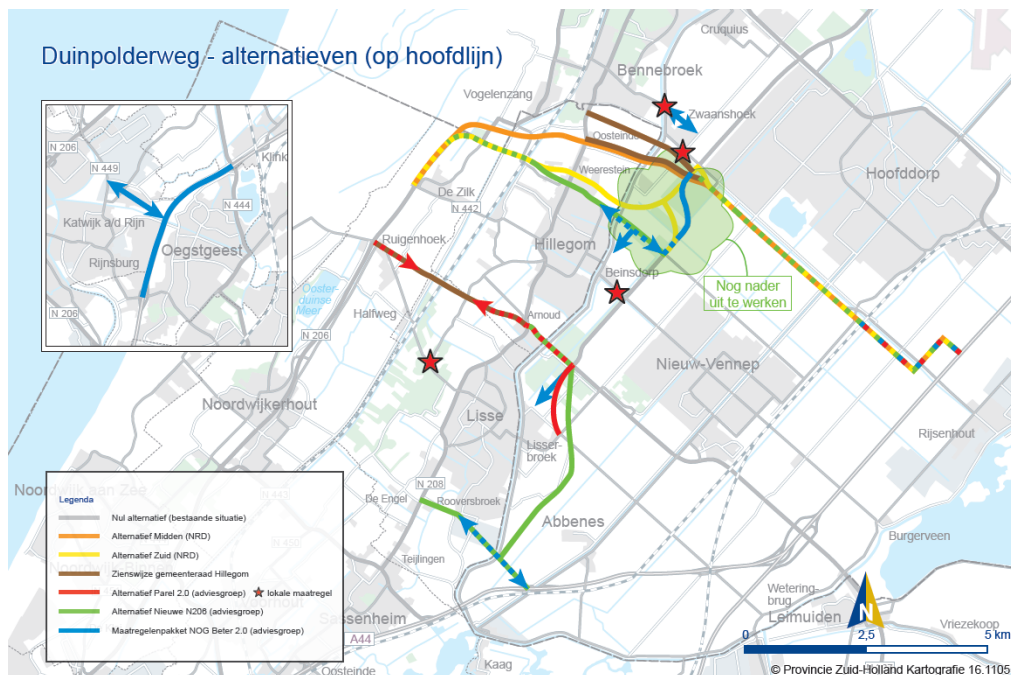
Op de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau Duinpolderweg zijn door vele partijen zienswijzen ingediend. Op basis van de ontwerp-Notitie en met in achtname van de zienswijzen is in 2013 de definitieve Notitie door de provincie Noord- en Zuid-Holland vastgesteld die als basis dient voor de MER-studie (Milieu Effect Rapportage). Om nut en noodzaak van de weg in de sterk veranderde economische omstandigheden opnieuw vast te kunnen stellen, is de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek uit 2008 geactualiseerd op basis van nieuwe verkeerscijfers. Dit document is op 16 december 2014 door de colleges van Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland vastgesteld. Naar aanleiding van onderzoek naar de gevolgen van stikstofdepositie op de vergoedbaarheid van de alternatieven is door beide colleges besloten een extra alternatief, de spoorvariant, toe te voegen.

In de Statencommissievergadering van de provincie Zuid-Holland van 7 januari 2015 lag de actualisatie en de spoorvariant voor. De commissie constateerde echter dat het te vroeg was voor besluitvorming hierover. Er is een tussenstap ingelast, waarin de gehanteerde verkeerscijfers en verkeersmodellen zijn verduidelijkt en waarin een analyse is opgesteld over de verkeersproblematiek.

In het najaar van 2015 is door de provincies een verkenner aangesteld die het draagvlak in de omgeving in beeld heeft gebracht. De bestuurlijke verkenner doet in zijn rapport de aanbeveling om te komen tot een breed samengestelde adviesgroep. Deze adviesgroep, waarin onder andere de dorpsraden van Beinsdorp en Zwaanshoek vertegenwoordigd zijn, heeft op 8 juli 2016 een advies uitgebracht.

Dit advies is door Gedeputeerde Staten (GS) van Noord- en Zuid-Holland overgenomen. Er zijn drie nieuwe alternatieven bijgekomen en enkele bestaande alternatieven zijn komen te vervallen. Hoewel het meest noordelijke alternatief is komen te vervallen (naar het zich laat aanzien is dat niet vergoedbaar in het kader van de programma aanpak stikstof en Wet natuurbescherming), bestaat dit noordelijke tracé nog wel ter hoogte van Zwaanshoek in de vorm van het nieuwe alternatief 'Zienswijze gemeenteraad Hillegom'. Hillegom heeft

deze ingediend naar aanleiding van de mogelijkheid tot het geven van een zienswijze op de spoorvariant. Dit alles heeft geresulteerd in zeven alternatieven (zie afbeelding hierna) die GS willen laten onderzoeken in de m.e.r.. De Provinciale Staten van beide provincies hebben hier in oktober 2016 in meerderheid goedkeuring aan gegeven.



Het m.e.r.-onderzoek naar de zeven alternatieven moet volgens planning medio 2017 leiden tot een concept-voorkeursalternatief. Dit geven GS van beide provincies vervolgens vrij voor inspraak. Begin 2018 ligt er dan een voorkeursalternatief. De provincie gaat dit vervolgens in detail verder uitwerken.

Door toevoeging van nieuwe alternatieven wordt de scope van de NRD beïnvloed. De provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat indien aanpassingen in de bestuurlijke besluitvorming worden onderbouwd, aanpassing van de NRD niet nodig is.

Er is derhalve nog geen besluit genomen over de komst en het tracé van een nieuwe weg als oplossingsrichting voor de verkeerskundige en leefbaarheidsproblematiek in de grensstreek.

Indien gekozen wordt voor het meest noordelijk gelegen tracé uit alternatief 'Zienswijze gemeenteraad Hillegom' – een weinig meer dan lokale variant – , dienen er geluidreducerende maatregelen genomen te worden om de bestaande woningen aan de Bennebroekerweg en Spieringweg te Zwaanshoek te vrijwaren van geluidsoverlast. Om die vrijwaring zo effectief mogelijk te laten zijn, zal daarbij gekozen worden voor een maatregel bij de bron in de vorm van een geluidsscherm langs de nieuwe weg. Akoestisch onderzoek wijst uit dat dit geluidsscherm ook voor de nieuwe te realiseren woningen voldoende is om ook deze te vrijwaren van geluidsbelasting. Als gevolg van het bouwplan zijn er dus geen aanvullende geluidreducerende maatregelen nodig.

Conclusie

Onderhavig plangebied valt binnen het Bestaand Bebouwd Gebied en is daarmee niet in strijd met de structuurvisie en de ruimtelijke verordening van de provincie Noord-Holland. Daarnaast conflicteren de provinciale woonvisie en het regionale actieprogramma

evenmin met het voornemen en hebben zij ook geen effect op de keuze van het Duinpolderwegtracé.

3.3. Gemeentelijk beleid

3.3.1. Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (vastgesteld op 18 oktober 2012) worden de toekomstige ontwikkeling van de gemeente beschreven. De Structuurvisie gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen. Ook over de wijze waarop wordt ontwikkeld en het centraal stellen van de mens in dit ontwikkelproces worden belangrijke uitspraken gedaan. Het accent ligt hierbij op Sociale Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit. De Structuurvisie is een ruimtelijk instrument. Het is bijzonder te noemen dat de keuze is gemaakt om het denken in structuren veel meer dan tot nu toe te laten leiden door de behoeften van mensen. Voor de bewoners van nu maar ook voor de inwoners van de toekomst. Duurzaamheid is hierbij eerder een wijze van denken en een ontwerpprincipes voor ontwikkelingen dan een programmatisch thema.

Het doel van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het bieden van een actueel juridisch en planologisch kader voor de gemeente Haarlemmermeer waarmee de gemeente:

1. de ruimtelijk bestaande situatie, de huidige ontwikkelingen en de gewenste toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang (voor de periode tot 2030) borgen;
2. het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid voor de periode 2010-2020 geven;
3. de kaders voor het maken van financiële afspraken met overheden en marktpartijen voor bovenplanse verevening bieden.

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

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

Van belang is te beseffen dat de programmatische toekomst, tot 2020, grotendeels al is bepaald. Van belang is ook dat bij alle ontwikkelingen wordt gestreefd naar hoge kwaliteit en grote ruimtelijke en sociale samenhang.

Met name het punt atypische stedelijkheid heeft betrekking op Hoofddorp. Het gaat om het versterken van de stedelijke kwaliteit van Hoofddorp door intensivering van wonen en voorzieningen en verbetering van kwaliteit, waarbij het bestaande karakter wordt gehandhaafd.

In de vraag naar en het aanbod van kantoren en bedrijventerreinen zet Haarlemmermeer onder meer in op het (faciliteren van) herontwikkeling van leegstaande van kantoorruimte en bedrijfspanden. Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door sloop/ nieuwbouw, transformatie van het achtergelaten pand of door een functiewijziging naar bijvoorbeeld een hotel of (studenten)woningen. Daarbij moet worden opgemerkt dat het omzetten naar woningen niet bij alle werklocaties mogelijk is, vanwege het Beperkingengebied van Schiphol.

3.3.2. Woonagenda

Sinds de Woonvisie Haarlemmermeer in 2012 is vastgesteld, is er veel veranderd. Met de Woonagenda (2015) wordt naast de nog steeds geldende Woonvisie een verdieping gegeven van het gemeentelijk volkshuisvestelijk beleid. Hierbij zijn vier speerpunten:

1. Relatie gemeente en corporatie: Sturingsmogelijkheden richting woningbouwcorporaties worden beter benut, bijvoorbeeld door nieuwe prestatieafspraken.
2. Toegankelijkheid en betaalbaarheid sociale huursegment. Er komen nieuwe afspraken over het aanbod sociale huurwoningen: minstens een nader te bepalen percentage van de vrijkomende sociale huurwoningen wordt weer als sociale huurwoning verhuurd en er komen nieuwe maatregelen ten aanzien van urgenties en bijzondere doelgroepen.
3. Wonen en zorg: Haarlemmermeesters die zorg behoeven, moeten langer zelfstandig thuis (kunnen) blijven wonen.
4. Woningbouwontwikkeling in de nieuwe woningmarkt: De nieuwe woningmarkt kent geen vooraf bepaald percentage in de programmering. Er wordt gekozen voor een gerichte inzet per segment.

3.3.3. Deltaplan Bereikbaarheid

Het Deltaplan Bereikbaarheid geeft een visie op verkeer en vervoer in Haarlemmermeer, om te komen tot een duurzaam toekomstvast mobiliteitssysteem. De doelen hierbij zijn: goede bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur en goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid. De horizon van het plan ligt op 2030.

De uitgangspunten voor de fiets en het fietsnetwerk zijn het bevorderen van het fietsgebruik voor korte afstanden en de aanleg van ontbrekende schakels in het fietspadennetwerk.

De verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel van het verkeersbeleid. De gemeente past het concept 'Duurzaam Veilig' toe. Het wegontwerp is afhankelijk van de wegcategorie waarbinnen een weg valt. Op basis van de sterkte van de verkeersrelaties, is een onderscheid gemaakt in drie wegcategorieën: stroomwegen, ontsluitingswegen en erftoegangswegen. De zwakke verkeersrelaties zijn aangeduid als erftoegangsweg, waarbij in verband met leefbaarheid een indicatieve acceptabele grens van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal wordt toegepast. De nieuwe woonwijken in Haarlemmermeer worden vanaf de jaren negentig duurzaam veilig ontworpen.

Het parkeerbeleid heeft als doel:

- de bereikbaarheid van voorzieningen te bevorderen door het toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden;
- objectieve parkeeroverlast in woonwijken terug te dringen;
- de leefbaarheid te bevorderen.

Parkeren voor een voorziening of functie moet bij die voorziening worden opgelost, zoveel mogelijk op eigen terrein of binnen de plangrenzen van een grootschalige ontwikkeling. De te hanteren parkeernorm is afhankelijk van het type gebied en de functie. Het parkeren mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. In woonwijken richten wij ons op parkeerplaatsen voor bewoners en hun bezoekers.

3.3.5 Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (2014)

Met het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer' zijn de parkeernormen uit het Deltaplan Bereikbaarheid geactualiseerd. De parkeernormen zijn gebaseerd op een landelijke richtlijn, uitgegeven door het CROW, "Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering", publicatie 317.

Met het handboek en bijbehorende berekeningsblad kan voor benoemde situaties de parkeernorm op eenduidige wijze kan worden vastgesteld. Door combinaties van de zes in te voeren variabelen functie, centrumligging, stedelijkheid, afstand tot HOV-halte of station, recht op OV-vergoeding en doelgroep met traditioneel lager autobezit, wordt de parkeernorm gericht uitgerekend.

De gemeentelijke parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen, nieuwe uitbreidingen of herinrichtingen. In bestaande situaties is uitgegaan van de normen die golden ten tijde van de realisering. Sindsdien is het autobezit en -gebruik echter toegenomen. In een aantal gevallen leidt dat tot knelpunten. De oplossing voor dit soort knelpunten wordt gezocht in maatwerk. Het is niet realistisch om die gevallen te vergelijken met huidige parkeernormen. In plaats daarvan moeten er oplossingen komen, die gebaseerd zijn op onderzoek van de bestaande situatie.

Gemiddeld elke drie tot vier jaar wordt de set parkeerkencijfers door het CROW geüpdatet. Wanneer de volgende update plaatsvindt, wordt dit handboek waar nodig herzien en de toepasbaarheid van de landelijke kencijfers in Haarlemmermeer getoetst.

Er zullen in nieuwe bestemmingsplannen geen parkeernormen meer per plan vastgelegd worden. In plaats daarvan wordt in de planregels verwezen naar het handboek.

3.3.4. Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030

In 2004 heeft de gemeenteraad de nota 'Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030' vastgesteld. De centrale doelstelling van het gemeentelijk milieubeleid is als volgt geformuleerd: "In 2030 hebben we de voorwaarden bereikt voor een duurzame en leefbare groei en ontwikkeling".

In deze gemeentelijke visie concentreren de milieu-inspanningen zich op drie hoofdonderwerpen:

- Ontwikkeling: maatregelen bij ruimtelijke ontwikkelingen die vooral de milieudruk beogen te verminderen (bijvoorbeeld grondstoffen besparing, beperken wateroverlast, gezond bouwen);
- Beheer: milieu-inspanningen die de leefomgeving beogen te verbeteren (bijvoorbeeld vermindering afval, garanderen veiligheid en luchtkwaliteit);
- Klimaat: alle activiteiten die ervoor zorgen dat er minder CO₂ de lucht in gaat teneinde het broeikaseffect te verminderen (realiseren van windmolens, energiebesparing, enzovoorts).

Eén van de speerpunten is dat ruimtelijke ontwikkelingsprojecten duurzaam worden ontwikkeld volgens het ambitieniveau uit de daarvoor ontwikkelde beleidskaders.

3.3.5. Kaders klimaatbeleid 2008-2020

In 2008 heeft de gemeenteraad de nota 'Kaders klimaatbeleid 2008-2020' vastgesteld. In deze nota zijn de kaders voor toekomstig klimaatbeleid vastgelegd. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is (1) een reductie van de CO₂ uitstoot in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990 en (2) de realisatie van 20 procent duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/energiebeleid wordt de trias energetica aangehouden als leidend principe:

1. Beperking van de energievraag;
2. Opwekking noodzakelijke energie door gebruikmaking van duurzame energiebronnen;
3. Indien nodig dient de opwekking van de resterende noodzakelijke energie door middel van gebruikmaking van fossiele brandstoffen, zo efficiënt en zo schoon mogelijk te geschieden.

Het klimaatbeleid is uitgewerkt in tien thema's. Per thema is aangegeven wat de beoogde CO₂ reductie of beoogde realisatie van duurzame energie binnen dat thema is. De thema's zijn:

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

Daarnaast zijn twee randvoorwaarden benoemd voor het realiseren van de doelstellingen binnen de thema's. Zo zal de cultuur en de kennis binnen de gemeentelijke organisatie moeten zorg dragen voor voldoende draagvlak.

HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE

4.1. Visie op het plangebied

Het plangebied wordt ingevuld met 27 grondgebonden woningen. Langs de Bennebroekerweg, in lijn met de bestaande woningen, zijn twee blokjes van drie en daartussenin is een blokje van twee woningen geprojecteerd. In het midden van de locatie zijn parallel aan de Bennebroekerweg een blok van zeven woningen gedacht en dwars daarop een blok van vier woningen. En gescheiden door een ontsluitingsweg (vanaf de Bennebroekerweg) komen vier maal twee-aaneen gebouwde woningen.

4.2. Nadere toelichting op de planinhoud

Toepassing Ladder voor duurzame verstedelijking

Gelet op de wettelijke criteria bij toepassing van de eerder genoemde 'Ladder voor duurzame verstedelijking' en de constatering dat het plangebied in Bestaand Bebouwd Gebied' ligt, ligt alleen de vraag voor of de geplande ontwikkeling voorziet in een behoefte binnen de regio.

De Provinciale Woonvisie 2010-2020 geeft aan dat kwalitatief en kwantitatief een goede afstemming moet plaatsvinden tussen vraag en aanbod van woningen. In het Regionale afstemmingsprogramma's Stadsregio Amsterdam worden met de Monitor Woningbehoefte jaarlijks de feitelijke woningbouwproductie en de woningbehoefte geanalyseerd. Deze geeft aan dat gezien de behoefte in de Stadsregio Amsterdam de productie daar te laag is, waardoor de druk op de woningmarkt oploopt. Op papier is genoeg capaciteit beschikbaar om voor een groot deel te kunnen voorzien in de woningbehoefte op langere termijn. Maar dan moeten al die plannen ook wel gerealiseerd worden.

De conclusie is dat het plan voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Infrastructuur

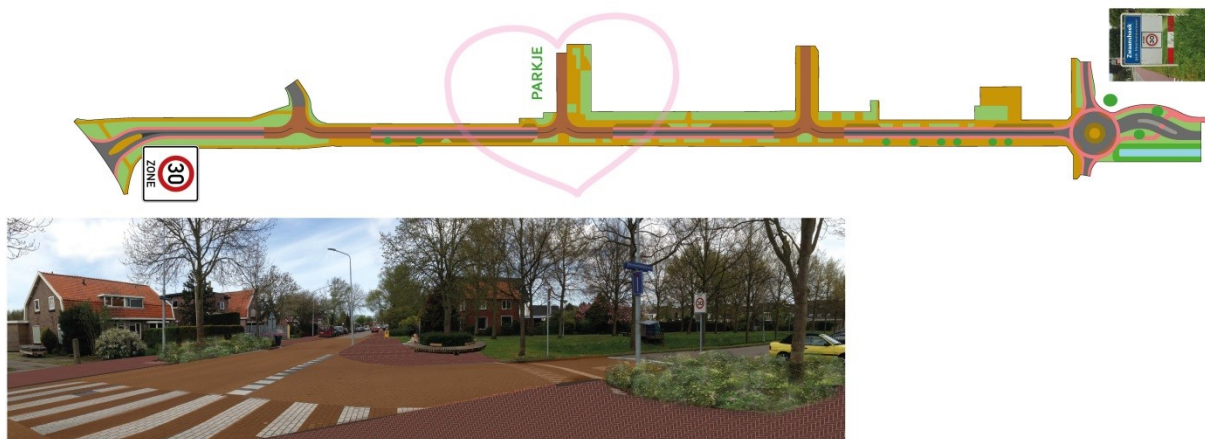
Zwaanshoek ligt aan de rand van de Haarlemmermeerpolder en wordt via de Meerweg en Bennebroekerdijk vanuit Bennebroek ontsloten. Vanuit Haarlemmermeer is het dorp bereikbaar via de Bennebroekerweg en Spieringweg. Deze wegen vormen naast ontsluitingswegen ook een doorgaande verkeersstructuur tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer.

De nieuw te realiseren woningen worden ontsloten via de Bennebroekerweg. Dit is een doorgaande weg. De voorgenomen planinhoud maakt geen aanpassingen aan de infrastructuur noodzakelijk. De ontwikkeling bestaat uit 27 nieuw te bouwen woningen. De verkeersbewegingen die deze woningen genereren, zijn goed op te vangen binnen de bestaande capaciteit van de Bennebroekerweg.

De Bennebroekerweg is nu nog een 50 km/u weg. De gemeente heeft recentelijk tot herprofilering van deze weg besloten (zie afbeelding hierna). Daardoor zal op de hernieuwde weg een 30km regime gelden. Door toedoen van deze weg hoeft derhalve geen hogere waarden te worden vastgesteld.

herinrichting, meer aandacht voor beeldkwaliteit:

- Inrichting is 30km/uur regime
- Huidige plateaus vervangen door coulissen ontwerp, herstraat in gebakken klinkers, grotere oppervlakte, dorpsleijn idee
- extra bomen en extra plantvakken om de laan te vervolmaken
- bestaande heestervakken beplanting wordt vervangen voor veel meer kleur en (bio) diversiteit, aangrenzende bewoners denken mogelijk mee
- stoepen van gebakken klinkerbestrating (ellenboog verband Dik Formaat zoals centrum HFD) en schuine banden om het parkeren en de vele inritten te faciliteren op stoepniveau
- ruimte voor de marktkramen aan de weg en bij de parkeerplaatsen
- hergroeperen en herplaatsen van containers en ondergrondse bakken,
- zitgeligheden en straatmeubilair vernieuwen



toekomstige inrichting Bennebroekerweg

Parkeerbeleid

De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft op 26 januari 2012 het 'Deltaplan bereikbaarheid' vastgesteld. Jaarlijks wordt het bijbehorende uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid geactualiseerd. Het Deltaplan bereikbaarheid heeft als doel de mobiliteit in en door Haarlemmermeer te verbeteren, ongeacht de keuze voor een vervoermiddel en het moment van de dag.

Belangrijk onderdeel van het Deltaplan is het parkeerbeleid. Het parkeerbeleid van Haarlemmermeer heeft als doel de bereikbaarheid van voorzieningen te bevorderen door het toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden, het zorgen voor een acceptabele parkeerdruk (verhouding vraag en aanbod), en het helder informeren over de parkeermogelijkheden (parkeerverwijzing). Naast de bereikbaarheid bevorderen heeft het parkeerbeleid het doel om objectieve parkeeroverlast in woonwijken terug te dringen om de leefbaarheid te bevorderen: niet te veel blik op straat (aanzicht) en geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

Sinds de vaststelling van het Deltaplan bereikbaarheid is er een nieuwe uitgave van het CROW uitgekomen, "kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", publicatie 317. Deze uitgave was aanleiding om de parkeernormen te actualiseren. De actualisering is uitgewerkt in een handboek parkeernormen Haarlemmermeer (december 2013), dat ook voor Zwaanshoek van toepassing is.

Bij toetsing aan het handboek bestemmingsplannen is gebruik gemaakt van de volgende uitgangspunten:

- De mate van stedelijkheid in het gebied is getypeerd als "weinig stedelijk";
- De stedelijke zone is: 'rest bebouwde kom';
- De locatie ligt meer dan 700m van HOV-halte en meer dan 1.200m van een treinstation;

- OV-vergoeding werknemers: niet van toepassing;
- De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, niet specifiek gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto;
- Programma:
 - 17 3[^]1 kapwoningen en eengezinswoningen;
NB: in het handboek geldt dit als 'koop, tussen/hoek'
 - 10 2[^]1 kapwoningen.
NB: in het handboek geldt dit als 'koop, twee-onder-een kap'

Uitkomst van de toetsing is dat voor de eengezinswoningen een parkeernorm van 2,4 parkeerplaats per woning geldt, voor de 2[^]1 kapwoningen een parkeernorm van 2,6 parkeerplaats per woning.



parkeernormering en situering parkeerplaatsen

Op basis van deze gemeentelijke parkeernormering is de parkeerbehoefte 68 parkeerplaatsen. Deze moeten in het plangebied gerealiseerd worden. Er zijn 41 plaatsen gesitueerd in openbaar gebied halverwege en aan het einde van de ontsluitingsweg en achter de rijenwoningen.

Op eigen terrein worden nog eens 30 parkeerplaatsen gerealiseerd. Conform de laatste normen van de gemeente Haarlemmermeer worden de garages niet meegeteld als parkeerplaats.

Daarmee is een goede parkeeroplossing bereikt.

HOOFDSTUK 5: ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

5.1. Water

5.1.1. Wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in het jaar 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt en dat er binnen heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water.

Waterwet

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

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik naar 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld.

Met dit Nationaal Waterplan zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Het omvat een integrale benadering, door natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie (inclusief verdienvermogen) zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen.

De ambitie is dat overheden, bedrijven en burgers zich in 2021 meer bewust zijn van de kansen en bedreigingen van het water in hun omgeving. Iedereen neemt zijn eigen verantwoordelijkheid om samen te komen tot een waterrobuuste ruimtelijke inrichting, het beperken van overlast en rampen onverstandig handelen in extreme situaties.

Watervisie 2021

De inzet van het provinciaal waterbeleid is om Noord-Holland nog mooier, bedrijviger en veiliger maken. Daarbij moet er een impuls uitgaan voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Waterproblemen worden aangepakt wanneer er toch al gebiedsontwikkeling plaatsvindt.

Voor Haarlemmermeer speelt met name het vinden van toekomstbestendige oplossingen voor de schoon- en zoetwaterproblematiek.

Voor waterveiligheid wordt uitgegaan van: veilige dijken en duinen (laag 1 en ook de belangrijkste); een waterrobuuste ruimtelijke inrichting van overstromingsgevoelige gebieden (laag 2) en een op overstromingsrampen toegesneden calamiteitenorganisatie (laag 3). Deze meervoudige benadering van waterveiligheid wordt meerlaagsveiligheid (MLV) genoemd.

Op de kaart Overstromingsrisico Noord-Holland zijn de overstromingsgevoelige gebieden indicatief aangegeven. De provincie maakt nog duidelijk welke gemeenten tot het overstromingsgevoelige gebied worden gerekend en in hun bestemmingsplannen duidelijk moeten maken hoe rekening wordt gehouden met het overstromingsrisico. Daarbij is uitgangspunt het “waterrobuust inrichten”: het zodanig inrichten van overstromingsgevoelig gebied dat bij een overstroming de kans op slachtoffers klein is en de economische schade beperkt blijft. Er is nauwelijks overstromingsrisico vanuit de Noordzee, omdat deze kust voor het merendeel door brede duinen wordt beschermd.

Waterbeheerplan 5 2016-2021

Samen werken aan water staat centraal. Zodat nu en in de toekomst in dit unieke deel van Nederland onder zeeniveau gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Water is een maatschappelijke opgave, en Rijnland wil samen met zijn omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Die toekomst wordt mede bepaald door trends in klimaat en maatschappij en de noodzaak om op duurzame wijze met onze omgeving om te gaan. De verwachte toename van neerslag en droogte, bodemdaling, verzilting zeespiegelrijzing en de verdergaande verstedelijking, leggen een steeds grotere druk op het watersysteem.

De hoofdambitie is schoon water en droge voeten. Dit wordt bereikt door:

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

Riolering en afkoppelen

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

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat.

Keur Rijnland 2015

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

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

In de Uitvoeringsregels die bij de Keur horen, is dit nader uitgewerkt.

Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder (Hoogheemraadschap van Rijnland)

In de Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder, vastgesteld op 22 september 2010, heeft het hoogheemraadschap het waterbeleid (een klimaatbestendig en robuust watersysteem) verder geconcretiseerd. Het watersysteem wordt vormgegeven volgens principes: flexibele peilen, hogere peilen, lijn/vlakvormig ontwerp en optimalisatie van de inrichting. Hierbij worden de belangen van de bestaande en nieuwe gebruiksfuncties zoveel mogelijk ondersteund. De eerste drie principes zijn met name van toepassing bij gewijzigd gebruik. Functieverandering biedt kansen om het watersysteem in alle opzichten duurzamer te maken.

Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030

De Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland (verder Waterplan) is een samenwerkingsdocument tussen de gemeente en het hoogheemraadschap. Het geeft de situatie en problemen weer van het hele watersysteem (oppervlaktewater, hemelwater,

grondwater en afvalwater) in Haarlemmermeer. Het stelt doelen met betrekking tot de riolering, het oplossen van infrastructurele knelpunten en nemen van maatregelen.

Het Waterplan heeft onder andere als ambitie:

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

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

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

Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2019

De gemeente is op grond van de Wet milieubeheer verplicht periodiek een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) vast te stellen om invulling te geven aan haar zorgplichten voor

afvalwater, hemelwater en grondwater. Het GRP bevat rioleringsbeleid en een overzicht van alle aanwezige rioleringsvoorzieningen, inclusief de actuele toestand ervan en de te verwachten vervangingsperioden.

Ook geeft het plan inzicht in de wijze waarop de riolering wordt beheerd, welke effecten er zijn voor het milieu en hoe het beheer wordt gefinancierd.

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

Het GRP geeft basis de planning van nieuwe aanleg, plannen om vuiluitworp te reduceren en plannen voor beheer en onderhoud voor de komende vijf jaar, met een doorkijk naar de verdere toekomst.

Bij nieuwbouw en verbouw is het gescheiden aanbieden van het afvalwater en het hemelwater het uitgangspunt. Voor nieuwbouwwijken en grotere reconstructiegebieden wordt uitgegaan van een zwaardere ontwerpnorm voor het rioolstelsel, waardoor zwaardere regenbuien minder snel overlast veroorzaken.

Om overlast door grondwater te voorkomen voorziet het GRP in de aanleg van drainage in vijf wijken: Rijsenhout-Zuid, Pax, Graan voor Visch (Hoofddorp), Linqenda, Welgelegen (Nieuw-Vennep), en het uitvoeren van grondwatermaatregelen in Zwanenburg.

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

5.1.2. Watertoets

Het watertoetsproces is er op gericht om het aspect water van meet af aan mee te nemen in ruimtelijke plannen en besluiten. Daarvoor is in een zo vroeg mogelijk stadium overleg wenselijk met de waterbeheerder.

Voor het plangebied is het Hoogheemraadschap van Rijnland het bevoegd gezag als het gaat om de watertoets. In de waterparagraaf dient een drietal onderdelen minimaal te zijn opgenomen:

- Riolering en Hemelwaterafvoer;
- Beschermingszone van de waterkering (ringdijk van de Polder Haarlemmermeer);
- Beleid voor het bouwen in de waterkering.

Riolering en hemelwaterafvoer

In en rond het plangebied is momenteel nog een gemengd riool aanwezig. Dit betekent dat neerslag en afvalwater via hetzelfde stelsel worden afgevoerd. In overleg met de gemeente Haarlemmermeer zal de toekomstige riolering en hemelwaterafvoer geregeld worden.

Waterhuishoudkundige situatie

Een groot gedeelte van het gebied is nu verhard. Wanneer in de toekomstige situatie in het plangebied bebouwing of andere verharding wordt gerealiseerd, moet er rekening worden gehouden met compensatie van de toename van verhard oppervlak. Deze watercompensatie is niet nodig wanneer minder dan 500 m² verhard oppervlak wordt toegevoegd.

Met de ontwikkeling van 27 woningen ter plaatse neemt de verharding niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Om de waterhuiskundige situatie van het gebied te

versterken zal er een nieuwe sloot worden gegraven waardoor er geen sprake meer zal zijn van doodlopende sloten in het gebied.

Conclusie

Watercompensatie is niet nodig, daar minder dan 500 m² verhard oppervlak wordt toegevoegd.

5.2. Bodem

5.2.1. Wet- en regelgeving

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6) is bepaald dat het college van burgemeester en wethouders in verband met de uitvoerbaarheid van het plan onder meer onderzoek moeten verrichten naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op daarvoor geschikte gronden te worden gerealiseerd.

De bescherming van de bodem en de handhaving of verbetering van de bodemkwaliteit is landelijk geregeld via de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit.

De Wet bodembescherming bevat de voorwaarden die (kunnen) worden verbonden aan het verrichten van handelingen in of op de bodem. Primair komt bescherming en sanering in de wet aan bod. De Wet bodembescherming geeft aan wanneer er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging en of er dan ook gesaneerd moet worden. In het kader van het bestemmingsplan dient aangetoond te worden, dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in overeenstemming is met het beoogde gebruik.

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

- Sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- Licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden);
- Schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden).

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

5.2.2. Onderzoek

Op de ontwikkelingslocatie hebben diverse bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden in het verleden. In de periode 1994-95 heeft er een oriënterend en nader bodemonderzoek plaatsgevonden, waaruit is komen vast te staan dat de grond op twee plaatsen vervuild bleek met minerale olie.

Deellocatie A bevond zich aan de voorzijde van de bebouwing waar zich twee ondergrondse brandstoftanks bevonden. In 1996 zijn deze ondergrondse tanks in

verwijderd en is de omringende grond en water gesaneerd. Aansluitend is een evaluatierapport opgesteld, waaruit bleek dat de grond op de deellocatie A geschikt is voor het beoogde woonfunctie.

Op deellocatie B (nabij voormalig ketelhuis) zijn in 1996 ook twee ondergrondse brandstoftanks verwijderd en is een beheerssysteem aangelegd om verspreiding van de verontreiniging te voorkomen. Vanwege de aanwezigheid van bebouwing heeft verdere sanering van deelgebied B niet plaatsgevonden. In 2002 heeft er een actualisatie van het bodemonderzoek uit 1995 plaatsgevonden. Uit de actualisering bleek dat de vervuiling op deellocatie B nog in gelijke mate aanwezig was. Als gevolg van stagnering van de planontwikkeling heeft er nadien geen nader grondonderzoek of saneringsactiviteiten op de locatie plaatsgevonden.

De verontreiniging op locatie B dient volledig te worden verwijderd in het kader van de Wet bodembescherming. Op basis van een geactualiseerd bodemonderzoek en saneringsplan zal de locatie, na het slopen van de opstallen, gesaneerd worden waarna de grond geschikt zal zijn voor het beoogde gebruik.

5.2.3. Conclusie

Als slotsom van de verrichte bodemonderzoeken is de conclusie dat de bodem geschikt zal zijn voor de beoogde woningbouwontwikkeling.

5.3. Flora en fauna

5.3.1. Wet- en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn

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

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet Natuurbescherming de Flora & Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de Boswet. Het doel van de wet is volgens artikel 1.10:

- “a. het beschermen en ontwikkelen van de natuur, mede vanwege de intrinsieke waarde, en het behouden en herstellen van de biologische diversiteit;
- b. het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de natuur ter vervulling van maatschappelijke functies, en
- c. het verzekeren van een samenhangend beleid gericht op het behoud en beheer van waardevolle landschappen, vanwege hun bijdrage aan de biologische diversiteit en hun cultuurhistorische betekenis, mede ter vervulling van maatschappelijke functies.”

De huidige wetgeving betreft meer dan voorheen de bescherming van de soort in een brede context ten opzichte van het voorheen meer letten op individuele exemplaren. Een belangrijk criterium in de wet is ‘gunstige staat van instandhouding van een soort’.

Daarvan is sprake als:

- “a. uit populatiedynamische gegevens blijkt dat de betrokken soort nog steeds een levensvatbare component is van de natuurlijke habitat waarin hij voorkomt, en dat vermoedelijk op lange termijn zal blijven, en

- b. het natuurlijke verspreidingsgebied van die soort niet kleiner wordt of binnen afzienbare tijd lijkt te zullen worden, en
- c. er een voldoende grote habitat bestaat en waarschijnlijk zal blijven bestaan om de populaties van die soort op lange termijn in stand te houden;”

5.3.2. Onderzoek

In 2014 heeft de polderecoloog een quickscan uitgevoerd op de locatie.

De conclusies hiervan zijn de volgende.

- Invloed op beschermde natuurgebieden of de Ecologische Hoofdstructuur is niet aan de orde.
- Broedvogels zijn aanwezig in bomen en struiken. Soorten waarvan de vaste verblijfplaats jaarrond beschermd is, zijn niet te verwachten.
- De zoogdieren die hier zijn te verwachten, vallen onder tabel 1 van de Flora- en faunawet. Hiervoor geldt in het kader van ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling, wel is de algemene zorgplicht van toepassing; sinds 1 januari 2017 echter vallen wezel, hermelijn en bunzing onder een zwaar beschermingsregime. Gezien de omgeving, en het mogelijk aanwezige voedsel voor deze dieren wordt de kans op aanwezigheid van deze soorten uitgesloten.
- Beschermde amfibieën die hier zijn te verwachten, vallen onder tabel 1 van de Flora- en faunawet. Hiervoor geldt in het kader van ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling, wel geldt de algemene zorgplicht;
- Vissen zijn aanwezig in de grotere sloot;
- Beschermde planten zijn niet aanwezig;
- Beschermde reptielen zijn niet aanwezig;
- Beschermde insecten zijn niet aanwezig;

De gunstige staat van instandhouding is voor geen enkele soort in het geding.

5.3.3. Conclusie

Gezien het voorgaande is het niet noodzakelijk een ontheffing van de Flora- en faunawet aan te vragen. Ook is geen aanvullend onderzoek naar flora en fauna nodig.

5.4. Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1. Wet- en regelgeving

In 1992 hebben de lidstaten van de Raad van Europa het verdrag van Malta ondertekend. Het verdrag van Malta, dat ook wel het verdrag van Valletta wordt genoemd, heeft als doel het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat hierbij om archeologische resten als nederzettingen, grafvelden en gebruiksvoorwerpen. In het verdrag zijn drie belangrijke principes genoemd om het archeologisch erfgoed te beschermen:

1. Streven naar behoud van archeologische waarden op de oorspronkelijke plaats, aangezien de bodem zorgt voor een goede conservering van archeologische resten;
2. Tijdig rekening houden met de mogelijkheid van of aanwezigheid van archeologische waarden bij ruimtelijke ontwikkelingen, door vooraf onderzoek te doen naar de ondergrond. Door tijdig onderzoek te verrichten, kunnen archeologische waarden makkelijker veilig worden gesteld;
3. De verstoorder (vaak de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling) betaalt voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarden, wanneer behoud op de oorspronkelijke plaats niet mogelijk is.

In Nederland is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992) in de Nederlandse wetgeving opgenomen. Bovenstaande principes zijn nu stevig verankerd in de wet en daarmee ook in de ruimtelijke ordening.

In 2009 is door het rijk een nieuwe visie op de monumentenzorg geformuleerd:

'Modernisering Monumentenzorg (MoMo). Eén van de pijlers in deze visie is het belang van cultureel erfgoed laten meewegen in de ruimtelijke ordening.

Hierbij zal een verschuiving plaatsvinden van objectgerichte bescherming naar een gebiedsgerichte aanpak. In het verlengde van deze pijler is een ander doel in de visie geformuleerd, namelijk het opstellen van een visie op erfgoed. Een belangrijk ander doel van deze nieuwe visie is het formuleren van een visie op erfgoed.

De Visie Erfgoed en Ruimte (VER) 'Kiezen voor Karakter', is gericht op het verbinden van de zorg voor het cultureel erfgoed met andere ruimtelijke ontwikkelingsopgaven op het gebied van onder meer economie, veiligheid en duurzaamheid. De visie zet overheden, initiatiefnemers, eigenaren, ontwikkelaars en ruimtelijk ontwerpers ertoe aan om de waarde van het cultureel erfgoed in te zetten bij de ontwikkeling van gebieden. De Visie Erfgoed en Ruimte 'Kiezen voor Karakter' is aanvullend aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, waarin het kabinet de unieke cultuurhistorische waarde van nationaal belang planologisch borgt.

De Beleidsnota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer gaat in een breed kader in op cultuurhistorie in de gemeente Haarlemmermeer. Het monumentenbeleid en het archeologiebeleid in algemene zin komt in deze nota aan bod. Binnen het gemeentelijk monumentenbeleid is een belangrijke taak weggelegd voor de monumentencommissie. De taak van de monumentencommissie is omschreven in de gemeentelijke monumentenverordening. In de Nota Ruimtelijk Beleid en Archeologie Haarlemmermeer wordt uiteengezet hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) in ruimtelijke plannen en bij vergunningverlening.

Aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden door de provincie aangewezen komen niet voor in Haarlemmermeer. In de gemeente Haarlemmermeer bevinden zich geen door het Rijk beschermde archeologische monumenten. En evenmin door de provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten. Het plangebied maakt tevens geen onderdeel uit van een belangrijk cultuurlandschap.

Op basis van de archeologische beleidskaart van de gemeente Haarlemmermeer, behorend bij de nota Erfgoed op de kaart, valt het plangebied onder categorie 3. Hiervoor geldt een lage archeologische verwachtingswaarde. De digitaal berekende oppervlakte van het plangebied is 12.740 m². Archeologie zou derhalve formeel nader onderzocht moeten worden. Gezien de beperkte oppervlakte overschrijding, het feit dat een groot deel van de locatie (tuinen en verhardingen) niet dieper dan 0,5 meter geroerd zal worden en het gegeven dat de locatie gelegen is in een gedempte polder is de kans op verstoring van archeologische waarden zeer gering.

Conclusie

In het plangebied zijn geen aardkundige monumenten en waarden, archeologische monumenten en waarden of gebouwde momenten aanwezig. Er is derhalve geen aanvullend onderzoek noodzakelijk.

5.4.2. Archeologisch onderzoek

zie 4.6.1

5.4.3. Cultuurhistorie

Het terrein heeft geen cultuurhistorische waarde.

5.4.4. Conclusie

Aanvullend onderzoek naar archeologische en cultuurhistorische waarden is niet noodzakelijk.

5.5. Geluid

5.5.1. Wet- en regelgeving

In de Wet geluidhinder is bepaald dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB.

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidsbelasting (overdag (L_{den}) en 's nachts (L_{night})) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen.

5.5.2. Onderzoek

Voor het plangebied wordt uitgegaan van het realiseren van woningen. Dat is een nieuwe geluidgevoelige functie. Daarom is het nodige akoestisch onderzoek gedaan.

30 en 50 km/h-wegen

De geluidbepalende wegen voor het plangebied betreffen enerzijds de Bennebroekerweg alwaar ten oosten van de rotonde een maximale snelheid van 50 km/h geldt en ten westen ervan een maximale snelheid van 30 km/h. Alleen het oostelijke deel van deze weg heeft een zone van 200 meter (binnenstedelijk gebied). Anderzijds kan de Spieringweg een geluidbijdrage leveren; echter deze weg heeft geen zone daar er alleen een 30 km/h regime geldt. Akoestisch onderzoek is wettelijk gezien dus niet voor alle wegen noodzakelijk. Alle genoemde wegen, en het autopoetsbedrijf naast het plangebied, zijn wel akoestisch beschouwd in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Daar waar het akoestisch rapport ervan repte dat er acht woningen aan de Bennebroekerweg zijn geprojecteerd, is dat juridisch in het kader van de Wet geluidhinder niet zo. Daar geldt de bestemming Bedrijf; wel geldt daar tevens een wijzigingsbevoegdheid voor een aantal woningen, maar daarmee kunnen die niet 'geprojecteerd' worden genoemd. Per saldo maakt het niet uit, want dat stuk Bennebroekerweg heeft een 30 km-uur-regime.

Omdat de dichtstbijzijnde woning bepalend is en omdat een bestaande woning dichterbij staat dan de nieuwe woningen worden bestemd, is er juridisch geen beïnvloeding tussen dit bedrijf en de nieuwe woningen.

Duinpolderweg

De verbinding van de A4 naar de N206 in de Bollenstreek is voor de gemeente Haarlemmermeer een belangrijke nog ontbrekende schakel in het regionale wegennet. Deze verbinding is in het Deltaplan Bereikbaarheid opgenomen als maatregel op de korte termijn, dat wil zeggen voor 2020, en wordt de Duinpolderweg genoemd. Nut en noodzaak van deze verbinding is onderzocht in de regionale verkenning Van Greenport tot Mainport. Onduidelijk is op dit moment waar die weg komt te liggen en op welke wijze deze weg vorm krijgt.

Om voor deze planontwikkeling in relatie met de mogelijke Duinpolderweg toch een hanteerbaar ruimtelijk geluid effectmodel te hebben, is voor het bestemmingsplan uitgegaan van de meest noordelijke tracévariant van de Duinpolderweg, volledig bovengronds. Dit is een variant met de meest verstrekkende ruimtelijke consequenties voor het dorp. Dit tracé ligt op ruim 60 meter afstand van de zuidwestelijke grens van het plan.

In opdracht van de ontwikkelaar heeft AV Consulting bv akoestisch onderzoek gedaan. Het bureau heeft er op 5 juli 2016 een rapport over uitgebracht. Daarin is weliswaar van 19 nieuwe woningen uitgegaan, de achtergrens van de geprojecteerde bebouwing c.q. de afstand tot de beschouwde tracévariant van de Duinpolderweg is gelijk aan die in het bestemmingsplan.

Uitgangspunt van het uitgevoerde akoestisch onderzoek is een geluidschermhoogte van 5 meter langs de nieuwe weg en de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor de bestaande bebouwing.

5.5.3. Conclusie

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat de maximale geluidbelasting als gevolg van de Bennebroekerweg 45,5 dB is en dat deze als gevolg van de Spieringweg 42,7 dB bedraagt, bij een voorkeursgrenswaarde Lden van 48 dB. Er behoeven dan ook uit dien hoofde geen hogere waarden te worden vastgesteld.

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt tevens dat de maximale geluidbelasting als gevolg van de Duinpolderweg 48 dB bedraagt bij een voorkeursgrenswaarde Lden van 48 dB. Er behoeven dan ook vanwege de Duinpolderweg, beschouwd in de ongunstigste situatie, geen hogere waarden te worden vastgesteld.

5.6. Lucht

5.6.1. Wet- en regelgeving

Wet milieubeheer

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

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het

Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

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

- Grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of
- Per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- Het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂)¹, of
- Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)².

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB '*Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)*' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen ed. op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en/of NO₂. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB '*Gevoelige Bestemmingen*' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.6.2. Conclusie

In het 'Besluit niet in betekende mate' is aangegeven dat de 3%-grens ligt bij de toevoeging van woningen tot 1.500 stuks.

In het plangebied komen 27 nieuwe woningen. Gezien deze schaal van de beoogde ontwikkeling ter plaatse kan gesteld worden dat deze valt onder de regeling 'niet in betekenende mate'. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk.

¹ De AMvB '*Niet In Betekenende Mate bijdragen*' legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3%-grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀). Dit komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

² Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdragen van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

5.7. Externe veiligheid

5.7.1. Wet- en regelgeving

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De norm van 10^{-6} per jaar geldt voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden.

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers binnen het invloedgebied. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Dit beoogt de maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord (VGR).

De verantwoordingsplicht voor het groepsrisico hoeft volgens artikel 8 lid 2 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) niet te worden gedaan, als:

- het groepsrisico kleiner is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde, of als
- het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt en onder de oriëntatiewaarde blijft.

Externe veiligheid inrichtingen

Er bevinden zich in de nabijheid geen risicovolle bedrijven, zodat onderzoek naar de externe veiligheid ten gevolge van inrichtingen niet nodig is.

Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

Op de wegen om het plangebied vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Externe veiligheid buisleidingen

Er bevinden zich in de nabijheid geen buisleidingen met gevaarlijke stoffen, zodat onderzoek naar de externe veiligheid ten gevolge van buisleidingen niet nodig is.

5.7.2. Conclusie

Gelet op de vorenstaande constatering is er uit hoofde van externe veiligheid geen belemmering het plan vast te stellen.

5.8. Geur

Het algemene uitgangspunt van het Nederlandse geurbeleid is het voorkomen van nieuwe hinder. Als er geen hinder is, hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. De mate van hinder die nog acceptabel is moet worden vastgesteld door het bevoegde bestuursorgaan ten aanzien van de Wet milieubeheer.

Het onderwerp geur is hier niet aan de orde.

5.9. Luchtvaartverkeer

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. Het bestemmingsplan is getoetst aan het LIB.

Beperkingengebied Bebouwing

Het plangebied valt niet binnen het gebied met sloopzones, individuele risico contour of 58 dB(A) L_{den} contour.

Maximale bouwhoogte

Voor het plangebied geldt op grond van artikel 2.2.2 van het LIB een maximale bouwhoogte (gerelateerd aan de referentiehoogte van Schiphol van -4.00 m NAP). Hoger bouwen is mogelijk met een ontheffing, na afweging door de VROM-inspectie, de inspectie Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersleiding Nederland. Het plangebied valt in het Bouwhoogtebeperkingen gebied met een hoogtebeperking. Het voorliggende bestemmingsplan staat bouwhoogten toe die veel lager zijn dan het maximum dat in het LIB is gesteld.

Toetshoogte in verband met radar

In artikel 2.2.2a van het LIB is geregeld dat objecten die hoger zijn dan de aangegeven maximale waarde slechts zijn toegestaan mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

Conclusie

Binnen het plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien die met het LIB strijdig zijn.

5.10. Milieueffectrapportage

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Voor het plangebied wordt uitgegaan van het herontwikkelen van een bedrijfslocatie naar woningbouw. Blijkens de voorgaande paragrafen zijn de beoogde ontwikkelingen ruimtelijk inpasbaar en worden belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet verwacht.

HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID

6.1. Financiële uitvoerbaarheid

De grond in het plangebied is eigendom van de particuliere ontwikkelaar. De financiële uitvoerbaarheid is geborgd via een overeenkomst, die voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan is gesloten. Daarmee is het kostenverhaal 'anderszins' verzekerd, zoals de Wet ruimtelijke ordening dat noemt. Daarom is het vaststellen van een exploitatieplan niet aan de orde.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Draagvlak voor het project is een vereiste voor de voortgang en waardering ervan. In dat kader is er eerder overleg gevoerd met de dorpsraad Zwaanshoek en een aantal omwonenden. Informatie wordt gegeven over de concreetheid van het voorontwerp en over de volgende planfasen.

De eventuele reacties tijdens de wettelijke zienswijzenperiode zullen in het raadsvoorstel tot vaststelling van het plan worden voorzien van een beantwoording en verwerkt worden in het bestemmingsplan.

Wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

Een voorontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan de rijksoverheid, de provincie en het waterschap.

Er heeft vooroverleg plaatsgevonden over het bestemmingsplan Zwaanshoek. Dat had ook betrekking op de gedachte om ter plaatse te herontwikkelen, er geldt immers hier niet alleen de bestemming Bedrijf, tevens geldt een regeling voor het wijzigen van de bestemming in Wonen, zij het dat het plangebied een stuk groter is dan het wijzigingsgebied.

Rijnland heeft op 15 februari 2017 per e-mail bericht een positief wateradvies uitgebracht ten aanzien van de herontwikkeling van het bedrijventerrein "Enthoven" ter hoogte van de Bennebroekerweg 880 te Zwaanshoek. Daarbij is meegedeeld dat de werkzaamheden vergunningplichtig zijn (dat wil zeggen: het plan benodigt op basis van de keur van Rijnland een watervergunning).

Met de provincie heeft op 23 februari 2017 mondeling overleg plaatsgevonden. Toen is meegedeeld dat de provincie geen opmerkingen heeft.

Toezening aan de dorpsraad heeft niet geleid tot opmerkingen van die zijde.

Conclusie wettelijk vooroverleg

Het wettelijk vooroverleg en raadpleging van de dorpsraad hebben niet geleid tot wijziging van het plan.

HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE ASPECTEN

7.1. Opzet regels en verbeelding

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

7.2. Juridische plantoelichting

Het eerste hoofdstuk bevat inleidende regels. In artikel 1 is een aantal in de regels gehanteerde begrippen gedefinieerd. In artikel 2 is de wijze van meten vastgelegd van de verschillende hoogten en oppervlakte van gebouwen.

Groen

Deze bestemming is opgenomen voor de hoofdstructuur van groenvoorzieningen in het plangebied. Wandel- en fietspaden, speelvoorzieningen, waterpartijen en nutsvoorzieningen zoals (ondergrondse) bergbezinkbassins, zijn binnen deze bestemming rechtstreeks toegestaan.

Het gaat in dit plan om twee plaatsen aan de rand van het gebied.

Bergbezinkbassins zijn ook mogelijk in de bestemming Verkeer. Deze ondergrondse bebouwing is voor mensen toegankelijk, daarom zijn het gebouwen. Omdat de oppervlakte van deze voorziening wellicht fluctueert en omdat het altijd om gronden gaat in eigendom van de gemeente, is het niet nodig gevonden een oppervlaktebegrenzing in de regels op te nemen.

Tuin

In het plan is aan voortuinen en veelal een gedeelte van de zijtuin de bestemming 'Tuin' gegeven. Voor tuinen aan de straatzijde geldt dat in beperkte mate woninguitbreiding is toegestaan, namelijk alleen erkers. Daarbij zijn er begrenzingen gesteld aan de maatvoering van die woninguitbreiding ten opzichte van de overblijvende ruimte op het eigen perceel, met het oog op ruimtelijke kwaliteit.

In de omschrijving van de bestemming Tuin staat als bijbehorende element dat terreinverhardingen zijn toegestaan; dat impliceert de mogelijkheid tot het stallen van motorvoertuigen, waarbij een uitzondering is gemaakt voor kampeermiddelen. Dat deze bestemming het parkeren van een auto toelaat, is uiteraard onverlet eventueel benodigde andere toestemmingen.

Voor zijtuinen is de situatie in het algemeen divers. Afhankelijk van het stedenbouwkundige beeld – doet bebouwing afbreuk aan de openheid van een straat of niet? – zijn deze soms bestemd als Tuin, soms als Wonen (buiten bouwvlak).

Verkeer

Alle wegen in het gebied zijn opgenomen in de bestemming 'Verkeer'. Onder deze bestemming valt naast de wegen ook de openbare ruimte in de vorm van pleinen, voetpaden en fietspaden, evenals speelvoorzieningen, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Het gaat in dit geval om de ontsluitingsweg en de openbare parkeerruimte.

Wonen

In dit plan komt de woonfunctie alleen voor in de vorm van grondgebonden woningen. Deze woningen zijn bestemd als Wonen, waarbij de hoofdgebouwen binnen het

bouwvlak vallen. Buiten het bouwvlak, maar nog steeds binnen de bestemming Wonen, zijn bijbehorende bouwwerken toegestaan. Afhankelijk van de situering van deze bouwwerken: vrijstaand of tegen het hoofdgebouw aangebouwd, is hiervoor de hoogte bepaald.

Het bieden van uitbreidingsmogelijkheden kan zorgen voor vergroting van het woongenot van bewoners. Tegelijkertijd is het van belang dat uitbreidingswensen van de één niet onevenredig ten koste gaan van het woongenot van de ander (privacy, beschaduwing). Binnen de woonbestemmingen is het toegestaan om een beroep dan wel bedrijf aan huis in en bij de woning te hebben. Dit gebruik dient wel ondergeschikt te zijn aan de primaire functie wonen in het hoofdgebouw. Om dat objectief te begrenzen, zijn maten opgenomen. Ook mag het gebruik niet leiden tot een voor de woonomgeving onaanvaardbare situatie wat betreft geluid, verkeersveiligheid en parkeerdruk.

Leidingen

Door het plangebied, langs de Bennebroekerweg, is een waterleiding aanwezig. Die wordt door middel van een dubbelbestemming beschermd. Deze is passend bestemd door een zone op de verbeelding, waarbinnen bebouwing en werkzaamheden aan voorwaarden zijn verbonden ter bescherming van de leiding.

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan.

Parkeerregels

Ook zijn er parkeerregels opgenomen. In deze regel wordt dynamisch verwezen naar het geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer. Dit heeft tot gevolg dat, indien in het kader van het bestemmingsplan gebouwd kan worden, op basis van het bestemmingsplan altijd het op dat moment actuele geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer gehanteerd moet worden bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunning.

7.3. Handhaafbaarheid

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

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

Met deze oogmerken is in het bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan. Ook geldt, hoe minder 'knellend' de regels zijn, hoe kleiner de kans is dat het met de regels wat minder nauw genomen wordt. In de

praktijk worden op de lange duur vaak alleen de regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en redelijkheid van inzien.

Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan, maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan – na afweging van belangen waaronder de effectiviteit van optreden – correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele afwijkingen.