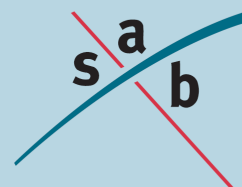


Ruimtelijke onderbouwing

Woningbouwlocatie Stelling, Vijfhuizen

Gemeente Haarlemmermeer

Datum: 28 april 2015
Projectnummer: 140419



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Het plangebied	3
1.3	Doel en vigerende regeling	4
1.4	Opzet van de ruimtelijke onderbouwing	5
2	Het plan	6
2.1	Ontstaansgeschiedenis	6
2.2	Huidige situatie plangebied en omgeving	6
2.3	Planbeschrijving	8
2.4	Afweging aanpassen bestemming	11
3	Beleidskader	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Rijksbeleid	12
3.3	Provinciaal beleid	16
3.4	Gemeentelijk beleid	19
4	Milieu en omgevingsfactoren	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Milieu-aspecten	23
4.3	Omgevingsaspecten	34
5	Economische en maatschappelijke haalbaarheid	42
5.1	Economische haalbaarheid	42
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42
	- Akoestisch onderzoek wegverkeer Woningbouwlocatie Stelling, Vijfhuizen, SAB, 2015	
	- Verkennend bodemonderzoek Hoek Stelling/Vesting te Vijfhuizen, Terrascan, 29 maart 2007	
	- Flora- en faunarapportage Vijfhuizen woningbouwlocatie Stelling, SAB, 2 december 2014	

1 Inleiding

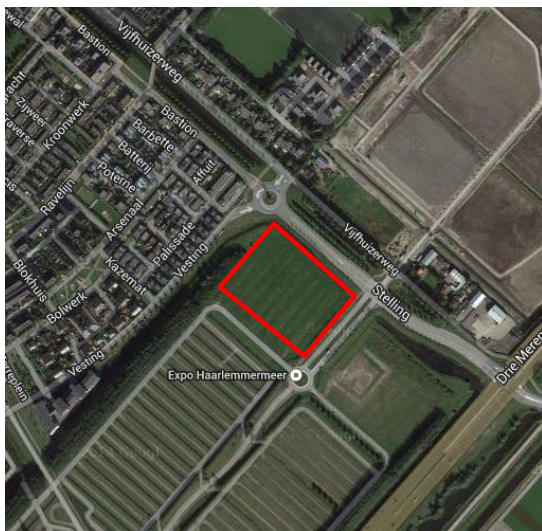
1.1 Aanleiding

In Vijfhuizen ligt in een oksel van de Stelling en de Vesting een onbebouwde kavel waarop reeds enige tijd woningbouw is voorzien. Het plangebied heeft eerder dienst gedaan als parkeerterrein voor de Floriade in 2002. Er is enkele jaren geleden een bouwplan ontwikkeld voor 54 seniorenwoningen (gestapeld), een gemeenschappelijke ontmoetingsruimte en een ondergrondse parkeergarage. Ten behoeve van de ontwikkeling is in het verleden een vrijstellingsprocedure doorlopen en zijn diverse onderzoeken gedaan. Uit deze onderzoeken bleek dat er geen beperkingen waren voor het oprichten van woningbouw. Vrijstelling en bouwvergunning zijn vervolgens verleend en de ontwikkeling heeft een juridisch-planologische vertaling gekregen in het bestemmingsplan 'Vijfhuizen 2010'. Tot op heden is het initiatief niet gerealiseerd, met name vanwege de onzekerheden in de markt en de economie. Thans heeft HSB Ontwikkeling, gevestigd te Volendam, echter een concreet initiatief, dat economisch uitvoerbaar mag worden geacht.

Het plan betreft het realiseren van 48 grondgebonden woningen van verschillende typologie. Het initiatief past niet in het geldend bestemmingsplan. De omgevingsvergunning kan verleend worden onder artikel 2.12, lid 1 onder a sub 3. Toepassing van dit wetsartikel vereist een ruimtelijke onderbouwing. Dit document voorziet daarin.

1.2 Het plangebied

Het plangebied betreft het perceel gelegen tussen Vesting en Stelling te Vijfhuizen in de gemeente Haarlemmermeer (zie navolgende afbeelding). Het plangebied ligt aan de oostzijde van het dorp Vijfhuizen. De Stelling is de entree van het dorp voor iedereen die vanaf de doorgaande N205 het dorp inrijdt. Aan de zuidoostzijde wordt het plangebied begrensd door de toegangsweg naar de achtergelegen parkeerplaats, aan de zuidoostzijde door een parkeerplaats.

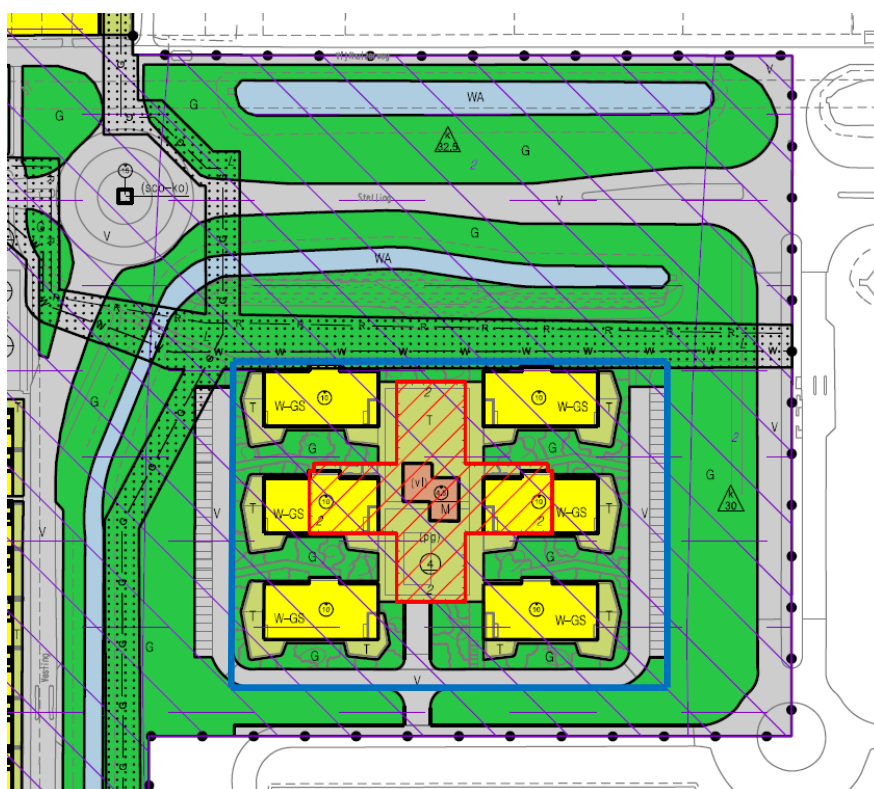


Ligging plangebied (rood omkaderd)

1.3 Doel en vigerende regeling

Het plangebied valt binnen het recente bestemmingsplan “Vijfhuizen 2010”. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad op 30 september 2010 en is inmiddels onherroepelijk. Het bestemmingsplan blijft ook na vergunningverlening van kracht. Bij een volgende herziening zal de omgevingsvergunning kunnen worden verwerkt in het bestemmingsplan.

Het plangebied heeft in het bestemmingsplan Vijfhuizen 2010 meerdere bestemmingen gekregen waarin het voormalige bouwplan ‘strak’ is bestemd. Het betreft de bestemmingen ‘Wonen - Gestapeld’, ‘Maatschappelijk’, ‘Tuin’, ‘Verkeer’ en ‘Groen’.



Uitsnede bestemmingsplan, plangebied blauw omkaderd

In de directe omgeving ligt ook de dubbelbestemming 'Leiding' en er is een gebiedsaanduiding 'Luchtvaartzone – Hoogtebeperking 2' opgenomen met een maximale bouwhoogte (30 m). Binnen het plangebied is verder een Wro- zone- wijzigingsgebied 2 opgenomen. opgenomen. Burgemeester en wethouders kunnen ter plaatse van de aanduiding 'Wro-zone – wijzigingsgebied 2' de bestemmingen van die gronden, ten behoeve van een gewijzigde situering van de parkeergarage en/of de gemeenschapsruimte, wijzigen in 'Wonen' zonder de aanduiding 'parkeergarage', 'Tuin' zonder de aanduiding 'parkeergarage', 'Tuin' met toevoeging van de aanduiding 'parkeergarage' en 'Maatschappelijk' met de aanduiding 'verenigingsleven', met inachtneming van enkele voorwaarden.

De voor Wonen – Gestapeld aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen, beroep

en praktijk aan huis, nutsvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Er mogen alleen hoofdgebouwen in de vorm van woningen en bij woningen horende andere gebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde worden gerealiseerd, binnen een bouwvlak. De bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding, in dit geval 10 meter.

Maatschappelijk bestemde gronden zijn bestemd voor educatieve voorzieningen, voorzieningen gericht op jeugd en/of kinderopvang, sociale en/of levensbeschouwelijke voorzieningen, medische voorzieningen en openbare dienstverlening. Gebouwd mag worden binnen het bouwvlak en tot de maximale bouwhoogte aangegeven op de verbeelding, in dit geval 4,5 meter. Onder voorwaarden is ondersteunende horeca toegestaan. De bestemmingen Tuin, Groen en Verkeer mogen niet worden bebouwd met gebouwen, alleen met bouwwerken geen gebouw zijnde.

De als 'Leiding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor leidingtransport van gas ter plaatse van de aanduiding figuur 'hartlijn leiding – gas' en aanliggende gronden, afvalwater ter plaatse van de aanduiding figuur 'hartlijn leiding – riool' en aanliggende gronden en water ter plaatse van de aanduiding figuur 'hartlijn leiding – water' en aanliggende gronden. Er mag alleen gebouwd worden ten behoeve van de leidingen.

Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone - Hoogtebeperking 2' gelden beperkingen van bouwhoogten als bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Deze bouwhoogte ter plaatse van het plangebied is 30 meter.

Van belang is verder ook nog artikel 35. Hier worden parkeernormen geregeld. Voor vrijstaande woningen en twee-onder-één-kappers geldt een norm van 2,1 parkeerplaatsen per woning. Voor 3-kamerwoning of groter in rij van meer dan twee aaneen, niet gestapeld geldt een norm van 1.8.

Beoordeling - conclusie

Omdat het voorgestane bouwplan afwijkt van de bepalingen (o.m. bouwen van woningen buiten de bestemming wonen en bouwen buiten het bouwvlak) van het thans vigerende bestemmingsplan is realisatie ervan, op grond van het huidige planologisch-juridisch regime niet mogelijk. De woningen zijn deels op de bestemmingen Tuin en Groen gepositioneerd. Om de nieuwbouw mogelijk te maken, dient een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied te worden vastgesteld.

1.4 Opzet van de ruimtelijke onderbouwing

De ruimtelijke onderbouwing bestaat uit een planbeschrijving en een onderzoek naar de haalbaarheid. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk twee de planbeschrijving. Hoofdstuk drie beschrijft het van toepassing zijnde beleid en een toets van het initiatief daaraan. De haalbaarheid van het bestemmingsplan komt in het vierde hoofdstuk aan bod. Naast de economische uitvoerbaarheid dient het plan ook op aspecten als beleid, milieu, water, ecologie, archeologie en verkeer en parkeren uitvoerbaar te zijn. Het vijfde hoofdstuk betreft de weergave van de te doorlopen procedure.

2 Het plan

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Vijfhuizen is gelegen in de Haarlemmermeer maar was reeds lang voor de drooglegging van het meer een nederzetting in de vorm van een dijkdorp(lint). De Spaarnedammerdijk is aangelegd om het IJ te weren. Het was lang een zwakke dijk die meerdere malen is doorbroken. Zo verdween Vijfhuizen in 1591 en 1611 door het alles verwoestende water. Het dorp Vijfhuizen lag toentertijd tegen de Lutkemeer aan tussen Halfweg en Sloten. Steeds is het dorp herbouwd. Het dorp Vijfhuizen ligt nu in een bocht van de ringvaart van de Haarlemmermeer (de Haarlemmermeer is drooggelegd in 1849-1852; toen is ook de ringvaart gegraven) op 'oud' land. Het wordt omringd door de ringvaart, de Geniedijk, graslanden en akkerlanden. Aan de westkant ligt tussen Vijfhuizen en de hoogbouw van Haarlem Schalkwijk een recreatieve groenzone met veel water (Ringvaart, Molenplas en Meerwijkplas). Ten oosten van Vijfhuizen liggen -achter de gras- en akkervelden en de Driemerenweg (N205) - de Polderbaan van de luchthaven Schiphol. Ten zuiden van het dorp ligt de Stelling van Amsterdam met de Geniedijk en het Fort Vijfhuizen.

Door uitbreidingen in de jaren '50 en '60 is het dorp uitgegroeid tot een van de grotere randkernen. In 2002 werd ten zuiden van Vijfhuizen de landen tuinbouwtentoonstelling Floriade gehouden. Mede hiervoor werden gelijktijdig de hoogwaardige busverbinding Zuidtangent en de Driemerenweg aangelegd, en, op het plangebied, een grote parkeervoorziening. Het dorp Vijfhuizen kreeg een eigen Zuidtangenthalte op zo'n 200 meter van de halte van de noordelijke ingang van de Floriade. Na afloop van de Floriade bleef de halte Vijfhuizen behouden. Het plangebied is na de Floriade in onbruik geraakt en vervult sindsdien geen wezenlijke functie.

2.2 Huidige situatie plangebied en omgeving

Het plangebied betreft zoals aangegeven een deel van het voormalige parkeerterrein horende bij de Floriade van 2002 en ligt momenteel braak. In de directe omgeving liggen alleen enkele wegen. Het plangebied bevindt zich aan de entree van het dorp Vijfhuizen. De weg ten noorden van het plangebied, de Stelling, is de verbindingsweg tussen de doorgaande N205 en het dorp.

Aleen aan de westzijde staan aan de overkant van de Vesting woningen. Ten noorden en oosten bestaat het omliggende terrein voornamelijk uit open gras- en akkergronden, ten zuiden bevindt zich het nog als parkeerplaats in gebruik zijnde deel.



Ligging plangebied (rood omkaderd)

Het plangebied is ingezaaid met gras. Aan de noord- en westzijde wordt het gebied begrensd door een sloot, aan de zuid- en oostzijde grenst de locatie direct aan de daar liggende wegen. Vanuit het plangebied is zowel een redelijk vrij uitzicht over de open velden aanwezig, maar de relatie met het dorp is ook zeker voelbaar. Het perceel bevindt zich als het ware op het scharnierpunt tussen bebouwd en landelijk gebied.



Foto's omgeving

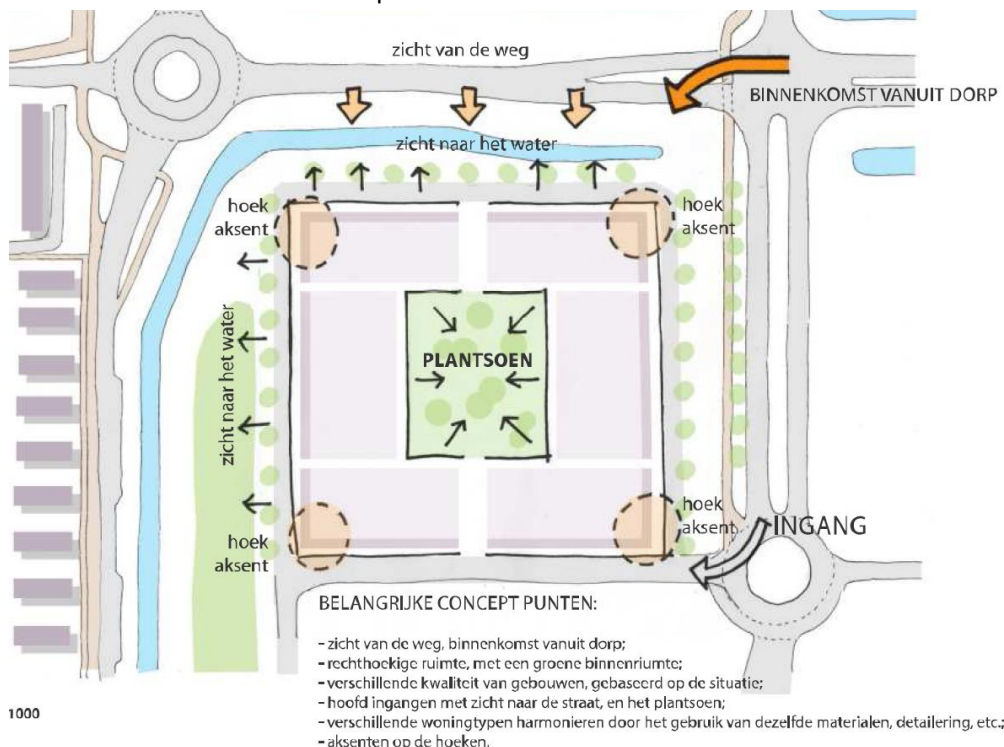


Foto's omgeving

2.3 Planbeschrijving

Concept

Het plan betreft realisatie van een nieuwe kleinschalige woonbuurt bij de kern Vijfhuizen. De uitbreidingslocatie is gelegen aan de oostzijde van de bestaande kern. De buurt reageert op de omgeving doordat de buitenste rij woningen op de bestaande wegen- en waterstructuur wordt georiënteerd. Op de hoeken komen architectonische accenten. De representatieve gevel van de woningen zijn zichtbaar waardoor een herkenbare entree van het dorp ontstaat.



Concept ontwikkeling woningen RS Roeleveld-Sikkens Architects

In het midden komt een plantsoen, de woningen aan de binnenzijde van het vierkante blok worden hierop gericht. In het concept is ruimte voor meerdere woningtypen die evenwel onderling harmoniëren door het gebruik van dezelfde materialen, detaillering, etc. Er komen vrijstaande, tweeonoreenkappers, rijenwoningen en seniorenwoning-

gen. Een deel wordt in de sociale categorie gerealiseerd. Als referentie is gekeken naar de buurt Archipel in de wijk Floriande in Hoofddrop. Inspiratie komt uit de cartoon "La Linea" wat goed te zien is in alle gevels door een spel van doorlopende kaders en puiken die rondom iedere woning worden toegepast. Elke gevel heeft diverse raampartijen in verschillende vormen en hoogtes. Door de toepassing van deze elementen is het mogelijk om iedere woningen te voorzien van een eigen karakter.

Het verkavelingsplan

Naar aanleiding van het concept is een inrichting van de nieuwe buurt gemaakt. In het ontwerp zijn de vier woningtypen verdeeld over het plangebied. De hoekaccenten worden gevormd door twee vrijstaande woningen aan de noordzijde van het plangebied en de hoekwoningen van de rijenwoningen in aan de zuidzijde.



Verkavelingsplan, RS Roeleveld-Sikkens Architects

In totaal zijn er 48 woningen gepland:

- 4 tweekappers en 1 driekapper
- 2 vrijstaande woningen
- 4 senioren woningen
- 31 rijenwoningen waarvan:
 - o 8 hoekwoning
 - o 23 tussenwoningen, waarvan 13 sociaal

Op navolgende gevelimpressies is te zien hoe deze woningen er uit komen te zien. De woningen bestaan uit twee of drie bouwlagen met een kap en variëren onderling in hoogte en detaillering. Van de rijtjeswoningen hebben enkele woningen een platte afdekking. De goothoogte bedraagt maximaal 9 m en de bouwhoogte 12 m.



A1

A3

A2

B



C2

C1

C2

C1



D2

D1a

D1b

D1b

D1a

D1a

D2



D3

E1

E2

E2

E1

E2

D3



2.4 Afweging aanpassen bestemming

Het voorgenomen plan voorziet in een nieuwe invulling van een al als woningbouwlocatie aangewezen terrein. Het terrein is op dit moment onbebouwd, er is echter wel een geldige titel voor de bouw van 54 seniorenwoningen (gestapeld), een gemeenschappelijke ontmoetingsruimte en een ondergrondse parkeergarage, omgeven door en overdekt met tuinen en ontsluitingswegen, voetpaden en parkeerplaatsen op maai-veld.

Het huidige plan wijkt daar op meerdere punten vanaf. Het gaat om een andere situatie van de bouwvlakken, het bouwen van grondgebonden woningen en het schrappen van de gemeenschappelijke ontmoetingsruimte en de ondergrondse parkeergarage. In dit licht bezien is de planologische verandering minder groot dan de feitelijke: immers er mag al woningbouw worden gerealiseerd. In feite kan worden volstaan door het bestaande regime tegen het nieuwe te houden. Het gebruik van het perceel ten behoeve van wonen, tuin, groen, voetpaden, ontsluitingsweg en parkeren blijft gelijk. Ten opzichte van het oude plan wordt nu een echte buurt gerealiseerd, met verschillende typen woningen, die zich bescheiden opstelt ten opzichte van de omgeving en er op reageert.

Het oude plan ging uit van gestapelde woningbouw zonder echte relatie met de omgeving. De differentiatie in woningtypen en zorgvuldige stedenbouwkundige opzet zal voor een gevarieerd beeld zorgen. Omdat er bovendien geen wegen voor doorgaand verkeer zijn zal e.e.a. tot een rustig en aangenaam woon- en leefklimaat leiden.

Door de nieuwe opzet, met grondgebonden woningen, wordt beter aangesloten op de woningbehoefte (paragraaf 3.2.1). De aangepaste verkaveling heeft geen negatieve invloed op de overige beleidsdoelen. Om die reden gaat het om een ruimtelijk en stedenbouwkundig gewenst initiatief. In navolgende hoofdstukken wordt getoetst of het initiatief ook haalbaar is.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een plan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer het ruimtelijke beleid van de provincie en de gemeente, milieuaspecten als geluid, bodem en hinder van bedrijven, water, ecologie, archeologie en economische haalbaarheid. Het plan is op deze aspecten getoetst. In dit hoofdstuk is aangegeven wat hiervan de resultaten zijn.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2012)*

Deze visie heeft als doel een concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig Nederland tot en in 2040 te realiseren en is in 2012 vastgesteld. De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt dan ook (onder meer) zowel de structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Ruimte als bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit. De SVIR is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer vastgesteld en is op 13 maart 2012 in werking getreden.

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Richting 2040 worden ambities geformuleerd: rijksinvesteringen zijn in dit verband slechts een van de instrumenten die worden ingezet. De huidige financiële rijkskaders (begroting) zijn randvoorwaardelijk voor de concrete invulling van de rijksambities.

Bij de uitwerking van de doelstellingen worden "nationale belangen" onderscheiden (13 in totaal). Voor de verwezenlijking c.q. behartiging van deze belangen worden rijksinstrumenten ingezet. Voor het overige kan de sturingsfilosofie van de visie als decentraal worden omschreven waarbij de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk naar provincies en gemeenten wordt gebracht. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschappen laat het Rijk bijvoorbeeld over aan de provincies en gemeenten (Het Rijk benoemt nog rijksdoelstellingen gericht op een goed werkende woningmarkt voor heel Nederland. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports zoals Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a. zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking).

De volgende nationale belangen worden benoemd:

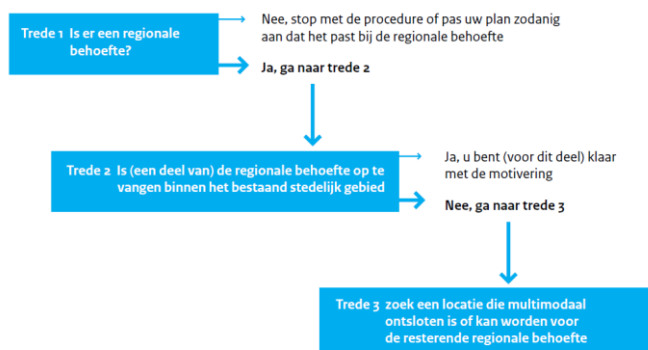
- Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarweg;
- Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
- Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Het laatste belang, zorgvuldige afweging, is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening. De regeling komt er op neer dat van bepaalde ontwikkelingen nut en noodzaak dient te worden aangetoond. Dit wordt ook wel de duurzaamheids- of SERladder genoemd. De "SER" ladder zoals die thans ook geldt voor bijvoorbeeld de vestiging van bedrijventerreinen wordt ook van toepassing op projecten die voorzien in binnenstedelijke en buitenstedelijke woningbouw. De SERladder is een procesvereiste en is stapsgewijs als volgt opgebouwd:

De toelichting bij een bestemmingsplan (lees: ruimtelijke onderbouwing) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Het doel van de ladder is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Nieuw te realiseren stedelijke ontwikkelingen moeten worden gemotiveerd met behulp van een drietal opeenvolgende stappen (trede). Hierbij is het volgende stroomschema van toepassing.



Als hulpmiddel voor de toepassing van het stroomschema is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking opgesteld. Uit de handreiking blijkt dat toepassing van de ladder verplicht is voor opgaven, die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken.

Wat onder stedelijke ontwikkeling wordt verstaan is in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het besluit 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Uit de in deze begripsbepaling genoemde voorbeelden is op te maken dat bij onderhavig plan, de woningbouwlocatie Stelling, sprake is van een stedelijke ontwikkeling, meer specifiek een woningbouwlocatie.

Samengevat komt het er op neer dat de 'aantoonbare behoefte' moet gezien worden in relatie tot de verstedelijkingsafspraken. Uitgangspunt bij het beoordelen van bestemmingsplannen die voorzien in woningbouw, is dat de totale plancapaciteit van de gemeente, zoals vastgelegd in de verstedelijkingsafspraken, niet overschreden wordt.

Voorziet de ontwikkeling in een behoefte

In het kader van het brengen van meer balans tussen vraag en aanbod op de woningmarkt is door de provincie het Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014 opgesteld. Het actieprogramma betreft de stadsregio Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer maakt hier onderdeel van uit. Doel van het actieprogramma is er voor te zorgen dat de (groeierende) woningbehoefte niet alleen in kwantitatieve zin wordt bediend, maar ook in kwalitatieve zin.

Om de voortgang van de Verstedelijkingsopgave bij te houden wordt jaarlijks de Monitor woningbouwcapaciteit Metropoolregio van de Metropoolregio uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam. Hierin wordt steeds de capaciteit van de verschillende (nieuw)bouwlocaties in de Metropoolregio opgenomen om te bezien of er voldoende planlocaties in ontwikkeling zijn om op termijn aan de woningbouwopgaven te kunnen voldoen. Uit de monitor van 2013 blijkt dat de demografische ontwikkeling van de Stadsregio Amsterdam (SRA) wordt gekenmerkt door een groei van de bevolking. De mate van groei verschilt per deelregio. De Stadsregio Amsterdam heeft als doelstelling opgenomen om 32.517

woningen toe te voegen aan de voorraad in de eerste RAP periode.

Netto plancapaciteit naar status

	1A Onher- roepelijk	1B Onherroepelijk uit te werken	2 Vastgesteld	3 in voorbereiding	4 Potentieel plan	Onbekend/ n.v.t.	Totaal hard	Totaal zacht	Totaal netto capaciteit
Aalsmeer	230	290	0	750	40	0	520	780	1.300
Amstelveen	1.070	120	160	170	6.170	0	1.340	6.340	7.680
Amsterdam	26.540	0	0	27.550	4.860	0	26.540	32.410	58.950
Beemster	10	530	640	0	450	0	1.180	450	1.630
Diemen	1.160	0	0	40	3.600	0	1.160	3.640	4.810
Edam-Volendam	0	0	0	0	1.060	1.500	0	2.560	2.560
Haarlemmermeer	220	20	550	5.430	15.020	0	780	20.450	21.230
Landsmeer	320	0	90	10	160	0	410	160	570
Oostzaan	40	0	170	10	0	0	210	10	220
Ouder-Amstel	0	80	0	20	3.970	0	90	3.990	4.070
Purmerend	270	540	300	1.130	720	20	1.110	1.870	2.980
Uithoorn	190	450	10	510	180	0	650	690	1.340
Waterland	90	0	50	270	240	0	140	500	640
Wormerland	510	0	0	300	0	0	510	300	810
Zaanstad	1.040	80	500	1.920	1.460	20	1.620	3.400	5.020
Zeevang	210	0	0	30	0	0	210	30	240
Eindtotaal	31.870	2.110	2.470	38.120	37.920	1.540	36.450	77.580	114.030

Dat komt neer op 6.503 woningen per jaar. Sinds 2005 zijn altijd tussen de 7.000 en 11.000 woningen aan de voorraad toegevoegd en ondanks dat in 2012 nog minder bouwvergunningen dan 2011 zijn afgegeven (5.301 in 2011 en 2.738 in 2012) moet het nog steeds mogelijk zijn om 6.500 woningen aan de voorraad toe te voegen. Dat de afspraak uit het RAP wordt gehaald betekent niet dat het goed gaat met de groei van de woningvoorraad in deze regio. Vergeleken met de provinciale bevolkingsprognose (netto 42.000 woningen in de periode 2010 tot en met 2014) is de doelstelling te laag. In totaal zijn in de gemeente Haarlemmermeer 550 woningen mogelijk middels vastgestelde plannen. Daarnaast zijn er plannen voor 5430 woningen in voorbereiding.

Het aantal woningen is verder uitgewerkt in de Woonvisie van de gemeente Haarlemmermeer. Uit deze woonvisie blijkt dat er nog steeds een grote neiging is tot verhuizen. Echter omdat het door de marktomstandigheden lastig is daadwerkelijk te verhuizen neemt het aantal mensen met een verhuishwens juist toe. Bij het programmeren van koopappartementen blijft voorzichtigheid geboden, dit is het enige segment waar evenwicht is tussen de urgente woonvraag en feitelijke verhuizingen. Bij de overige segmenten is er een latente woningbehoefte. Op basis van de autonome bevolkingsontwikkelingen, inclusief migratie, kan gesteld worden dat er in de Haarlemmermeer per jaar ongeveer behoefte is aan 400 nieuwe woningen. Gezien de maar 220 onherroepelijke woningen in de woningmonitor van de provincie is er nog ruimte voor bijna 200 woningen in de gemeente dit jaar. Het realiseren van 48 woningen past derhalve binnen dit streven. Het plan wordt nog in regionaal verband aangemeld. De gemeente blijft met haar woningbouwprogramma dus ruimschoots binnen de verschillende ramingen. De kwantitatieve actuele regionale behoefte is hiermee aangetoond.

De benodigde toevoeging is niet alleen een kwantitatieve opgave. De inzet voor Haarlemmermeer is ook de doelgroepen te kunnen huisvesten die passen bij de roltrap: De roltrapfunctie komt op het volgende neer: de instroom van jongeren, studenten en goed opgeleide startende werkers, naar Amsterdam (ook vanuit Haarlemmermeer) is van groot belang voor de regio. De inzet zou zich, zeker in de komende decennia, moeten richten op kleinschalige goed faseerbare locaties waarmee een breed spectrum aan diversiteiten aan milieus wordt aangeboden. Daar is in dit geval zeker sprake van. Er komen zowel seniorenwoningen, woningen voor starters en doorstromers,

maar er komen ook ruimere woningen voor gezinnen.

Binnen bestaand stedelijk gebied

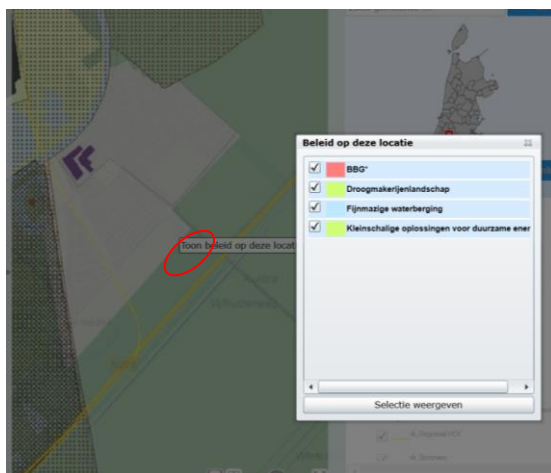
Er wordt in de aangetoonde behoefte voorzien binnen bestaand stedelijk gebied. Hiermee is stap twee van de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen, stap drie is niet noodzakelijk omdat deze alleen beschreven dient te worden bij buitenstedelijke locaties.

Beoordeling en conclusie: Er zijn geen bepalingen in het Barro die een doorvertaling verlangen in voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Er wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie 2040, kwaliteit door veelzijdigheid (2010)

De structuurvisie geeft de ruimtelijke ambities weer van de Provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. De provincie heeft drie hoofdbelangen, die samen de ruimtelijke hoofddoelstelling vormen van de provincie Noord-Holland. Deze drie hoofdbelangen zijn Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam Ruimtegebruik en Klimaatbestendigheid. Onder deze hoofdbelangen valt een twaalfstal onderliggende provinciale ruimtelijke belangen. Deze belangen zijn uitgewerkt en hieraan zijn instrumenten gekoppeld die door de provincie worden ingezet om deze tot uitvoering te brengen. Het plangebied maakt onderdeel uit van het bestaand bebouwd gebied en ligt in het cultuurlandschap droogmakerijen. De aspecten die van toepassing zijn voor voorliggend plan worden hieronder kort toegelicht.



Uitsnede provinciale structuurvisie

Voldoende en op behoefte aansluitende huisvesting

De Provincie Noord-Holland draagt bij aan het realiseren van voldoende en passende

huisvesting (woningtype) op de best mogelijke plek (woonmilieu) voor huidige en toekomstige bewoners van Noord-Holland. De Provincie Noord-Holland stelt hiervoor een provinciale woonvisie op die het kader biedt voor de door de regio's op te stellen regionale actieprogramma's. In de regionale actieprogramma's wordt het woningbouwprogramma zowel kwalitatief als kwantitatief uitgewerkt. Uitgangspunt is om deze woningvraag zoveel mogelijk te realiseren binnen het Bestaand Bebouwd Gebied. Dit komt zowel het realiseren van (hoog)stedelijke voorzieningen in de metropoolregio (de metropolitane strategie) als het behouden van regionale/lokale voorzieningen in kleine(re) kernen ten goede. Door concentratie worden verkeers- en vervoersnetwerken optimaal benut en wordt een voldoende en gedifferentieerd aanbod van sociaal-culturele voorzieningen behouden. Verdichting brengt een aantal aandachtspunten met zich mee op het gebied van sociaal-maatschappelijke voorzieningen, functiemenging en financiering. Voorzieningen zoals scholen, kantoren en bedrijfsruimten, winkelaanbod, ruimte voor groen, recreatie, sport en zorg zijn onlosmakelijk verbonden met het woonprogramma. Door gevarieerde programma's zijn deze functies binnen het Bestaand Bebouwd Gebied te behouden.

De druk op de ruimte in de provincie neemt verder toe. De Provincie Noord-Holland verwacht dat tot 2040 ten minste een netto toevoeging aan de woningvoorraad nodig is van ruim 200.000 woningen. De ruimte wordt in eerste instantie gezocht in gemeenten binnen de metropoolregio.

De Metropoolregio Amsterdam

Het plangebied is gelegen binnen de Metropoolregio Amsterdam. Amsterdam is het unieke informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Onder de metropoolvlag maken de partners afspraken op het gebied van verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid. De bundeling van krachten zorgt voor betere afstemming, snellere besluitvorming en een krachtiger stem richting "Den Haag". Dit alles voor een betere regio en internationale concurrentiekracht. In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn naar verwachting tot 2030 nog minstens 150.000 nieuwe woningen nodig zijn en daarna nog eens 150.000.

.Om andere ontwikkelingen mogelijk te maken en waardevolle open landschappen te behouden zullen veel woningbouwlocaties een meer binnenstedelijk karakter krijgen. Woningbouw moet zowel binnen als buiten Bestaand Bebouwd Gebied bijdragen aan een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Binnen het Bestaand Bebouwd Gebied bevordert de Provincie Noord-Holland zoveel mogelijk de intensivering en bundeling van stedelijkheid. Hierbij wordt gezocht naar nieuwe en aansprekende combinaties van wonen en werken. In regio's met een overspannen woningmarkt moet zorgvuldig en slim met zowel de stedelijke als de landelijke ruimte om worden gegaan. In regio's met een ontspannen woningmarkt zijn kansen voor de vergroting van woonkwaliteit door herstructurering en transformatie.

Arbeidskracht en werkgelegenheid concentreren zich in grootstedelijke gebieden. Dat betekent dat het woningaanbod ook ruimte moet bieden voor deze aspecten: een hoogwaardig stedelijk woonmilieu met internationale concurrentiekracht. Aan uitgesproken woonmilieus – hoogstedelijk, groen-stedelijk en landelijk dorps – blijft behoefte. Het ontwikkelen van bijzondere woonmilieus moet niet de mogelijkheden van bijvoorbeeld de reeds gevestigde landbouwsector beperken. De ontwikkeling van de nationa-

le landschappen Groene Hart en Laag Holland, en de Rijksbufferzones moet worden afgestemd met de ontwikkeling van de nabijgelegen metropool. Die landschappen zijn belangrijk voor recreatie, natuur, waterberging en landbouw in de metropool. Indien blijkt dat de huisvestingsopgave achterblijft (kwalitatief dan wel kwantitatief) zet de Provincie Noord-Holland instrumenten uit de Wet op de ruimtelijke ordening in.

De Provincie Noord-Holland ontwikkelt een visie op demografische veranderingen, met bijzondere aandacht voor krimp. Een visie gericht op economie, leefbaarheid, woningvoorraad en voorzieningen, opgesteld in overleg met belanghebbenden en experts. Deze visie leidt tot bewustwording, probleemanalyse en een gezamenlijk op te zetten stappenplan hoe om te gaan met groei en krimp binnen de provincie.

Duurzaam Ruimtegebruik - Algemeen

De provincie verstaat hieronder het plaatsen van de juiste functie op de juiste plek. De Provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw. De Provincie Noord-Holland streeft daarom naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied, met name waar het gaat om bedrijventerreinen, ondergronds bouwen, hoogbouw, stationsomgevingen en knooppunten. Door demografische ontwikkelingen, zoals vergrijzing en krimp, is in dorpen sprake van grote ruimtelijke, economische en sociale dynamiek, waardoor de identiteit van de dorpen onder druk komt te staan. De Provincie wil een bijdrage leveren aan het versterken van de identiteit van de dorpen vanuit een duurzaam toekomstperspectief. Nieuwe ontwikkelingen buiten Bestaand Bebouwd gebied zijn pas mogelijk indien er binnen Bestaand Bebouwd Gebied geen ruimte meer is en de noodzaak van de ontwikkeling is aangetoond.

Duurzaam Ruimtegebruik - Milieukwaliteit

Voor het realiseren van een duurzame milieukwaliteit is samenhang tussen ruimtelijke ordening en milieu belangrijk. Door milieukwaliteiten als externe veiligheid, bodem, geluid en geur en lucht integraal onderdeel te laten zijn van gebiedsontwikkelingen kunnen enerzijds milieuknelpunten opgelost en voorkomen worden en anderzijds kansen voor duurzaam ruimtegebruik en een verbeterde leefbaarheid worden benut.

Behoud en ontwikkeling Noord-Hollandse Cultuurlandschappen

De verschillende landschappen en de rijkdom aan cultuurhistorie zijn de kracht van Noord-Holland. De veenweiden, de droogmakerijen, de West-Friese Omringdijk, de Stelling van Amsterdam en het Blauwe Hart (Markermeer-IJmeer) zijn geliefd en uniek. Ze maken Noord-Holland tot een prettige provincie om te wonen, te werken en te recreëren. De landschappen zijn van groot belang voor de aantrekkelijkheid van Noord-Holland als vestigingsplaats voor internationaal concurrerende bedrijven en hun kenniswerkers.

De Provincie Noord-Holland wil deze (cultuur)landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerken te koesteren en te benutten bij nieuwe ontwikkelingen. De Provincie zorgt dat ontwikkelingen die buiten bestaand bebouwd gebied tot stand komen, plaatsvinden op basis van de karakteristieke eigenschappen, het zogenaamde Landschaps-DNA, van de verschillende landschappen.

Nieuwe plannen dienen de ontwikkelingsgeschiedenis, de ordeningsprincipes en be-

bouwingskarakteristiek van het landschap en de inpassing in de ruimere omgeving als uitgangspunt te hanteren. Mogelijke negatieve effecten dienen te worden gecompenseerd.

Beoordeling en conclusie: Het plan betreft realisatie van een woonwijk binnen Bestaand Bebouwd Gebied en binnen de Metropoolregio Amsterdam. Het bouwen binnen Bestaand Bebouwd Gebied sluit aan bij de provinciale beleidsdoelstellingen voor duurzaam ruimtegebruik. Daarnaast is er in het ontwerp de nodige aandacht voor architectonische verfraaiing en is er een logisch doordacht stedenbouwkundig concept (zie paragraaf 2.3). Er is daarom sprake van een kwaliteitsverbetering.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (Technische wijziging, 2014)

In het kader van de invoering, per 1 juli 2008, van de nieuwe Wro heeft de provincie de mogelijkheid gekregen om een verordening vast te stellen met hierin de algemene regels waaraan bestemmingsplannen (lees: ruimtelijke onderbouwing) moeten voldoen. De Provincie Noord-Holland heeft van deze bevoegdheid gebruik gemaakt door het vaststellen van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie 2010 (PRVS). De PRVS vloeit voort uit het Uitvoeringsprogramma van de Provinciale Structuurvisie 2010. In dit uitvoeringsprogramma is aangegeven voor welke onderdelen van beleidsdoelstellingen (provinciale belangen) uit de structuurvisie de PRVS als algemene regel noodzakelijk is voor de doorwerking van het provinciale ruimtelijke beleid. In 2014 is een technische wijziging vastgesteld waarin alle jaarlijkse aanpassingen sinds de 1e versie (2010) zijn verwerkt.

Bestaand Bebouwd gebied (BBG)

De locatie ligt in gebied dat is aangemerkt als Bestaand Bebouwd Gebied.

Beoordeling en conclusie: Het bouwplan brengt geen wijziging in de contouren van het BBG en houdt geen nieuw bedrijventerrein of kantoorgebied in. Er zijn geen bepalingen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie die een doorvertaling verlangen in voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is vastgesteld in 2012. Het 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.

Het doel van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het bieden van een kader, waarmee Haarlemmermeer:

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

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:

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

Vijfhuizen

Vijfhuizen is een zogeheten contrastdorp. In de contrastdorpen zijn de twee 'uitersten' van Haarlemmermeer, traditionele dorpsheid en een sterke groei van nieuwe stedelijkheid, allebei te vinden. Bij de inrichting van de openbare ruimte (stratenpatroon, groen en pleinen) worden voor de oude dorpen en de nieuwere, moderne wijken andere keuzes gemaakt. In de loop der tijd heeft t.a.v. de contrastdorpen waar aangroei van nieuwbouw heeft plaatsgevonden, de gemeente geleerd dat bij nieuwbouw een aantal factoren de eenheid binnen de dorpsgemeenschap bevorderen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet dan ook de vraag gesteld worden of de het plan als het ware bijdraagt aan de splitsing van het dorp (contrast) of juist moet bijdragen aan het verbinden van de kern.



Uitsnede structuurvisie, plangebied in rode cirkel

Wat concrete projecten betreft zet de gemeente in de periode tot 2020 met name in op kleinschalige, goed faseerbare plannen, waarmee ze een grote variëteit aan woningen kan aanbieden. Bij de ontwikkeling van nieuwe woonmilieus zal de marktvraag beter in beeld moeten worden gebracht. Dit geldt niet alleen voor Haarlemmermeer, maar

voor de hele regionale woningmarkt. De ontwikkeling op middellange en langere termijn is in eerste instantie afhankelijk van de marktvraag. Vanuit ruimtelijk perspectief is het hierbij van belang dat woningbouwlocaties bestaande voorzieningen ondersteunen en zoveel mogelijk aansluiten op bestaande infrastructuur. Ook is het belangrijk dat een significant deel van de woningvoorraad levensloopbestendig is. Bij nieuwe woningen zal afgewogen worden welk deel daarvan levensloopbestendig moet worden. Haarlemmermeer heeft nu een relatief grote woningvoorraad voor gezinnen, maar zal in de toekomst meer rekening gaan houden met woningen voor jongeren en senioren.

Beoordeling en conclusie: op de plankaart is de locatie niet specifiek als zoeklocatie voor woongebied aangewezen, echter op de deelkaart voor het thema wonen wel. De locatie ligt ingesloten tussen bestaande wegen aan de entree van het dorp en sluit aan op bestaande infrastructuur. Ook wordt een deel van de woningen specifiek voor senioren ingericht en jongeren (sociale categorie). Er wordt een ruimtelijk en stedenbouwkundig kwalitatief waardevolle woonbuurt gebouwd, dat een herkenbare en fraaie entree van de oostzijde van het dorp gaat vormen. Daarmee past het initiatief binnen de doelstellingen van de structuurvisie.

3.4.2 Woonvisie 2012-2015 (2012)

In januari 2012 heeft de gemeenteraad de nota "Woonvisie 2012-2015" vastgesteld. De Woonvisie is het kader voor het woonbeleid van Haarlemmermeer. De Woonvisie heeft een looptijd van 2012 tot en met 2015. Er wordt een heldere beleidskoers uitgezet die wordt vertaald naar concrete activiteiten in een haalbaar en realistisch uitvoerings-programma Wonen. Uiteraard is bij het opstellen van de Woonvisie rekening gehouden, met een termijn die verder reikt dan 2015.

Voorspelbaarheid en maakbaarheid zijn op de achtergrond gedrongen door de hoge dynamiek in de samenleving en op de woningmarkt. Dit in combinatie met een veranderende rol van de gemeente, vraagt om een Woonvisie die slim inspeelt op markt-omstandigheden in plaats van een Woonvisie die pretendeert de marktomstandigheden te bepalen.

De Woonvisie heeft als centrale doelstelling:

'Haarlemmermeer zet zich in voor duurzame en betaalbare woningen in leefbare dorpen en wijken en aangenaam wonen in diverse woonmilieus: stedelijk, suburbaan, dorps en landelijk'.

In de Woonvisie wordt de bovenstaande doelstelling opgesplitst, verdiept en geoperationaliseerd in het kader van drie pijlers. Deze drie pijlers vormen het fundament van de visie – aangevuld met de facetten inbraakpreventie, duurzaamheid en toegankelijkheid.

- 1 Woongenot in dorpen en wijken. Maatwerk in regelgeving op lokaal niveau, aandacht voor woonwijken met stadse en suburbane woonmilieus (Hoofddorp, Nieuw-Vennep) en versterken van uniek karakter in de kernen en het buitengebied.
- 2 Inspelen op de woningmarkt. De woningmarkt, vraag en aanbod, is het uitgangspunt. Dit heeft zijn weerslag in het woningbouwprogramma en de toewijzing aan woningzoekenden. Nieuwbouwaanbod is minder dan voorheen een 'draaiknop' omdat de vraagzijde de markt regeert.

- 3 Wonen en zorg / bijzondere doelgroepen. De vergrijzing zorgt voor een veranderende woonvraag en het huisvesten van bijzondere doelgroepen heeft onze extra aandacht. Mede door het scheiden van wonen en zorg en de decentralisatie van taken naar de gemeente, spelen partners die gespecialiseerd zijn in wonen, zorg en welzijn hierbij een sleutelrol.

Daarnaast is er facetbeleid: duurzaamheid, inbraakpreventie en toegankelijkheid. De Woonvisie stelt duurzaamheid als één van de prioriteiten. Aangezien Haarlemmermeer beschikt over integraal duurzaamheidsbeleid (programma Ruimte voor Duurzaamheid), is duurzaamheid in de Woonvisie opgenomen als zogenaamd facetbeleid. De Woonvisie volgt daarmee de uitgangspunten van het vigerende duurzaamheidsbeleid.

Initiatieven voor transformatie van kantoren worden aangemoedigd en ondersteund.

De richtlijn voor het gemeentelijk nieuwbouwprogramma wordt:

- Sociaal segment 30%
- Derde segment voor middeninkomens 10%
- Marktsegment 60%

Het aandeel van 30% voor sociale huur wordt gemeentebreed gerealiseerd, echter niet meer in elk individueel woningbouwplan, maar vanuit het oogpunt van een gedifferentieerde bevolkingsopbouw en voornamelijk in plannen van enige omvang. Particulier opdrachtgeverschap wordt een volwaardig onderdeel van de woningbouw in Haarlemmermeer

Beoordeling en conclusie: Het plan betreft het realiseren van 48 woningen in Vijfhuizen, bestaande uit verschillende typologie en voor verschillende doelgroepen. Hiermee wordt ingespeeld op de woningmarkt. Ook wordt er gebouwd voor bijzondere doelgroepen, namelijk ouderen, en is een aanzienlijk deel sociaal (13 van 48, ofwel 27%). Dit voldoet niet helemaal aan de “norm” van 30%; echter er worden ook 16 rijenwoningen gerealiseerd in het middensegment, ofwel 33%, ruim meer dan de richtlijn van 10%. Doordat in dit middensegment gebouwd wordt, wordt de doorstroming bevordert: jongeren en starters die een stap willen maken in de huizenmarkt zullen zich op dit soort huizen richten. Daardoor komen de starters/jongeren woningen die ze nu bewonen, vrij. Bovendien wordt een deel voor senioren gerealiseerd, hetgeen een extra investering vergt, daar de woningen levensloopbestendig gebouwd worden. Gelet op bovenstaande, past het plan naadloos in de Woonvisie van de gemeente.

4 Milieu en omgevingsfactoren

4.1 Inleiding

Aan de verschillende overheden zijn op basis van milieuwetgeving zoals de Wet milieubeheer, de Wet bodembescherming en de Wet geluidhinder vele taken en bevoegdheden op milieugebied toegekend. Deze hebben ook betrekking op de ruimtelijke ordening. Het milieubeleid van de verschillende overheden is er op gericht om te komen tot een integrale verbetering van de leefomgeving door een vroegtijdige integratie van milieukwaliteit in ruimtelijke planvormingsprocessen.

4.2 Milieu-aspecten

4.2.1 *Bedrijven en milieuzonering*

Kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet worden beoordeeld of bedrijven in de omgeving worden belemmerd door de ontwikkeling en of ter plaatse van gevoelige functies, zoals woningen, sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Tevens moet worden bekeken of de functie passend is in de omgeving.

Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering (VNG, editie 2009). Per milieucategorie geldt een minimaal gewenste afstand, de richtafstand. Deze richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds als uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunning vrij bouwen mogelijk is. De in de handreiking opgenomen afstanden zijn indicatief en verschillen per gebiedstype waarin de ontwikkeling zal plaatsvinden. Uitgangspunt is dat deze afstanden gemotiveerd worden toegepast.

Milieucategorie	Richtafstand woonomgeving in meters	Richtafstand gemengd gebied in meters
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100

Beoordeling

De omgeving van de Stelling wordt aangemerkt als een rustige woonwijk. In de omgeving van het plan liggen enkele bedrijven, deze liggen aan de Vijfhuizerweg, richting de Drie Merenweg. Het gaat om enige aannemersbedrijven, een webdesign winkel en een loods waar men voor laminaat terecht kan. Op basis van het geldende bestemmingsplan zijn hier bedrijven tot categorie 2 toegestaan. De richtafstand van dergelijke bedrijven tot gevoelige functies (wonen) is 30 m (vanwege geluid, geur en gevaar). De aard en omvang van de aanwezige bedrijven maakt dat deze bedrijven ook daadwerkelijk onder deze categorie zijn te scharen.

De afstand tussen het dichtstbijzijnde bedrijf en de nieuwe woningen bedraagt meer dan 100 meter. Dit houdt in dat de het leefklimaat bij de woningen aanvaardbaar wordt geacht, de omliggende bedrijven worden niet belemmerd in de bedrijfsvoering. Vanwege de bedrijven zal er ter plaatse van de nieuwe woonbuurt sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat. Functioneel is de woonfunctie verder passend. Direct ten oosten ligt de Vesting, waar de woonfunctie al domineert. De woonfunctie is geen functie waar een milieubelastende werking van uit gaat.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2.2 Luchthavenverkeer

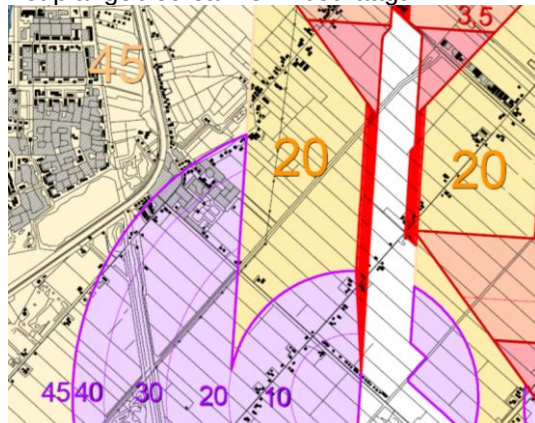
Luchthavenindelingenbesluit

Het plangebied ligt nabij de Polderbaan en de Zwanenburgbaan van de luchthaven Schiphol. Om die reden is het LIB van toepassing. Dit besluit is vastgesteld op 1 november 2002 en gewijzigd op 23 augustus 2004. In het besluit zijn regels opgenomen, waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven, die zijn gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen.

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het plangebied valt binnen het beperkingengebied. Binnen het beperkingengebied worden weer verschillende deelgebieden onderscheiden met specifieke regels. Voor het plangebied zijn de regels gesteld met betrekking tot toegestane gevoelige objecten en bouwhoogten.

Toegestane bouwhoogte

De navolgende afbeelding betreft een uitsnede van de kaart Toetshoogtes (bijlage 4) behorende bij het LIB. Hierop is weergegeven dat de toegestane hoogte van bebouwing in het plangebied 45 m bedraagt. Dit is geregeld in artikel 2.2.2, lid 1 van het LIB. De hoogtematen zijn gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven Schiphol: -4 m N.A.P. Dit betekent dat de toegestane bouwhoogte binnen het plangebied +41 m N.A.P. bedraagt. De maaiveldhoogte van het plangebied bedraagt nagenoeg dezelfde als Schiphol (gemiddeld -4.6 m). Dit betekent dat de toegestane bouwhoogte binnen het plangebied ca. 45 m bedraagt.



De bouwhoogte van de woningen binnen het plangebied bedraagt maximaal 12 m. Hiermee is de bouwhoogte ruim kleiner dan de toegestane m. De ontwikkeling is hiermee in overeenstemming met artikel 2.2.2. van het LIB.

Beperkingengebied Bebouwing

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

Vogelbeperkingengebied

Het plangebied valt binnen het gebied dat beperkingen oplegt ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen. Tot de vogelaantrekkende bestemmingen worden in het Luchthavenindelingsbesluit genoemd: industrie in de voedingssector met extra-murale opslag of overslag, viskwekerijen, opslag of verwerking van afvalstoffen, natuurreservaten en vogelreservaten, moerasgebieden en oppervlaktewater grote dan 3 hectare. Dit laatste geldt voor nieuw aan te leggen water. Binnen het plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien waarvoor het Luchthavenindelingsbesluit beperkingen oplegt. De bestaande situatie levert eveneens geen strijdige situaties op.

Conclusie

Ondanks de op het plangebied van toepassing zijnde beperkingengebieden uit het Luchthavenindelingsbesluit, zijn er geen belemmeringen aanwezig voor het voorliggende plan. Bouwregels die toezien op de huidige toegestane hoogte van de hoogspanningsverbinding, de huidige toegestane hoogte van de aanwezige bebouwing en een maximale hoogte van 12 meter voor wat betreft de nieuwbouw zijn niet strijdig met het LIB. Ook de wijze waarop de gronden mogen worden gebruikt (nutsvoorzieningen) is niet strijdig met het LIB.

4.2.3 Geluid

Wettelijk kader

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Langs wegen en spoorwegen liggen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

De Wgh heeft tot doel geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluidsniveaus. In de Wgh zijn hiervoor twee soorten grenswaarden opgenomen:

Voorkeurgrenswaarde: Deze waarde garandeert een vrij goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van een geluidsbron (wegen, spoorwegen, enz).

Hoogste toelaatbare geluidsbelasting: Deze waarde geeft de hoogste gevelbelasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd.

De grenswaarden zijn onder andere afhankelijk van de geluidsbron (weg- of railverkeer), de ligging van de geluidsgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het type geluidsgevoelige bebouwing. In de onderstaande tabel zijn voor woningen de voorkeurgrenswaarden en de meest voorkomende hoogste toelaatbare geluidsbelastingen uit de Wgh voor wegverkeer en uit het Bgh voor railverkeer weergegeven.

Wegverkeer

De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg: stedelijk of buitenstedelijk. De zone ligt aan weerszijden van de weg en is gemeten vanuit de rand van de weg. De zones, zoals beschreven in artikel 74 van de Wgh, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Aantal rijstroken	Zones langs wegen	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Overzicht van de zones langs wegen

Artikel 74 lid 2 van de Wgh maakt een uitzondering voor wegen met een 30 km-regime en woonerven. Deze wegen hebben geen zone en zijn daarmee niet onderzoeksplchtig. De woning komen te liggen binnen de zones van twee wegen, namelijk de Stelling en DrieMerenweg (N205). Er is daarom akoestisch onderzoek verricht, welke als bijlage aan deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd¹.

Uit het onderzoek naar de geluidsbelastingen blijkt dat bij alle woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden ten gevolge van Stelling en de Driemerenweg (N205). De hoogste geluidsbelasting op de woningen bedraagt:

- 52 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh, vanwege de Stelling;
- 53 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh, vanwege de Drie Merenweg (N205);

De hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor nieuw te bouwen woningen langs een bestaande weg in stedelijk gebied bedraagt 63 dB. De optredende geluidsbelastingen zijn hiermee lager dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Vanwege de zoneplichtige Vijfhuizerweg wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

Verlening van hogere waarden

Het doel van de Wgh is geluidhinder te voorkomen. Maatregelen om de voorkeursgrenswaarde te bereiken zijn bijvoorbeeld het toepassen van stil wegdek op de Stelling en de Drie Merenweg (N205), het realiseren van een afscherming tussen de woningen en de weg of het toepassen van dove gevels. Gezien de beperkte schaal van dit project lijkt het niet mogelijk of gewenst om effectieve maatregelen te treffen die de geluidsbelastingen terugbrengen tot een waarde die lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

¹ Akoestisch onderzoek wegverkeer Woningbouwlocatie Stelling, Vijfhuizen, SAB, 2015

Voor de betreffende woningen kan door de gemeente een hogere waarde worden verleend. De volgende Hogere Waarden dienen te worden aangevraagd:

	Hogere grenswaarde van ...				
Weg	49 dB	50 dB	51 dB	52 dB	53 dB
Stelling	--	--	5 woningen	4 woningen	--
Driemeren-weg (N205)	11 woningen	7 woningen	--	--	6 woningen

Op voorhand bestaan geen belemmeringen deze Hogere Waarden te verlenen. Het ontwerp besluit Hogere Waarden zal tegelijk met de ontwerp beschikking ter inzage worden gelegd.

Beoordeling 30 km/h-wegen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de geluidsbelastingen vanwege de niet-zoneplichtige Vesting (30 km/h) inzichtelijk gemaakt.

De hoogste berekende geluidsbelasting vanwege de Vesting bedraagt 44 dB (excl. art. 110g Wgh). Omdat deze weg een 30 km-regime heeft, is deze weg niet onderzoeksplchtig voor de Wgh en zijn er ook geen normen opgenomen in de Wgh voor de Vesting. Voor de toetsing in het kader van een goede ruimtelijke ordening is er wel onderzoek gepleegd. Ter vergelijking worden de geluidsbelastingen beoordeeld aan de voorkeursgrenswaarde (48 dB) en hoogste toelaatbare geluidsbelasting uit de Wgh voor een vergelijkbare 50 km-weg. De hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor nieuwe woningen in binnenstedelijk gebied bedraagt 63 dB (artikel 83 lid 2 van de Wgh).

De geluidsbelasting vanwege de Vesting bedraagt hiermee niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van de 30 km/h-wegen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Cumulatie

De voorkeursgrenswaarde wordt overschreden vanwege een tweetal wegen. In het kader van de Wgh dienen de cumulatieve geluidsbelastingen inzichtelijk te worden gemaakt. Op basis van bijlage I, hoofdstuk 2: "Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting" uit het RMG 2012 hoeven wegen en spoorwegen, die niet zorgen voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, niet betrokken te worden in de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting.

Bij de cumulatie is eveneens rekening gehouden met de geluidsbelasting vanwege luchtvaartlawaai (Schiphol).

De hoogste cumulatieve geluidsbelasting (L_{cum}) bedraagt 60 dB, exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Voor de gecumuleerde zijn geen normen opgenomen in de Wgh. Ter vergelijk is de hoogste toelaatbare geluidsbelasting uit de Wgh voor een vergelijkbare 50 km-weg gebruikt voor de toetsing in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor nieuw te bouwen woningen langs een bestaande weg in stedelijk gebied bedraagt 63 dB (artikel 83 lid 2 van de Wgh). De optredende geluidsbelastingen zijn hiermee lager dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Op basis van de normen uit de Wgh is er sprake van een

acceptabele geluidsbelasting en is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Toetsing aan het Bouwbesluit 2012

Op grond van het Bouwbesluit 2012 worden eisen gesteld aan de akoestische binnenwaarde bij woningen ten gevolge van wegverkeerslawaai en luchtvaartlawaai. Bij het bepalen van de vereiste gevelgeluidwering wordt rekening gehouden met de berekende geluidsbelasting op de gevels van de woningen. In het kader van een goed woon- en leefklimaat kan daarbij rekening worden gehouden met de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege alle relevante geluidsbronnen. Voor de nieuwe woningen geldt dat de gecumuleerde geluidsbelasting hoogstens 60 dB (excl. aftrek conform art. 110g Wgh) bedraagt. In een aanvullend onderzoek, dat onderdeel uitmaakt van de aanvraag omgevingsvergunning, dienen de benodigde gevelmaatregelen te worden bepaald.

Conclusie

Het plan is haalbaar wat betreft het aspect geluid. Wel dient een Hogere Waarde te worden aangevraagd.

4.2.4 Bodem

Wettelijk kader

Bij functiewijzigingen die leiden tot een verandering van de bestaande bestemming zal moeten worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem de realisatie van de gewenste functie ook toestaat. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

In het kader van het oorspronkelijke bouwplan heeft in 2007 verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden cf. NEN5740 (Verkennd bodemonderzoek Hoek Stelling/Vesting te Vijfhuizen, Terrascan, 29 maart 2007).

In de bodem werd afwisselend zandige en siltige klei en siltig zand aangetroffen tot de einddiepte van de boringen (ca. 2,5 m $\pm$ mv.). Plaatselijk was de bovengrond geërodeerd. In de bovengrond is plaatselijk een lichte verontreiniging door minerale olie aangetoond. In de mengmonsters van de ondergrond heeft geen van de onderzochte potentieel milieuschadelijke stoffen de streefwaarde overschreden. Het grondwater is plaatselijk licht verontreinigd door benzeen en xylenen. Op basis van de resultaten van veld- en laboratoriumonderzoek bestaan er, binnen het kader van het doel van het onderzoek, vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen voor het toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie.

Bij eventuele ontgraving, afvoer en/of verwerking dient rekening gehouden te worden met de aangetoonde lichte verontreiniging door minerale olie in de grond. Voor de afvoer van licht verontreinigde grond van het terrein dient een geschikte verwerker geselecteerd te worden. Deze zal ten behoeve van het transport van de verontreinigde grond een afvalstroomnummer aan de partij toekennen. Bij grondwerkzaamheden op het terrein kan er worden gewerkt met een gesloten grondbalans.

Met betrekking tot het grondwater dient bij eventuele onttrekking (bijvoorbeeld bij de bouwactiviteiten) rekening gehouden te worden met de aangetoonde lichte

verontreinigingen door benzeen en xylenen.

Omdat sinds het onderzoek geen wijzigingen in de bodem zijn geweest, kan het onderzoek als actueel worden beschouwd. De licht verontreinigde grond kan in het kader van de ruimtelijke onderbouwing is de haalbaarheid wat betreft bodem voldoende aangetoond: de grond is geschikt voor het beoogd gebruik c.q. eenvoudig geschikt te maken.

Conclusie

Het aspect bodem staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

4.2.5 Luchtkwaliteit

Beleid en regelgeving

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn onder “hoofdstuk 5.2., titel 2 Luchtkwaliteitseisen” kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. Het doel van de wet is om mens en milieu bescherming te bieden tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Voor de gezondheid van de mens is een goede luchtkwaliteit van groot belang. Daarom zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer grenswaarden opgenomen voor een aantal stoffen die als verontreiniging in de lucht voorkomen. In de praktijk richt de aandacht zich vooral op de stoffen stikstofdioxide en fijn stof. Van deze stoffen komen in Nederland concentraties voor die in de buurt van de grenswaarde liggen, in tabel 5.1 zijn de grenswaarden opgenomen. De overige stoffen die in bijlage 2 zijn genoemd liggen over het algemeen ver onder de grenswaarden.

Tabel 5.1: Grenswaarden Wet luchtkwaliteit

Stof	Jaarge- middelde	Uur- gemiddelde	24-uurs-ge- middelde	Opmerkingen
NO ₂	40 µg/m ³	200 µg/m ³	n.v.t.	Uurgemiddelde mag 18x per jaar worden overschreden
PM ₁₀	40 µg/m ³	n.v.t.	50 µg/m ³	24-uursgemiddelde mag 35x per jaar worden overschreden
PM _{2,5}	25 µg/m ³	n.v.t.	n.v.t.	Treed per 1 jan 2015 in werking

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

De Wet Milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit vormt de Nederlandse uitwerking van de Europese normen voor de luchtkwaliteit. Op grond van de Europese regelgeving moet vanaf 2005 overal in Europa worden voldaan aan de grenswaarde voor fijn stof PM10. Voor stikstofdioxide (NO₂) geldt de grenswaarde vanaf 2010. In ons land is het niet gelukt om overal aan de grenswaarden te voldoen. Daarom heeft Nederland om uitstel verzocht. Op 7 april 2009 heeft de Europese Commissie het gevraagde uitstel gegeven. De jaargemiddelde norm voor fijn stof PM10 moest uiterlijk in juni 2011 gehaald zijn en de daggemiddelde en jaargemiddelde norm voor NO₂ uiterlijk 1 januari 2015. Om deze normen te halen is een maatregelenpakket opgesteld, dat in een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de lagere overheden wordt uitgevoerd. Dit pakket wordt het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) genoemd. Het NSL is op 1 augustus 2009 van kracht geworden. Het NSL is een bun-

deling van alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren en alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het Rijk coördineert het programma.

Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in besluiten (algemene maatregelen van bestuur) en ministeriële regelingen. Hiervan zijn de volgende van belang:

Besluit en regeling 'niet in betekenende mate'

Het besluit en de regeling maken onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate (NIBM), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor NO₂ en fijn stof PM₁₀. Grotere projecten die in betekenende mate bijdrage kunnen worden opgenomen in het NSL, als is aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. Met projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging is rekening gehouden in de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

Het Besluit en de Regeling 'niet in betekenende mate' bevat criteria waarmee kan worden bepaald of een bepaald project wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd.

NIBM projecten kunnen - juridisch gezien - zonder toetsing aan de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet wel worden bekeken of het realiseren van het plan met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan de luchtverontreiniging een rol. Ook de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging kan daarbij worden afgewogen. Hierbij gaat het niet alleen om de toekomstige gebruikers van de locatie maar ook om de personen in de omgeving daarvan, bijvoorbeeld om de bewoners en/of kinderen in een school/kinderdagverblijf aan de gebiedsontsluitende wegen.

Beoordeling

In verband met meerdere ontwikkellocaties, waaronder voorliggende locatie, is in het bestemmingsplan Vijfhuizen onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit ter plaatse van het gehele plangebied van het plan Vijfhuizen. In het luchtkwaliteitonderzoek worden de concentraties van de voor luchtkwaliteit maatgevende stoffen berekend langs de maatgevende wegen in en in de omgeving van het bestemmingsplangebied. De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de Standaardrekenmethode I uit de Ministeriële regeling 'Beoordeling Luchtkwaliteit 2007'. Uit de berekeningen volgt dat na realisatie van de nieuwbouwplannen langs de wegen geen overschrijding plaatsvindt van de in bijlage II van de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂. Daarnaast draagt het plan Niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Pas bij woonwijken van meer dan 1500 woningen met één ontsluitingsweg dient hier nader onderzoek naar plaats te vinden. Op grond van vorenstaande bevindingen vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de realisatie van de nieuwbouwplannen. Tevens worden blijkens de Monitoringstool de grenswaarden van PM_{2,5}, PM₁₀ en NO₂ niet overschreden.

Conclusie

Het plan voldoet aan de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteitseisen. Ook in het kader van de goede ruimtelijke ordening kan gesteld worden dat hieraan wordt voldaan. Hierdoor zijn er geen belemmeringen voor dit plan met betrekking tot de luchtkwaliteit.

4.2.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Externe veiligheid heeft betrekking op het gebruik, de productie, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen. De overheid stelt grenzen aan de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen. Deze grenzen zijn vertaald in een norm voor het plaatsgebonden risico² (PR) en een oriëntatiewaarde en verantwoordingsplicht voor het groepsrisico³ (GR). Voor het plaatsgebonden risico zijn wettelijke grenswaarden vastgesteld. Hier mag niet van worden afgeweken.

Plaatsgebonden risico

Het PR kent een grenswaarde van 10^{-6} . Binnen de PR 10^{-6} contour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde en in nieuwe situaties moet in beginsel ook aan deze waarde worden voldaan.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting in situaties waarin zich een ramp met gevaarlijke stoffen voordoet. De verantwoordingsplicht is erop gericht om een weloverwogen afweging te maken over de risico's in relatie tot de (ruimtelijke) ontwikkelingen in het plangebied.

Het groepsrisico wordt vergeleken met de oriëntatiewaarde: de kans op een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers van 10^{-5} per jaar, met de kans op een ongeval met 100 dodelijke slachtoffers van 10^{-7} per jaar, en met de kans op 1000 of meer dodelijke slachtoffers van 10^{-9} per jaar. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico ligt voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en via buisleidingen echter een factor 10 lager dan voor inrichtingen.

In de verantwoording van het groepsrisico worden onderwerpen behandeld die van belang zijn bij het maken van een afweging over het risico en de ruimtelijke situatie. Het groepsrisico wordt kwantitatief beoordeeld. Daarnaast komen ook planologische aspecten aan de orde en de mogelijkheden tot rampenbestrijding (zie ook Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico voor inrichtingen).

² PR: Risico op een plaats buiten de inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar, dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, verblijft overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval binnen die inrichting of bij de transport-as, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is (zie ook artikel 1, lid 1 onderdeel p van het Bevi).

³ GR: De cumulatieve kansen dat per jaar dat een groep van 10, 100 of 1000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg hun aanwezigheid in het invloedsgebied in het invloedsgebied van een inrichting of een transport-as en een ongevoerd voorval binnen die inrichting of bij een transport-as, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is (zie ook artikel 1, lid 1 onderdeel k van het Bevi).

Inrichtingen

Het beleid voor inrichtingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi).

Buisleidingen

Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Behalve met het PR en het GR moet voor buisleidingen rekening worden gehouden met de belemmeringenstrook, dit is de strook van 5 meter aan weerszijden van de leidingen die moet worden vrijgehouden ten behoeve van onderhoud en werkzaamheden aan de buisleiding. Binnen de belemmeringenstrook, mag niet gebouwd worden, tenzij met toestemming (via een ontheffing of een aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders. Werkzaamheden in deze strook mogen alleen worden uitgevoerd door of met instemming van de leidingbeheerder. De ligging van de leidingen en de belemmeringenstrook moet op de bestemmingsplankaart worden vastgelegd.

Vervoer over de weg

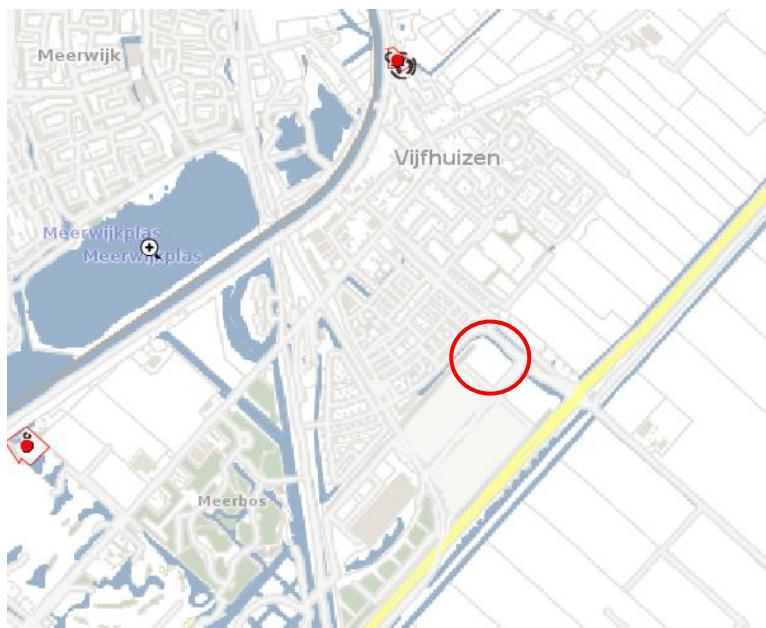
Voor het transport over de weg is de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs) van toepassing. Voor wegen die onderdeel zijn van het Basisnet Weg zijn veiligheidsafstanden vastgelegd⁴: de veiligheidszone en het plasbrandaandachtsgebied (PAG). Eind 2013 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) vastgesteld. De verwachting is dat het Bevt in 2014 in werking treedt.

Bij de vaststelling van de veiligheidszones is rekening gehouden met een toename van het transport van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet Weg geeft een gebruiksruimte aan de daarin opgenomen wegen. De veiligheidszone is zodanig gekozen dat rekening houdend met de gebruiksruimte het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op de grens van de zone niet meer bedraagt dan 10^{-6} per jaar. Voor de situaties waarin de afstand '0' is vermeld, betekent dit dat het plaatsgebonden risico vanwege dat vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. Binnen de veiligheidszone mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd. Binnen het PAG van 30 meter mag slechts bij hoge uitzondering en met een goede motivatie gebouwd worden.

⁴ Circulaire Rnvgs Bijlage 5 en Eindrapportage Basisnet Weg (oktober, 2009)

Inventarisatie risicobronnen

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen risicobronnen aanwezig. Dit blijkt uit de risicokaart.



Uitsnede risicokaart, plangebied ter plaatse van de rode cirkel

Wel ligt er een kleinere gasleiding welke niet opgenomen is op de risicokaart langs – globaal – de zuidoostelijke rand van het Vijfhuizen, dus langs Zijdedinde-sportvelden-Fuikweg-Vesting. De gasleiding heeft een diameter van 12" en een druk van 8 bar. Voor bestaande aardgastransportleiding bedraagt de toetsingsafstand 14 meter en de minimale bebouwingsafstand 4 meter. De afstand van de leiding tot aan de nieuw te realiseren bebouwing bedraagt ter plaatse van de kortste afstand circa 11 meter tot de bebouwingsgrens. Zowel de leiding als de zone zijn gelegen buiten het plangebied.

Verder is bekend dat over de Vijfhuizerweg in beperkte vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit LPG-transport ten behoeve van het tankstation Hendriks aan de ringdijk is relatief beperkt. In het concept Besluit Transportroutes Externe Veiligheid van het Rijk wordt gesteld dat er geen Externe Veiligheidsrisico verantwoord hoeft te worden als het groepsrisico kleiner is dan 10% van de oriëntatiewaarde of wanneer de toename kleiner is dan 10% van het bestaande groepsrisico. Uitgaande van een doorzet (verkoop) van 1000 m³ per jaar, zijn gemiddeld 140 LPG-transporten per jaar noodzakelijk. Daarmee wordt ook 10% van de oriëntatiewaarde niet bereikt. Er zijn er geen redenen om aan te nemen dat tankwagens andere wegen in of bij het plangebied zullen gebruiken om Hendriks' LPG-vulpunt te bereiken of dat transport van andere gevaarlijke stoffen over genoemde wegen of elders in het plangebied zal plaatsvinden. Op grond van het vorenstaande is verdere verantwoording van het risico op het gebied van externe veiligheid ten aanzien van transport van LPG niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect "externe veiligheid" vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.3 Omgevingsaspecten

4.3.1 Water

Inleiding

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de “watertoets”: de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem. Gevolg is dat overleg moet plaatsvinden met de waterbeheerders en dat in het bestemmingsplan (lees: ruimtelijke onderbouwing) een beschrijving moet worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Beleid

Rijksbeleid

Water heeft invloed op de ruimtelijke ordening. Het kabinetsstandpunt “Waterbeleid in de 21e eeuw” (WB21) geeft aan dat bij nieuwe ruimtelijke besluiten water voortaan expliciet in beeld moet worden gebracht. Daarom dient een bestemmingsplan een volledig uitgebouwde waterparagraaf te hebben. Zo'n paragraaf bevat de “watertoets”. Het doel van het uitvoeren van deze toets is te waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen bij de planvorming expliciet en op een evenwichtige wijze in de beschouwing worden genomen.

Waterbeleid in de 21e eeuw (WB21)

Het huidige systeem van waterbeheer kent vele mogelijkheden tot afwenteling. Te vaak leggen burgers en overheden hun problemen op het bord van een ander. De commissie meent dat het uitgangspunt “niet afwentelen” moet gelden voor het watersysteem zelf, voor de bestuurlijke verantwoordelijkheden en voor de kosten.

Om veiligheid te creëren en schade door wateroverlast en door droogte te voorkomen, kiest de Commissie voor een drietrapsstrategie bij de keuze van maatregelen. De drietrapsstrategie krijgt een verplichtend karakter voor alle overheden:

- Overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms vasthouden in de bodem en oppervlakte water;
- Zonodig water tijdelijk bergen in retentiegebieden langs de waterlopen waarvoor ruimte moet worden gecreëerd;
- Pas als 1 en 2 te weinig opleveren, water afvoeren naar elders of, als dat niet kan, het water bij extreme omstandigheden gecontroleerd opvangen in daarvoor aangewezen gebieden;

Bij het waterbeheer in de stad zelf wordt steeds meer gewerkt volgens het principe van geen afwenteling. Dit gebeurt met het bergen en infiltreren van water binnen het stedelijk gebied. Dit waterneutraal bouwen komt echter hoofdzakelijk voor in nieuwe stedelijke uitbreidingen. In het stedelijk gebied moeten ook maatregelen worden getroffen om het water langer vast te houden en minder snel af te voeren naar elders (lokale berging, vasthouden bij de bron). Om problemen niet af te wentelen op de omgeving is voldoende bergingscapaciteit nodig in het oppervlaktewatersysteem binnen de stad in combinatie met infiltratie in de bodem.

Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2010 – 2015 (2010)

In dit provinciaal Waterplan is het Europese en nationale beleid vertaald naar wat er binnen de provincie moet gebeuren om het water zo goed mogelijk te blijven beheren in de periode 2010 – 2015 en daarna. Het Provinciaal Waterplan staat niet op zichzelf. Water heeft met heel veel zaken te maken, variërend van landbouw tot recreatie en van stadsuitbreidingen tot gezond drinkwater. Daarom is het Provinciaal Waterplan afgestemd met het beleid op het gebied van natuur, recreatie, landschap, cultuurhistorie, milieu, landbouw, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. In het Provinciaal Waterplan is het waterbeleid beschreven aan de hand van de thema's veiligheid, wateroverlast en watertekort, waterkwaliteit en grond- en drinkwater. Het Provinciaal Waterplan fungeert hierbij als het kader voor de uitvoering: het is de basis voor allerlei te nemen maatregelen door de Provincie, waterschappen en gemeenten gedurende de looptijd van het plan.

Beleid hoogheemraadschap

Waterbeheerplan 2010-2015

Voor de planperiode 2010-2015 zal het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing zijn. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het Waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

Het Waterbeheerplan 2010-2015 van Rijnland is te vinden op de website:

http://www.rijnland.net/wat_doet_rijnland/waterbeheerplan.

Keur 2006 en Beleids- en Algemene regels 2009 /2011

Per 22 december 2009 is een nieuwe Keur in werking getreden. De beleidsregels zijn in 2011 opnieuw vastgesteld. Een nieuwe Keur is nodig vanwege de totstandkoming van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan deze Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De "Keur en Beleidsregels" maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden);
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken);
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Beleidsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van

Rijnland nader uitgewerkt. De Keur en Beleidsregels van Rijnland zijn te vinden op de website:

- http://www.rijnland.net/beleid/keur_2009.
- <http://www.rijnland.net/beleid/beleidsregels>.

Voorkeursvolgorde voor Afvalwater en zorgplicht behandeling Hemelwater

Rijnland geeft de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits het doelmatig is. Wij volgen hierbij de voorkeursvolgorde (rijksbeleid), waarbij voorop staat het voorkomen van het ontstaan van afvalwater, als er afvalwater is het zoveel mogelijk beperken van verontreiniging en waar mogelijk afvalwaterstromen worden gescheiden. De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Deze voorkeursvolgorde is echter geen dogma. De uiteindelijke afweging zal lokaal moeten worden gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat. Rijnland streeft naar samenwerking in de afvalwaterketen en wil hierover graag adviseren.

Naast een voorkeursvolgorde voor afvalwater geldt voor de behandeling van hemelwater de zorgplicht. Rijnland geeft daarbij de voorkeur aan brongerichte maatregelen boven 'end-of-pipe' maatregelen. Het te lozen hemelwater mag geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater veroorzaken. Voorbeelden om dit te bereiken zijn duurzaam bouwen, infiltratie, het toepassen van berm- of bodempassage en (straat)kolken met extra zand-slibvang of zakputten. Als ondanks de zorgplicht en de preventieve maatregelen het te lozen hemelwater naar verwachting een aanmerkelijk negatief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit, kan in overleg tussen gemeente en waterschap gekozen worden voor aanvullende voorzieningen, een verbeterd gescheiden stelsel of – als laatste keus – aansluiten op het gemengde stelsel.

Watercompensatie

In het geval van herstructurering, nieuwbouwplannen of andere ruimtelijke ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak vergroot wordt, zal er watercompensatie plaats moeten vinden. Die compensatie heeft Rijnland gesteld op een aandeel open water van minimaal 15 procent over de toename aan verhard oppervlak.

Bij demping van oppervlaktewater is volledige compensatie van toepassing. Bij watercompensatie zal onder andere gekeken moeten worden naar een verbetering van de circulatie van het water en het toepassen van natuurvriendelijke oeverinrichting. Er wordt onder meer gestreefd naar een vermindering van de afvoer van schoon water naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie.

Bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen wordt - voor zover het mogelijk is - waterneutraal gebouwd (geen afwenteling van wateroverlast op andere gebieden). Omdat binnen de bebouwde kom van Vijfhuizen meestal geen plek is op bouwlocaties om waterberging te realiseren, is in het Ontwikkelingskader Vijfhuizen uit 2005 gedacht aan centrale wateropvang buiten het dorp. De beoogde waterberging in Park Vijfhuizen is vooralsnog alleen bedoeld voor projecten in Vijfhuizen. De kosten voor de waterberging zijn ten laste van de planexploitatie van het desbetreffende project en zijn mitsdien in de betreffende overeenkomsten verwerkt.

Voor het project van 48 woningen bij Stelling 1 is in de strook tussen Stelling en de projectlocatie, al een waterpartij, het compensatiewater gerealiseerd.

Dit is gedaan in het kader van de planvorming van het oude plan. Het nieuwe plan voorziet in een vergelijkbare hoeveelheid verharding als het oude plan, c.q. deze

neemt licht af. De oude toename in verharding (incl. buitenruimte bedroeg ca. 8.500 m²). De nieuwe toename in verharding (incl. buitenruimte bedraagt) ca. 8.335 m².

Conclusie

Door 15% van de toename van het verharde oppervlakte te compenseren middels het creëren van extra oppervlakte water in het plangebied, wordt voldaan aan de kwantitatieve beleidseisen van de waterbeheerder. Er wordt aangesloten op het bestaande riooleringsysteem. Verder wordt zoveel mogelijk met niet-uitloogbare materialen gewerkt. Het plan is haalbaar wat betreft water.

4.3.2 Archeologie

Wettelijk kader

Door de ondertekening van het Verdrag van Malta (Valletta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden. Het Verdrag van Malta is op 21 december 2006 geïmplementeerd in de Wet op de archeologische monumentenzorg. Op basis van deze wet geldt de verplichting om bij de vaststelling van een bestemmingsplan (lees: ruimtelijke onderbouwing) en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische monumenten.

In het kader van het bestemmingsplan Vijfhuizen is geconcludeerd dat er geen archeologische verwachtingswaarde heerst. Ter plaatse is (dan ook) geen dubbelbestemming Archeologie opgenomen om eventuele resten te beschermen. Er is derhalve in dit geval geen archeologisch onderzoek nodig. Voor het gehele plangebied geldt overigens de wettelijke meldingsplicht (artikel 53 en 54 Monumentenwet), hetgeen inhoudt dat ook in geval geen archeologisch vooronderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij het bevoegd gezag aangemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen dan maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten.

Conclusie

Het onderdeel archeologie werpt geen belemmeringen op voor de uitvoering van het initiatief.

4.3.3 Cultuurhistorie

Op 1 januari 2012 is het Rijksbeleid Modernisering Monumentenzorg ("Momo") in werking getreden. Onderdeel van dit beleid vormt de aanpassing van diverse wet- en regelgeving, zoals het Bro, Besluit Omgevingsrecht (Bor) en het Besluit archeologische monumentenzorg (Bamz). De nieuwe wet- en regelgeving gaat ook in per 1 januari 2012. Eén van de aspecten is dat met het aspect cultuurhistorie verplicht rekening gehouden moet worden in bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen.

Het plan is getoetst aan de beleidsnota "Erfgoed op de kaart, Nota beleid cultureel Erfgoed Haarlemmermeer" van 14 december 2010. In Vijfhuizen is er aandacht voor de Ringvaart en de Stelling van Amsterdam. Het plangebied ligt op geruime afstand van deze cultuurhistorisch belangrijke elementen, verstoring hiervan is dan ook niet

aan de orde. Archeologisch heeft de locatie geen verwachting voor resten, het uitvoeren van archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect “cultuurhistorie” vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.3.4 Flora en fauna

Inleiding

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur. Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet. Om te beoordelen of beschermde soorten en gebieden worden aangetast is onderzoek verricht, welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd⁵.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op ruime afstand van de beschermde natuurgebieden. Ook ligt het plangebied aan de rand van stedelijk gebied. Stedelijke gebieden produceren een bepaalde hoeveelheid achtergrondverstoring ten opzichte van de beschermde gebieden. De kleine verstoring die plaats zal vinden in de directe omgeving van het plangebied zal door deze achtergrondverstoring de beschermde natuurgebieden niet bereiken. De beoogde plannen hebben geen negatief effect op de bovengenoemde natuurgebieden.

Soortenbescherming

Volgens verspreidingsgegevens van de NDFF komen een aantal strikt beschermde plant- en diersoorten in de buurt van het plangebied voor. Echter, deze soort(groep)en zijn niet in en direct om het plangebied te verwachten omdat een geschikt leefgebied ontbreekt.

Broedende vogels

Door de werkzaamheden kunnen eventueel broedende vogels in of direct rond het plangebied worden verstoord. Overtreding van de Flora- en faunawet is derhalve niet op voorhand uit te sluiten. Wij adviseren de geplande werkzaamheden buiten de broedperiode te starten (half maart tot half augustus). Als vogels naar een geschikte broedplaats zoeken, zullen ze merken dat in en rond het plangebied te veel verstoring aanwezig is, en zullen ze een andere rustige broedplaats zoeken. Werkzaamheden kunnen ook in de broedperiode gestart worden, als aantoonbaar geen broedende vogels in of direct rond het plangebied aanwezig zijn.

Algemene soorten

Naast strikt beschermde soorten, kunnen ook licht beschermde soorten aanwezig zijn in het plangebied. Deze soorten vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet (beschermingscategorie 1). Hiervoor geldt dat aantasting van

⁵ Flora- en faunarapportage Vijfhuizen woningbouwlocatie Stelling, SAB, 2 december 2014

vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een algehele vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Dit betekent dat voor deze soorten de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden zonder ontheffing.

Conclusie

Het aspect flora en fauna staat uitvoering van het plan niet in de weg.

4.3.5 Verkeer en parkeren

Situatie plangebied

Het plan ziet toe op het realiseren van een woonwijk. De nieuwe woningen zullen daarmee nieuw verkeer aantrekken. Ook dient er parkeergelegenheid te worden gerealiseerd voor de nieuwe wijk.

Verkeerssituatie

De N205 heeft een intensiteit van 27829 voertuigbewegingen/weekdag en de Stelling 7.000. Als gevolg van de nieuwe woonwijk, en gelet op de publicatie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, publicatie 317, 2012 (de gemiddelde bandbreedte voor weinig stedelijk, uitgesplitst in type woning) komen er 353.2/etmaal voertuigbewegingen bij op de N205 waarvan een deel vervolgens via de Stelling het gebied verlaat. Beide wegen kunnen deze toename, gelet op de intensiteit en capaciteit van deze wegen, verwerken.

Parkeren

Voor het parkeren wordt de volgende norm aangehouden:

Tweekapper: 2.1

Driekapper: 1.9

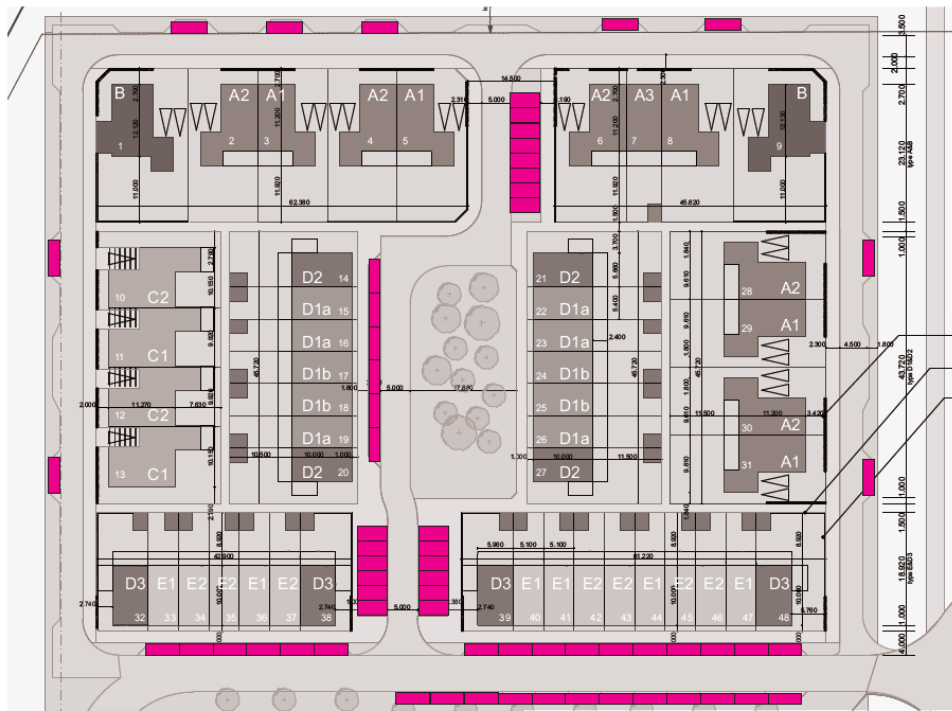
Vrijstaand 2.2

Senioren: 1.5

Rijwoning: 1.9

Sociale koop: 1.5

Gelet op het programma, zijn er derhalve 87 parkeerplaatsen nodig (naar boven afgerond). Van deze behoefte 24 parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd en 63 in de openbare ruimte. Zie navolgende afbeelding. Binnen het plangebied is de parkeerbehoefte dus volledig op te vangen.



△ 24 parkeren bij de woningen

■ 63 parkeren op straat

TOTAAL AANTAL PARKEERPLAATSEN

Conclusie

Het aspect “verkeer en parkeren” vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.3.6 Kabels, leidingen en telecommunicatie-installaties

Wet- & regelgeving en beleid

Onder de grond liggen netwerken van kabels en leidingen voor onder andere nutsvoorzieningen, (tele)communicatie en riolering. Graafwerkzaamheden in de openbare weg voor de uitbreiding en/ of onderhoud van deze werken mogen alleen gebeuren met vergunning en/of instemming van de gemeente.

Onder de leidingen vallen ook leidingen als aardgastransportleidingen. Aangezien dit een leiding betreft waarop het externe veiligheidsbeleid van toepassing is, is deze leiding reeds in de paragraaf 'externe veiligheid' besproken.

Er ligt in het plangebied een waterleiding langs de Spieringweg die via het dorpspark naar het zuidoosten verder gaat, langs Vijfhuizerweg en Stelling. Voor waterleidingen tot een doorsnede van 1,20 m geldt ter bescherming een bebouwingsafstand van 5 meter aan weerszijden van de hartlijn van de waterleiding. De Vijfhuizerse waterleidingen hebben een doorsnede tussen 0,40 m en 1,20 m; zij blijven nagenoeg overal

verder van de bebouwing dan deze 5 meter. De nieuwe bebouwing blijft buiten deze zone. Wel is de beschermingszone in een dubbelbestemming opgenomen in de regels en op de verbeelding. Echter, het gaat om locaties die buiten de bouwvlakken vallen.

Rioolwaterleiding

Er ligt een rioolwaterleiding vanuit de plaats aan de Fuikweg (Nutsvoorziening) waar de afvalwaterzuivering in onbruik is geraakt, langs Stelling in zuidoostelijke richting dorputwaarts. De overgebleven nutsvoorziening en de leiding zijn nog wel in gebruik en ten behoeve van de leiding is een beschermingszone van 2,5 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding van toepassing. Ook voor deze leiding geldt dat deze op voldoende afstand gelegen is van de geplande bebouwing, maar wel door diverse bestemmingen heenloopt, die daarmee voorzien zijn van de dubbelbestemming.

Conclusie

De in het plangebied aanwezige kabels en leidingen vormen geen belemmering voor het plan.

5 Economische en maatschappelijke haalbaarheid

5.1 Economische haalbaarheid

Inleiding

Bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning ex art. 2.12, lid 1 onder a sub 3 Wabo/ruimtelijke onderbouwing dient op grond van artikel 3.1.6, lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan.

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan de verlening van de vergunning een exploitatieplan te koppelen. Er is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Een exploitatieplan is niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de in de vergunning opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro).

Beoordeling en conclusie

De gemeente is eigenaar van het perceel en levert de grond bouwrijp op aan de ontwikkelaar. De gemaakte gemeentelijke kosten worden verdisconteerd in de grondprijs. De gemeentelijke kosten zijn dus anderszins verzekerd. Tevens wordt met ontwikkelaar een planschade overeenkomst gesloten, waarin ontwikkelaar verklaart eventuele planschade zal vergoeden. Overigens is woningbouw op basis van het geldende planologische regime al mogelijk. Planschade is dus onwaarschijnlijk c.q. deze zal niet hoog uitvallen.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 *Inspraak*

Het voorontwerp wordt conform de gemeentelijke inspraakverordening ter inzage gelegd. In deze paragraaf, of in een separate bijlage worden te zijner tijd de inspraakreacties samengevat en van een antwoord voorzien. Tevens wordt aangegeven of de reactie aanleiding is het plan aan te passen.

5.2.2 *Zienswijzen*

De ontwerp vergunning en de ruimtelijke onderbouwing worden conform het gestelde in art. 3.8 Wro jo. afd 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Een ieder kan tijdens deze periode zijn of haar zienswijze indienen. In deze paragraaf, of in een separate bijlage, worden te zijner tijd de zienswijzen op het ontwerpbesluit en de gemeentelijke reactie hierop opgenomen.