

toelichting wijzigingsplan Hoofddorp Oost 1^e wijziging

Gemeente Haarlemmermeer



EMPHASIS

RUIMTELIJKE ORDENING & JURIDISCH ADVIES

Verantwoording	4
1. Inleiding.....	5
1.1 Inleiding.....	5
1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied.....	6
2. Beschrijving huidige situatie	7
2.1 Geldende plannen en regelingen.....	7
2.2 Ruimtelijke structuur	9
2.3 Functionele structuur.....	9
3. Beleid en regelgeving.....	10
3.1 Landelijk (Rijks-) Ruimtelijk Beleid.....	10
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040	10
3.1.2 Deel- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040	12
3.1.3 Conclusie landelijk ruimtelijk beleid.....	12
3.2 Provinciaal en regionaal beleid.....	12
3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040	12
3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie	13
3.2.3 Conclusie regionaal en provinciaal ruimtelijk beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	13
3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (vastgesteld)	13
3.3.2 Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 (ontwerp)	14
3.3.3 Deltaplan Bereikbaarheid.....	14
3.3.4 Woonvisie.....	16
3.3.5 Conclusie gemeentelijk beleid.....	16
4 Nieuwe situatie.....	18
4.1 Visie op het gebied	18
4.2 Ruimtelijke structuur	20
4.2.1 Ruimtelijke hoofdstructuur plangebied.....	20
4.2.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten bebouwing plangebied	21
4.3 Functionele structuur.....	24
4.3.1 Woningbouwgebied	24
5 Onderzoek en beperkingen	25
5.1 Milieueffectrapportage.....	25
5.1.1 Wet- en regelgeving.....	25
5.2 Water	25
5.2.1 Wet- en regelgeving.....	25
5.2.2 Onderzoek	27
5.2.3 Conclusie	27
5.3 Bodem.....	27
5.3.1 Wet- en regelgeving.....	27
5.3.2 Onderzoek	28
5.3.3 Conclusie	28
5.4 Flora en fauna.....	28
5.4.1 Wet- en regelgeving.....	28
5.4.2 Onderzoek	29
5.4.3 Conclusie	30
5.5 Cultuurhistorie en archeologie	30
5.5.1 Wet- en regelgeving.....	30
5.5.2 Inventarisatie	30
5.5.3 Conclusie	31
5.6 Geluid.....	31
5.6.1 Wet- en regelgeving.....	31

5.6.2 Onderzoek	32
5.6.3 Conclusie	33
5.7 Lucht.....	33
5.7.1 Wet- en regelgeving.....	33
5.7.2 Onderzoek	34
5.7.3 Conclusie	34
5.8 Externe veiligheid.....	34
5.8.1 Wet- en regelgeving.....	34
5.8.2 Onderzoek	35
5.8.3 Conclusie	36
5.9 Geur.....	36
5.9.1 Wet- en regelgeving.....	36
5.9.2 Onderzoek	36
5.9.3 Conclusie	36
5.10 Licht.....	36
5.10.1 Wet- en regelgeving.....	36
5.10.2 Onderzoek.....	36
5.10.3 Conclusie	36
5.11 Milieuzoneringen.....	37
5.11.1 Wet- en regelgeving.....	37
5.11.2 Onderzoek.....	37
5.11.2 Conclusie	37
5.12 Luchtvaartverkeer	37
5.12.1 Wet- en regelgeving.....	37
5.12.2 Inventarisatie	37
5.12.3 Conclusie	38
5.13 Explosieven.....	38
5.13.2 Onderzoek.....	38
5.13.3 Conclusie	38
6. Uitvoerbaarheid.....	39
6.1 Financiële uitvoerbaarheid	39
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	39



Verantwoording

Deze toelichting is in opdracht van Ymere projectontwikkeling B.V. opgesteld door Emphasis ruimtelijke ordening en juridisch advies.

1. Inleiding

1.1 Inleiding

In de kern Hoofddorp is aan de Ewijkstraat een complex naoorlogse bebouwing aanwezig. De woningen aan de Ewijkstraat met de daarbij vergelijkbare woningblokken aan de Van Lijnden van Hemmenstraat en de Gevers van Endegeeststraat betreffen zogenaamde duplexwoningen, neergezet in blokken van twee lagen met een kap. De woningen zijn gebouwd begin jaren '50 om de woningnood tegen te gaan. De bedoeling was deze woningen op termijn om te vormen tot „normale“ gezinswoningen. Dit is echter nooit gebeurd. Thans zijn binnen het plangebied 140 woningen aanwezig, waarvan 120 duplexwoningen en 20 grondgebonden woningen. Deze worden vervangen door 140 nieuwe woningen. Verder is een winkel aanwezig die dateert uit de jaren '60. Het complex is in eigendom van en wordt beheerd door Ymere. Het complex voldoet zowel qua wooncomfort als qua woonomgeving niet aan de hedendaagse eisen. Ymere heeft dan ook een plan opgesteld om de bebouwing te slopen en te vervangen door nieuwere woningen die qua programma en stedenbouwkundige opzet beter passen.

De plannen bestaan uit nieuwbouw van 247 woningen met verschillende woningtypen. Stedenbouwkundig krijgt het plan diverse sferen mee. Hoewel sprake is van verdichting, komen de woningen rondom groenhoven en parkeer'koffers' – in de binnengebieden van de carrés woningen –, zodat daarmee de omgevingskwaliteit toeneemt.

De bouw van de woningen vindt plaats in twee fasen. De eerste fase bestaat uit 140 woningen, de tweede fase uit 107 woningen. In dit wijzigingsplan worden alleen voor de eerste fase de nieuwbouwplannen meegenomen.

De woningbouwaantallen zijn uitgangspunt. Het wijzigingsplan biedt evenwel voldoende flexibiliteit om de woningtypen en de categorieën anders in te vullen indien de marktomstandigheden daartoe aanleiding geven. In het belang van de rechtszekerheid is het wel van belang de marges voldoende vast te leggen. Dat is in het voorliggende wijzigingsplan gedaan door de maximale variant van de plannen vast te leggen. Daarbij is voldoende aangetoond dat het plan in de maximale variant voldoet aan de parkeereis alsmede de minimaal voorgeschreven oppervlakte groen.

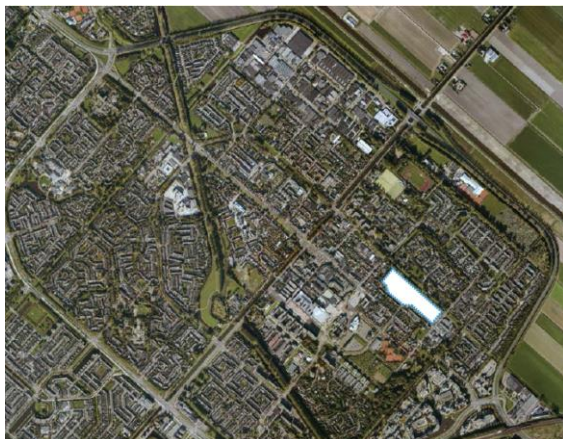
De woningen worden gerealiseerd in een gebied waarvoor het bestemmingsplan Hoofddorp Oost, na vaststelling op 24 mei 2012, gewijzigde vaststelling op 14 maart 2013 en een einduitspraak van de Raad van State d.d. 5 juni 2013, sinds die laatste datum onherroepelijk is. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om in een aantal gebieden tot wijziging over te gaan zodat daarmee kan worden voorzien in nieuwe ontwikkelingen. De wijzigingsgebieden zijn in het bestemmingsplan aangegeven. Eén van de wijzigingsgebieden is wijzigingsgebied 2. Burgemeester en wethouders kunnen binnen de regels die in het bestemmingsplan zijn opgenomen, de bestemmingen wijzigen ten behoeve van een bepaalde nieuwe ontwikkeling. Voorliggend wijzigingsplan voldoet aan de regels voor wijziging.

De parkeerbalans die voortvloeit uit dit woningbouwprogramma, wordt in het hoofdstuk “parkeren” nader uitgewerkt en toegelicht.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied ligt ten (noord)oosten van het centrum van Hoofddorp in een bestaande woonomgeving. Het plangebied is gelegen tussen de Leeghwaterstraat, de Boslaan en de Nieuweweg en wordt aan de noordzijde begrensd door een waterpartij met groenzone.

Het totale wijzigingsgebied in het moederplan is ruim 4 ha groot. De eerste fase beslaat een gebied met een oppervlakte van ruim 2 ha. Het betreft het gebied van de eerste fase, gelegen westelijk van de Kockstraat.



Afb. 1 Ligging locatie wijzigingsgebied 2



Afb. 2 Indeling locatie

2. Beschrijving huidige situatie

2.1 Geldende plannen en regelingen

Het wijzigingsplan is gelegen in het bestemmingsplan Hoofddorp Oost. In dat bestemmingsplan is de huidige bebouwing positief bestemd.



Afb. 3 uitsnede verbeelding 'Hoofddorp Oost'

In het bestemmingsplan is een aantal wijzigingsgebieden opgenomen. Onderhavig plangebied is een gedeelte van wijzigingsgebied 2. In artikel 27 van de regels van het bestemmingsplan Hoofddorp Oost is het volgende vermeld:

“Burgemeester en wethouders zijn bevoegd onder toepassing van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening ter plaatse van de aanduiding ‘wro-zone – wijzigingsgebied 2’, de bestemmingen

„Wonen“, „Tuin“, „Detailhandel“, „Groen“ en „Verkeer“ te wijzigen in de bestemmingen „Wonen – Gestapeld“, „Wonen“, „Tuin“, „Groen“ en „Verkeer“ onder voorwaarde dat:

- a. er maximaal 260 woningen zijn toegestaan;
- b. er minimaal voorzien wordt in 125 grondgebonden woningen;
- c. de hoogte van grondgebonden woningen maximaal 12 meter is;
- d. de hoogte van woonbebouwing grenzend aan de centraal in het wijzigingsgebied gelegen groenvoorziening maximaal 18 meter is;
- e. de hoogte van overige woonbebouwing maximaal 15 meter is;
- f. afhankelijk van het type woning voorzien wordt in 1,3-1,6 parkeerplaatsen per woning binnen het wijzigingsgebied, waarbij geldt dat de parkeerplaatsen voor de bewoners in de bouwblokken geïntegreerd moeten worden;
- g. het gebied voor autoverkeer ontsloten wordt via de Leeghwaterstraat, Boslaan en/of Nieuweweg;
- h. de oppervlakte van de gronden met de bestemming “Groen” gelegen aan de Kokstraat minimaal gelijk blijft, zijnde 4.750 m²;
- i. detailhandel uitsluitend in de eerste bouwlaag (begane grond) is toegestaan, waarbij de oppervlakte van de gronden met die functieaanduiding maximaal 120 m² mag bedragen;

- j. de gebruiksmogelijkheden van het aangrenzende gebied niet onevenredig worden aangetast;
- k. er een positief advies van de waterbeheerder verkregen is;
- l. uit onderzoek naar de bodemkwaliteit blijkt dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie;
- m. uit onderzoek blijkt dat er geen bezwaren bestaan vanuit het oogpunt van externe veiligheid;
- n. uit onderzoek blijkt dat er geen bezwaren bestaan vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit en geluid;
- o. uit onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de natuurbeschermingswetgeving;
- p. de economische uitvoerbaarheid op grond van artikel 6.12 Wro verzekerd is.

Ad a:

In fase 1 zullen 140 woningen worden gerealiseerd, zodat voor een volgende fase maximaal 120 woningen resteren.

Ad b:

In fase 1 zullen 72 grondgebonden woningen worden gerealiseerd. In fase 2 zullen dat er dus minimaal 54 zijn.

Ad c t/m e:

De hoogte van de te realiseren woningen zal moeten voldoen aan de eisen van de woonbestemming uit het moederplan.

Ad f:

In deze toelichting wordt de parkeernormering en de parkeerbalans nader toegelicht.

Ad g:

Uit de opzet van het plan blijkt dat de ontsluiting voldoet aan dit vereiste.

Ad h

De bouwplannen voor fase 1 maken mogelijk dat wordt voldaan aan de minimale oppervlakte van 4750 m² voor de groenbestemming aan de Kockstraat. In fase 2 zal met dit vereiste ook nadrukkelijk rekening moeten worden gehouden.

Ad i:

Op de verbeelding die behoort tot dit plan, is detailhandel uitsluitend op de begane grondlaag mogelijk gemaakt.

Ad j:

Met de invulling van het plan worden de gebruiksmogelijkheden van het aangrenzende gebied niet onevenredig aangetast.

Ad k:

Het Hoogheemraadschap heeft bij brief van 5 februari 2014 een positief advies uitgebracht. Het advies, dat als bijlage 4 bij deze toelichting is gevoegd, geeft aan dat het Hoogheemraadschap kan instemmen met de planvorming. Verder meldt het Hoogheemraadschap dat is gebleken dat het plan niet voorziet in een toename van het verharde oppervlak, maar dat eerder sprake is van een geringe afname van het verhard oppervlak. Daarmee is sprake van een positief wateradvies als bedoeld in de planregels, aangezien de plannen reeds op inrichtingsniveau zijn getoetst.

Ad l:

In deze toelichting is een verantwoording gegeven van de bodemkwaliteit.

Ad m t/m o:

In deze toelichting is een verantwoording gegeven over externe veiligheid, luchtkwaliteit, geluid en natuurbeschermingswetgeving.

Ad p:

Door middel van het sluiten van een anterieure overeenkomst alsmede een sluitende exploitatie is de economische uitvoerbaarheid verzekerd. In de toelichting wordt hier nader op ingegaan.

2.2 Ruimtelijke structuur

Het gebied ligt ten noordoosten van het centrum van Hoofddorp. De huidige bebouwing bestaat uit een complex woningen, gebouwd begin jaren '50 en een winkel aan de Leeghwaterstraat, gebouwd in 1962. De groenstrook aan de noordzijde van de locatie is de voormalige spoorlijn van Haarlem via de Geniedijk naar Aalsmeer die van 1912 tot 1936 in gebruik was. Het plangebied maakt deel uit van de Haarlemmermeerpolder. Deze polder is in 1852 drooggelegd en vervolgens in cultuur gebracht.

2.3 Functionele structuur

Het plangebied kan worden getypeerd als een suburbaan woonmilieu. Kenmerkend is de ligging tussen drie ontsluitingswegen en aan een groen- en waterzone ten noorden van de deellocatie. De woningen zijn orthogonaal op de kavel geplaatst. In het gebied zijn zowel grondgebonden als duplexwoningen aanwezig en een groene structuur aan de Kockstraat.



3. Beleid en regelgeving

3.1 Landelijk (Rijks-) Ruimtelijk Beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn voor deze drie rijksdoelen de onderwerpen benoemd die van nationaal belang zijn. Dit resulteert in de volgende verantwoordelijkheden of ambities op rijksniveau:

Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland

- Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen
- Efficiënt gebruik van de ondergrond

Verbeteren bereikbaarheid: Slim Investeren, Innoveren en Instandhouden

- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen
- Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen

Waarborgen kwaliteit leefomgeving

Een gezonde en veilige leefomgeving is een basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Een leefbare en veilige samenleving vraagt om een goede milieukwaliteit, waterveiligheid en zoetwatervoorziening, bescherming van cultureel erfgoed, unieke natuurlijke waarden en locaties voor landsverdediging.

De structuurvisie infrastructuur en ruimte beschrijft de ladder voor duurzame verstedelijking. Om het proces van stedelijke ontwikkelingen op een gewenste wijze te laten plaatsvinden worden stappen voorgeschreven ('de treden van de ladder'). De ladder voor duurzame verstedelijking werkt met de volgende opeenvolgende stappen:

- beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouw-locaties en andere stedelijke voorzieningen. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale schaal;
- indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
- indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of deze vraag op locaties kan worden ontwikkeld die passend multimodaal ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040 en Haarlemmermeer

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. De nationale opgaven komen vast te liggen in een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, worden de rijksopgaven per MIRT-regio beschreven.

Gemeente Haarlemmermeer maakt onderdeel uit van de MIRT-regio Noordwest-Nederland. Dit gebied beslaat de provincies Noord-Holland en Flevoland en het IJsselmeergebied. De Metropoolregio Amsterdam is binnen dit gebied de grootste stedelijke regio. Enkele voor Haarlemmermeer relevante opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn het verbeteren van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam en het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH). Hierin wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele

randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd. De samenhang met de overige ruimtelijke opgaven, zoals infrastructuur, woningbouw en energie komen ook in deze structuurvisie aan bod.

3.1.2 Deel- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

Het rijk gaat voor de Metropoolregio Amsterdam een deelstructuurvisie opstellen. Dit gebeurt om de Mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen te versterken. In deze 'Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer' (SMASH) wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd. De samenhang met de overige ruimtelijke opgaven, zoals infrastructuur, woningbouw en energie komen ook in deze structuurvisie aan bod.

3.1.3 Conclusie landelijk ruimtelijk beleid

De geprojecteerde ontwikkeling past functioneel en ruimtelijk goed binnen het rijksbeleid. De voorgenomen ontwikkeling is geprojecteerd binnen het stedelijk gebied en zorgt voor vernieuwing en het vergroten van het woningaanbod.

Het beleid van het rijk is gericht op het optimaal gebruik maken van de beschikbare ruimte in het stedelijk gebied. De geprojecteerde woningen passen zodoende goed binnen dit beleid.

De nadere uitwerking van dit algemene beleid wordt overgelaten aan de decentrale overheden.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 beschrijft de provincie hoe ze met ontwikkelingen omgaat die een grote ruimtelijke impact hebben zoals globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp. Daarnaast geeft de provincie aan welke keuzes gemaakt worden en schetst ze hoe de provincie er in 2040 er uit moet komen uit te zien. Door de ruimtelijke ordening aan te passen waar nodig, kan met de veranderingen worden omgegaan. Tegelijkertijd is het van belang bestaande kwaliteiten van het provinciale landschap te behouden of verder te ontwikkelen. Op basis hiervan richt de structuurvisie zich op drie hoofdbelangen:

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

Deze drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. Voor het bestemmingsplangebied zijn met name de doelstellingen met betrekking tot het duurzaam ruimtegebruik relevant.

Blijkens de kaart behorend bij de provinciale structuurvisie behoort het plangebied reeds tot het 'Metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen Bestaand Bebouwd

Gebied'. Verdere verstedelijking binnen het bestemmingsplangebied is in dat opzicht in lijn met het provinciale ruimtelijke beleid.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De Provinciale ruimtelijke verordening geeft een beschrijving waaraan bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen. Met het in werking treden van de Wro is het streekplan als beleidsdocument en het goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen. Echter, deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening.

Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ten aanzien van de doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet.

Het plangebied en omgeving valt binnen het door de provincie aangewezen 'Bestaand Bebouwd Gebied'. Hierbinnen bevindt zich feitelijk bestaande bebouwing en bebouwing die door de provincie is toegestaan op basis van een voorheen geldend streekplan. Gemeenten hebben bij het opstellen van bestemmingsplannen die betrekking hebben op het Bestaand Bebouwd Gebied een grote mate van beleidsvrijheid.

3.2.3 Conclusie regionaal en provinciaal ruimtelijk beleid

Provincie en regio willen dat eerst binnenstedelijk geïntensiveerd wordt. Vervolgens dient te worden gekeken of door herstructureren de beschikbare ruimte in het bestaand bebouwd gebied beter benut kan worden. Pas daarna kan aan uitbreiding worden gedacht. Onderhavig plan zorgt voor binnenstedelijke herstructurering en past zodoende binnen dit beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (vastgesteld)

De raad heeft op 18 oktober 2012 de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 vastgesteld. Door middel van deze visie wil de gemeente "de samenhang laten zien van plannen en gewenste toekomstige ontwikkelingen". Het is een belangrijk ruimtelijk instrument waarin de inrichting van de ruimte beschreven wordt en dat de basis vormt voor alle bestemmingsplannen. Er staat bijvoorbeeld in hoofdlijnen in waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd mag worden.

De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

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

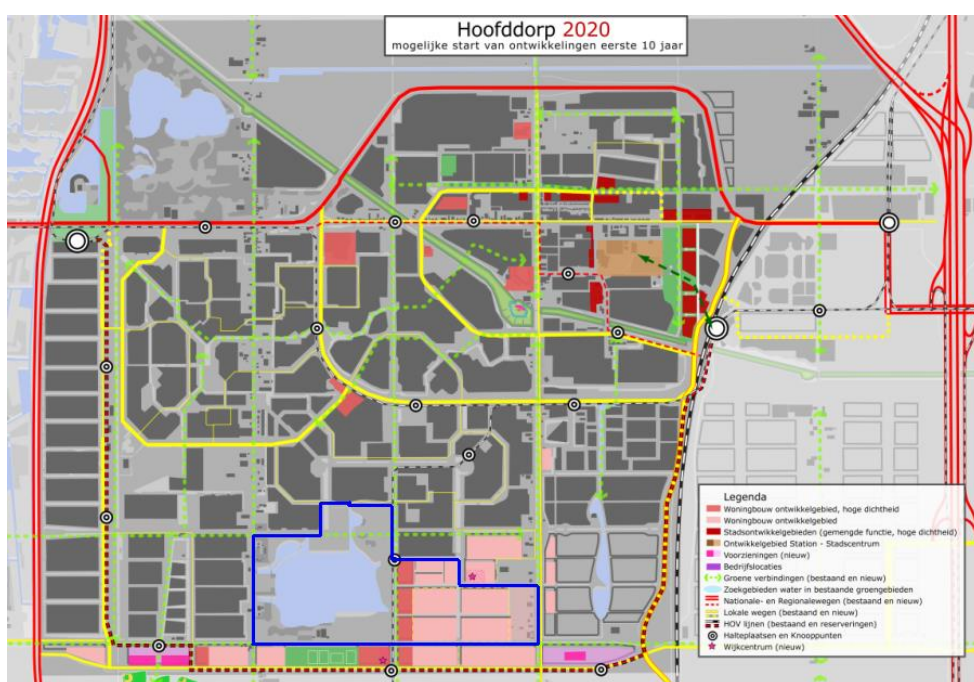


3.3.2 Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 (ontwerp)

De structuurvisie Haarlemmermeer is ruimtelijk geconcretiseerd in de (ontwerp) deelstructuurvisie Hoofddorp 2030. De deelstructuurvisie is opgesteld om sturing te geven aan de ontwikkeling van Hoofddorp.

Leidraad voor de verdere uitwerking van deze deelstructuurvisie zijn 10 uit te werken grote opgaven voor Hoofddorp. Een van die opgaven betreft het bouwen van minimaal 3.300 woningen voor starters, nieuwkomers en doorstromers.

Het plangebied is in deze deelstructuurvisie aangemerkt als stadsontwikkelingsgebied, waarin hogere dichtheden zijn toegestaan.



Afb. 4 kaart deelstructuurvisie hoofddorp

3.3.3 Deltaplan Bereikbaarheid

Dit plan geeft een visie op verkeer en vervoer in Haarlemmermeer als verdieping op de Structuurvisie Haarlemmermeer en heeft als doel het komen tot een duurzaam toekomstvast mobiliteitssysteem. De achterliggende doelen hiervan zijn: goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur en goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid. De horizon van het plan ligt op 2030.

In het Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid staan een concrete uitvoeringsagenda en fasering van uit te voeren maatregelen of onderzoeken.

Autoverkeer wordt over juiste en geschikte routes geleid. De regionale wegen in Haarlemmermeer (N201, N207, N205 en Nieuwe Bennebroekerweg) worden gezien als een omleidingsroute om bij calamiteiten op de A4 en de A10 Amsterdam en Schiphol bereikbaar te houden. Knelpunten in dat netwerk zijn de aansluitingen van de snelweg en de kruisingen van de (provinciale) oost-westverbindingen.

Autoverkeer

In en rond Hoofddorp gaan de komende jaren grote ingrepen plaatsvinden in de hoofdstructuur. Als centrumkern in Haarlemmermeer met een groot aanbod aan voorzieningen en werkgelegenheid trekt Hoofddorp veel verkeer aan.

De hoofdstructuur in en rond Hoofddorp kent een aantal grote knelpunten, waaronder de afwikkeling van verkeer vanuit de wijken Floriande en Overbos. Er is een aantal ingrepen nodig in de hoofdstructuur. Voor het onderhavige plangebied worden geen relevante wijzigingen voorgesteld.

Fietsverkeer

De uitgangspunten voor de fiets en het fietsnetwerk zijn het bevorderen van het fietsgebruik voor korte afstanden en de aanleg van ontbrekende schakels in het fietspadennetwerk. Voor het plangebied worden geen relevante wijzigingen voorgesteld. In verband met de afspraken die zijn gemaakt met het Hoogheemraadschap van Rijnland zal het bestaande fietspad aan de noordzijde van het plan worden verwijderd. Door de afname van verhard oppervlak kan dit als compensatie worden gezien voor de behoefte aan waterberging. Bij het onderdeel : "water" wordt dit nader vermeld. Ten aanzien van de bereikbaarheid en de doelstellingen van het fietsbeleid, levert het verwijderen van het fietspad geen nadelen op.

Parkeren

Het parkeerbeleid heeft als doel de bereikbaarheid van voorzieningen te bevorderen door het toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden, objectieve parkeeroverlast in woonwijken terug te dringen en de leefbaarheid te bevorderen.

In het moederplan bestemmingsplan Hoofddorp Oost zijn de volgende parkeernormen opgenomen

dure woningen 1,6*

middeldure woningen 1,5*

goedkope woningen 1,3*

*incl 0,3 bezoekersparkeren

uitgangspunt parkeernorm Ewijkstraat

type	GBO	bewoners	bezoekers
egw	110-140	1,2	0,3
egw	90-110	1	0,3



EMPHASIS

RUIMTELIJKE ORDENING & JURIDISCH ADVIES

mgw	80-100	1,2	0,3
mgw	70-80	1	0,3

3.3.4 Woonvisie

Met de Woonvisie Haarlemmermeer 2012-2015 heeft de gemeente kaders vastgesteld voor nieuwe woningbouw, investeringen voor (sociaal) duurzame wijken en een evenwichtige samenstelling van de woningvoorraad met aandacht voor woningzoekenden met een laag en middeninkomen of een specifieke huisvestingsvraag door ziekte of ouderdom. De centrale doelstelling van de Woonvisie luidt als volgt: “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”.

De woningmarkt is geen lokale aangelegenheid: regionale samenwerking is nodig voor het maken van woningbouwafspraken met buurgemeenten. Haarlemmermeer is onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In het kader van deze Metropoolregio worden verstedelijkingsafspraken gemaakt. Dit is van belang omdat er een nauwe relatie bestaat tussen de regionale woningmarkt en het op peil houden van de concurrentiepositie van de MRA.

In 2009 zijn door de Metropoolregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het Rijk verstedelijkingsafspraken gemaakt voor de periode 2010-2020. Afgesproken is in deze periode 100.000 woningen netto toe te voegen aan de woningvoorraad. Daarvan moeten er 60% binnen bestaand gebouwd gebied gerealiseerd worden en 30% van het totaal in het sociale marktsegment. De extra woningen zijn nodig voor de toegankelijkheid en het functioneren van de woningmarkt en om een economisch aantrekkelijk vestigingsklimaat te houden. Een groot deel van deze woningbouwopgave slaat neer binnen de Stadsregio Amsterdam, waaronder de gemeente Haarlemmermeer.

In de Woonvisie zijn 16 beleidsspeerpunten geformuleerd die nader worden uitgewerkt in een Uitvoeringsprogramma Wonen.

Het voorliggende plangebied zal niet leiden tot verdichting. Het zal dienen als vervanging van eenzelfde aantal te slopen woningen. Het plan is daarmee niet in strijd met de Woonvisie.

In de nieuwe fase is voor fase 1 de bouw van 140 woningen gepland. Voor fase 2 is nog ruimte om maximaal (260-140) 120 woningen te bouwen

3.3.5 Conclusie gemeentelijk beleid

Het plangebied is thans bestemd voor overwegend een woonfunctie. In de nieuwe situatie blijft dat ook zo, alleen zal sprake zijn van meer differentiatie. Wat betreft vervangende woningbouw zou op deze locatie een versterking c.q. uitbreiding van het hoogwaardige woonmilieu goed aansluiten bij de structuurvisie.

Voorliggend plangebied sluit aan bij het beleid van de gemeente dat gericht is op herstructurering en kwaliteitsverbetering van de woningvoorraad.

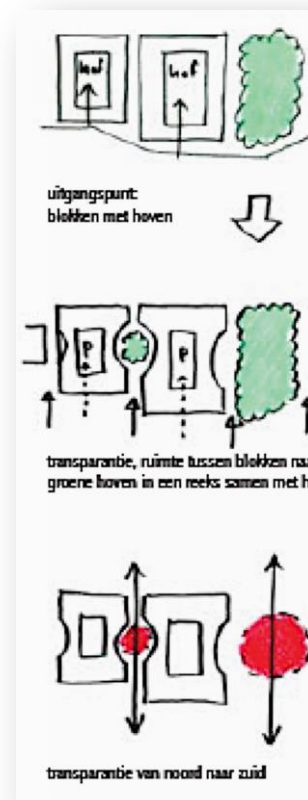
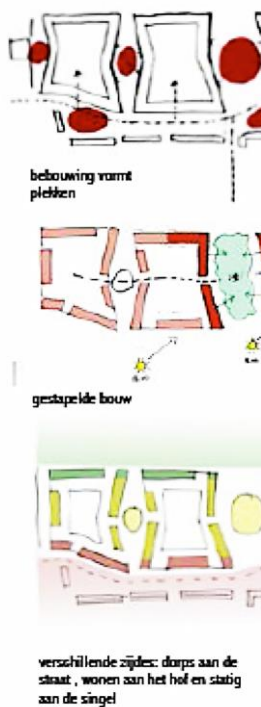
4 Nieuwe situatie

4.1 Visie op het gebied

De opzet van het plan is aangegeven op afbeelding 5. Hierop is het resultaat neergelegd van de hierna volgende ruimtelijke uitgangspunten.

De ruimtelijke visie op het plangebied richt zich op de situering in de onmiddellijke nabijheid van het centrum van Hoofddorp en anderzijds op de nabijheid van een groenstructuur en gebieden voor recreatie. Het gebied heeft het karakter van een tuindorp, wonen in het groen, nabij het centrum. Voor wat betreft de korrelgrootte wordt deze vormgegeven in “tuindorpse” bouwblokken: de rijen zijn leesbaar als eenheid. De woningen hebben een duidelijke voor- en achterkant. Ze zijn voor een deel gelegen aan de groene hof aan de binnenzijde van de woningblokken. Aan de zuidzijde worden de woningen gesitueerd aan een dorpse straat.

Het uitgangspunt van het plangebied wordt gevormd door bouwblokken met hoven, transparantie, ruimte tussen woningblokken naar groene hoven alsmede transparantie van noord naar zuid. De gestapelde bouw wordt zowel aan de noordelijke groenzone als aan de centrale groenstructuur gesitueerd.



afb. 5 ruimtelijke uitgangspunten

Richtlijnen woningen

- Het plan heeft het karakter van een tuindorp; wonen in het groen, dichtbij het centrum
- De hoge dichtheid appelleert aan de nabijheid van het stedelijke centrum, maar tegelijkertijd sluit de architectuur aan op de dorpse korrel en architectuur die kenmerkend is voor de naoorlogse uitbreidingen rondom het centrum van Hoofddorp
- Korrelgrootte: Tuindorpse bouwblokken: rijen zijn leesbaar als eenheid
- Per zijde zorgen andere architectonische karakteristieken voor voldoende subtile afwisselingen. Alle zijden hebben een eigen karakter die een familie vormt met andere zijden
- De hoekwoning verbindt de rijen “om de hoek”. De hoekwoning kan als beëindiging en overgang naar de volgende rij woningen bijvoorbeeld bijzonder worden gemaakt door een entree op de kopse kant
- Dakvorm: verschillende dakvormen zijn mogelijk; in het plan kunnen langskappen, dwarskappen, zadelkappen en lessenaarsdaken voorkomen
- De woningen en de bouwblokken hebben een duidelijke voor- en achterkant. De grondgebonden woningen en appartementen op de begane grond zijn opgenomen in een samenhangende reeks: openbaar gebied, privé overgangszone, woning, achtertuin en parkeerhof.
- In tuindorpen bepalen deze overgangen in belangrijke mate de karakteristiek van een tuindorp als groene wereld. Heggen, bergingen, carports en openbare parkeerplekken, als overgang tussen privé en openbaar vormen een belangrijk deel van de ontwerp-opgave en zijn in samenhang met de woning ontworpen en gematerialiseerd
- De woonhoven en het centrale park blijven vrij van parkeren
- De gevels van al de blokken worden opgebouwd uit eenvoudige maar krachtige middelen. Robuuste detaillering en materiaalgebruik, met aandacht voor detail en aansluiting
- Duurzaam verouderende materialen geven de wijk een tijdloos karakter. Materialen zijn sober maar tijdloos, duurzaam en oorspronkelijk. De gevels van alle woningblokken worden uitgevoerd in baksteen in overwegende lichte tinten



of keimwerk. Bij de kappen overheersen rode tinten en zijn de pannen van gebakken materiaal.

Richtlijnen openbare ruimte

- De openbare ruimte vormt onderdeel van de ontwerp-opgave en kent een detaillering die ambachtelijk, duurzaam, helder en tijdloos is
- Het groen kadert de diverse ruimtes in, zowel privé als openbaar, zodanig dat ze tezamen een kwalitatief hoogwaardige groene plint vormen
- Waar mogelijk worden bestaande bomen gehandhaafd. De openbare ruimte zal in samenhang ontworpen worden met de architectuur
- Het stedenbouwkundige plan biedt ruimte ter plaatse van de hoven en het park voor meerdere speelplekken afgestemd op diverse leeftijdsgroepen.
- Inrichtingselementen als ondergrondse vuilcontainers, verlichting en zitelementen vormen een onderdeel van het totaal stedenbouwkundig ontwerp en worden zorgvuldig ingepast. Waar mogelijk moeten ongewenste elementen geweerd worden. Hiermee blijft de openbare ruimte samenhangend.



Afb. 7 Woonhoven

4.2 Ruimtelijke structuur

4.2.1 Ruimtelijke hoofdstructuur plangebied

Het plangebied grenst aan de westzijde aan de achtertuinen van de woningen aan de Nieuweweg, aan de noordzijde aan een bestaand groengebied, aan de oostzijde aan de Kockstraat en aan de zuidzijde aan de Leeghwaterstraat. Kenmerkend voor het plan is de situering van gesloten bouwblokken rondom een groene woonhof, respectievelijk een

centraal park. Aan de westzijde van het centrale park ten westen van de Kockstraat en langs de noordzijde van het plan wordt gedeeltelijk voorzien in gestapelde bouw.

De ontsluiting voor het autoverkeer vindt plaats aan de zuidzijde via de Leeghwaterstraat en het parkeren vindt plaats in parkeerhoven aan de achterzijde van de woningen.



Afb. 8 Ruimtelijke structuur met daarop aangegeven het plangebied

Binnen het plangebied is ruimte voor circa 20-25 % openbaar groen. In afbeelding 9 is de groenstructuur aangegeven. Wij merken hierbij op dat de projectgrenzen zoals die in afbeelding 9 zijn aangegeven, aan de noordzijde ruimer zijn dan de grenzen van het voorliggende wijzigingsplan. De strook groen ten noorden van de bebouwing zal als zodanig groen worden ingericht, maar dit zal gebeuren buiten de grenzen van het voorliggende bestemmingsplan.

4.2.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten bebouwing plangebied

De stedenbouwkundige opzet van het plangebied kenmerkt zich door een opbouw uit gesloten bouwblokken.

Deelgebied 1 A bestaat uit 42 grondgebonden woningen en een winkel met bovenwoning, deels met een privé-parkeerplaats

Deelgebied 1 B bestaat deels uit 30 grondgebonden woningen en deels uit 67 appartementen verdeeld over 2 bouwblokken.



4.3 Functionele structuur

4.3.1 Woningbouwgebied

De bebouwing in het plangebied omvat woningbouw en één winkelruimte.

Ten aanzien van het parkeren in de wijk is per type woning uitgegaan van de volgende specifieke parkeernormen:

Blok 1A

Soort	Aantal	GBO	Parkeernorm	Tot. parkeerbehoefte
Koop of markthuur	36	ca. 105-135	1,5	54
Winkel met bovenwoning	1	200	1,6.	1,6
Sociale huur	6	Ca. 110	1,3	7,8
Totaal	43			63,4

Blok 1 B

Soort	Aantal	GBO	parkeernorm	Totale parkeerbehoefte
Koop of markthuur	26	Ca. 105-135	1,5	39
Koop meergezinswoning	21	Max. 105	1,5	31,5
Sociale huur meergezinswoning	46	Ca. 80	1,3	59,8
Sociale huur eengezinswoning	4	Ca. 110	1,3	5,2
Totaal blok 1 B	97			135,5
Totaal blokken 1 A en 1 B	140			198,9

In het gebied van fase 1A en 1B kunnen totaal 205 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hiervan zullen 171 parkeerplaatsen aan de straatzijde worden aangelegd (donkerpaars aangeduid). Er zullen 34 privé-parkeerplaatsen worden gemaakt (aangeduid met een roze kleur). Totaal biedt het plan dus ruimte aan 205 parkeerplaatsen. Dit is voldoende voor de zojuist aangegeven parkeerbehoefte.

5 Onderzoek en beperkingen

5.1 Milieueffectrapportage

5.1.1 Wet- en regelgeving

Het instrument van de Milieueffectrapportage is geregeld in de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. De Wet milieubeheer is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. In het Besluit m.e.r. staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D-lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Overigens moet daarnaast worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijke milieueffecten kan hebben, waarbij naast de drempelwaarden ook de omstandigheden ter plaatse worden betrokken. Dit in verband met het arrest van het Hof van Justitie van de EU van 15 oktober 2009 (C-225/08).

Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

Omdat het plangebied geen ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent, en ook niet aannemelijk is dat de ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijke milieueffecten kan hebben, is geen m.e.r. opgesteld.

5.2 Water

5.2.1 Wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

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

Waterwet

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

Het Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan geldt voor de planperiode 2009-2015 en is opgesteld op basis van de Waterwet. Het heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie. Het Nationaal Waterplan formuleert een antwoord op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeert in duurzaam waterbeheer.

Provinciaal waterplan Noord-Holland 2010-2015, "Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren"

Klimaatbestendig waterbeheer speelt een centrale rol in het Waterplan Noord-Holland 2010-2015. Het plan is van toepassing op grond- en oppervlaktewater. Het Waterplan geeft de strategische waterdoelen tot 2040 en de concrete acties tot 2015. Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling pro-actief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid.

Waterbeheerplan 2010-2015 (Hoogheemraadschap van Rijnland)

Voor de planperiode 2010-2015 is het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing. 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.

Keur en Beleidsregels (Hoogheemraadschap van Rijnland)

In de meest recente Keur is ingespeeld op 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 waterkwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebods- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatwerken. De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatwerken alsmede voor het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. 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. 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.

Datgene wat Rijnland zelf geregeld heeft in de Keur wordt niet extra geregeld in het bestemmingsplan. Wel moeten de uitgangspunten van beleid in het kader van een goede ruimtelijke ordening terugkomen in de onderbouwing van het bestemmingsplan.

Waterstructuurvisie (Hoogheemraadschap van Rijnland)

In de Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder heeft het hoogheemraadschap het waterbeleid (een klimaatbestendig en robuust watersysteem) verder geconcretiseerd. Het watersysteem wordt vormgegeven volgens principes: flexibele peilen, hogere peilen, lijn/vlakvormig ontwerp en optimalisatie van de inrichting. Hierbij worden de belangen van de bestaande en nieuwe gebruiksfuncties zoveel mogelijk ondersteund. De eerste drie principes zijn met name van toepassing bij gewijzigd gebruik.

5.2.2 Onderzoek

Oppervlaktewater

In het plan is geen bestaand oppervlaktewater aanwezig.

Toename verharding

Per saldo is door de uitvoering van het plan geen sprake van toename van verharding maar van een afname van de bestaande verharding. Thans is in het plangebied 18.389 m² aan verharding en in de nieuwe situatie is 18.163 m² aan verharding aanwezig. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft bij brief van 5 februari 2014 ingestemd met het inrichtingsplan voor fase 1.

5.2.3 Conclusie

Op basis van de brief van 5 februari 2014 voldoet het plan aan de eisen met betrekking tot waterberging.

5.3 Bodem

5.3.1 Wet- en regelgeving

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving: sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden), licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden) en schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden).

Voor alle typen grond speelt de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit (BsB) en de Vrijstellingsregeling grondverzet een rol. Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde en de milieuhygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden (BGW's).

Bij het toekennen van bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. Een bestemming kan pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is voor een nieuwe of aangepaste bestemming.

Daarbij is wettelijk bepaald dat een omgevingsvergunningplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers en het milieu.

5.3.2 Onderzoek

Ten behoeve van het plangebied is bodemonderzoek in het gebied verricht (opgenomen in een bijlage van de toelichting). Doel van dit onderzoek was enerzijds het bepalen van de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de voorgenomen ontwikkelingen en anderzijds het verkrijgen van een indicatie van de hergebruiksmogelijkheden van de binnen het plangebied vrijkomende grond.

Ten aanzien van de bodemkwaliteit zijn de volgende onderzoeksresultaten naar voren gekomen.

De bodem bestaat tot de maximale onderzoeksdiepte van 2,5 m-mv uit een afwisseling van matig fijn zand en zandige klei. De kleiige trajecten bevinden zich overwegend in de ondergrond. Aan het maaiveld en in de grond zijn zintuiglijk (fractie >16 mm) geen asbestverdachte materialen aangetroffen.

De grondwaterstand bevindt zich op circa 1,0 m-mv.

De grond en het grondwater zijn ten hoogste licht verontreinigd met de onderzochte parameters. Er is geen asbest op de locatie aangetroffen.

De grond ter plaatse van de onderzoekslocatie komt indicatief in aanmerking voor hergebruik.

De algemene milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is afdoende vastgesteld en er zijn er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen voor de voorgenomen herontwikkeling van de locatie.

5.3.3 Conclusie

Uit het bodemonderzoek is naar voren gekomen dat de aard en omvang van de verontreinigingen niet leiden tot een noodzakelijke sanering. De bodem is daarmee geschikt voor de nieuwe woonbestemming. Wat bodemkwaliteit betreft is de aanleg van de nieuwe wijk daarmee uitvoerbaar.

5.4 Flora en fauna

5.4.1 Wet- en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn

De natuurbescherming is onderverdeeld in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming vindt plaats via de Natuurbeschermingswet. Voor de soortenbescherming is de Flora- en faunawet van toepassing.

De Flora- en faunawet regelt de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen die voorzien in een bescherming van vogel-, planten- en diersoorten en hun leefomgeving. Deze wet heeft niet alleen als doel de zeldzame plant- en diersoorten, maar alle in het wild voorkomende soorten in stand te houden. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden.

De Flora- en faunawet is een raamwet en werkt volgens het "nee-tenzij" principe. Alle flora en fauna is in beginsel beschermd. Bij algemene maatregel van bestuur worden beschermde planten- en diersoorten aangewezen. De wet geeft aan dat het verboden is beschermde inheemse planten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te onwortelen of op een andere manier van hun groeiplaats te verwijderen. Tevens is het verboden om de beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, opzettelijk te verontrusten, nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, weg te nemen of te verstoren. De wet maakt daarbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten.

De mogelijkheid bestaat van de verbodsbepalingen een ontheffing te krijgen van de rijksoverheid.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient in het geval van zwaar beschermde soorten of broedende vogels overtreding van de Flora- en faunawet voorkomen te worden aangezien voor dergelijke situaties geen ontheffing verleend kan worden.

5.4.2 Onderzoek

Het bestemmingsplangebied maakt geen onderdeel uit van een beschermd natuurgebied. Ook in de directe omgeving liggen geen beschermde gebieden.

Door het bureau SAB is op 27 november 2013 een activiteitenplan opgesteld voor de flora en fauna in het gebied.

De meeste van de in het plangebied voorkomende soorten zijn beschermd en vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Hiervoor geldt dat aantasting van 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.

Strikt beschermde soorten

In het plangebied zijn de strikt beschermde soorten Huismus en Gewone dwergvleermuis aangetroffen. Voor deze soorten worden respectievelijk 20 en 8 nieuwe, alternatieve verblijfplaatsen gerealiseerd. Met het realiseren van tijdelijke verblijfplaatsen aan de rand van het plangebied en nieuwe permanente verblijfplaatsen in de nieuwbouw blijft de instandhouding van de soorten in het gebied gewaarborgd en kan deze zich mogelijk in de toekomst verder uitbreiden. Met de plannen wordt om die reden geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten ter plaatse.

Naast de consequenties die voortkomen uit de Flora- en faunawet is ook een aantal vrijblijvende aanbevelingen te doen ten aanzien van de inrichting van het plangebied.

Voor vleermuizen zouden extra open stootvoegen aangebracht kunnen worden in muren, of vleermuiskasten kunnen worden geplaatst in de spouw of tegen de muur op 2,5 meter hoogte in de nieuw te bouwen woningen.

Als er zolders of vlieringen worden aangelegd, zouden deze niet helemaal geïsoleerd kunnen worden. Hierdoor worden de zolders mogelijk een geschikt verblijf voor vleermuizen.

Nieuwe bewoners kunnen worden geïnformeerd over het vogel- en vleermuisvriendelijk inrichten van de tuin.

Er kunnen extra nestpannen of neststenen worden aangebracht ten behoeve van de Gierzwaluw en de Huismus. Deze beschermde soorten verliezen steeds meer nestmogelijkheden.

5.4.3 Conclusie

Naast de algemeen voorkomende beschermde soorten, waarvoor de vrijstellingsregeling van de Flora- en faunawet van toepassing is, is nader onderzoek verricht naar het gebruik door vleermuizen, huismus en gierzwaluw. Op basis van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat voor deze soorten geen ontheffing behoeft te worden aangevraagd dan wel gebruik kan worden gemaakt van de ontheffingsregeling van de Flora- en faunawet. Gesteld kan om die reden worden dat de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

5.5 Cultuurhistorie en archeologie

5.5.1 Wet- en regelgeving

Het mede door Nederland ondertekende Verdrag van Malta regelt de wijze waarop omgegaan dient te worden met het Europees archeologisch erfgoed. Aanleiding voor dit verdrag was dat het Europese archeologische erfgoed in toenemende mate bedreigd werd. Niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van dit erfgoed in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden.

5.5.2 Inventarisatie

In de inmiddels vastgestelde Erfgoednota van de gemeente Haarlemmermeer is aangegeven dat bij plannen die groter zijn dan 10.000 m² nader onderzoek moet plaatsvinden, vooral als het daarbij gaat om bodemroering groter dan 10.000 m². De planomvang is in dit geval groter dan 10.000 m² maar de oppervlakte bodemroering zal kleiner zijn. Bovendien is het plan door de bestaande situatie al voor het grootste deel geroerd vanwege de bestaande huizen. De oppervlakte die ten opzichte van de huidige bebouwing extra zal worden geroerd is dan ook zeer beperkt en blijft nadrukkelijk onder de 10.000 m².

Cultuurhistorisch waardevolle structuren zoals aardkundige monumenten, aardkundig waardevolle gebieden of beschermde archeologische monumenten komen in de

Haarlemmermeer niet voor. Op de provinciale archeologische waardenkaart heeft het plangebied geen verwachtingswaarde toegekend gekregen. Op de kaart van KennisInfrastructuur Cultuurhistorie heeft het plangebied een zeer lage kans op het aantreffen van archeologische waarden. De ontwikkeling van het plangebied leidt naar verwachting dan ook niet tot aantasting van archeologische waarden.

5.5.3 Conclusie

In het plangebied bevinden zich geen cultuurhistorisch of archeologisch waardevolle gebieden of structuren die in het bestemmingsplan beschermd moeten worden. Ook zijn geen gemeentelijke of rijksmomenten aanwezig.

5.6 Geluid

5.6.1 Wet- en regelgeving

Wegverkeer

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder is bij de vaststelling van een bestemmingsplan het noodzakelijk dat een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd naar de geluidbelasting op gevels van geluidgevoelige bestemmingen, voor zover deze binnen de geluidszone van een weg vallen. De zonebreedte is bij wegverkeer afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied ligt. Buitenstedelijk is het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend in de zone van een auto(snel)weg. Het overige gebied is binnenstedelijk. Geen zone hebben wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 kilometer per uur of waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidniveaukaart vaststaat, dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de weg 50 dB of minder bedraagt.

Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB.

Indien dit geluidsniveau wordt overschreden kan de gemeente een hoger geluidsniveau toestaan de zogenaamde "Hogere waarde". De Hogere waarde mag enkel worden verleend indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting te brengen niet mogelijk is. Aan de Hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder¹.

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



Bij het toekennen van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in de nabijheid van wegen moet in het kader van het bestemmingsplan aangetoond worden dat de toegekende bestemming op akoestisch gebied realiseerbaar is.

Industrielawaai

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

Luchtverkeerslawaai

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

5.6.2 Onderzoek

Wegverkeer

Op 13 maart 2013 is door akoestisch adviesbureau Nieman een akoestisch onderzoeksrapport opgesteld voor het plangebied. Op basis daarvan is gebleken dat voor de geluidsbelasting van de nieuw te bouwen woningen geen hogere waarde dient te worden vastgesteld.

De geluidsbelasting op de gevel ten gevolge van het verkeer op de Boslaan en de Nieuweweg ligt beneden de voorkeursgrenswaarde. De gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen samen is het hoogst voor de woningen gelegen langs de Leeghwaterstraat. De hoogste waarde bedraagt hier 59 dB exclusief aftrek. Alle woningen hebben geluidluwe (achter)gevels. Dat garandeert een goede akoestische kwaliteit.

Voor de 12 woningblokken langs de Leeghwaterstraat is berekend dat de minimale geluidswering van de gevels 26 dB dient te bedragen om te voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit.

Industrielawaai

Het plangebied bevindt zich niet in de nabijheid van een gezoned industrie terrein.

Luchtverkeerslawaai

Het plangebied ligt buiten de 58 dB L_{den} contour van Schiphol. In het kader van het moederplan is onderzocht en geconcludeerd dat het luchtvaartlawaai geen beperkingen vormt voor de beoogde nieuwe ontwikkeling in het plangebied.

5.6.3 Conclusie

Het plan voldoet aan de eisen van de Wet geluidhinder.

5.7 Lucht

5.7.1 Wet- en regelgeving

Wet luchtkwaliteit

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

Wet Milieubeheer

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

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

- de grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂)², of
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)³.

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

³ Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De

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

5.7.2 Onderzoek

In het kader van het moederplan is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in verband met diverse ruimtelijke ontwikkelingen. In het onderzoek zijn de concentraties van de voor luchtkwaliteit maatgevende stoffen (NO₂ en PM₁₀) berekend langs de voor de ontwikkeling maatgevende wegen in het plangebied. De luchtkwaliteit is in beeld gebracht middels het rekenprogramma CAR II.

Uit de rapportage blijkt dat langs de berekende wegen geen overschrijding plaatsvindt van de in bijlage II van de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀.

Aanvullend is door LBP Sight onderzoek verricht naar het aspect luchtkwaliteit. Uit dit onderzoek blijkt dat de wijk niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse.

5.7.3 Conclusie

De Wet luchtkwaliteit staat op basis van het uitgevoerde onderzoek bij het moederplan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.8 Externe veiligheid

5.8.1 Wet- en regelgeving

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

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. De norm

concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

(één op één miljoen per jaar) geldt voor kwetsbare objecten⁴ als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten⁵ als richtwaarde. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden.

De norm voor het groepsrisico is een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het groepsrisico toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (Revi II) zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

5.8.2 Onderzoek

Inrichtingen

In het bestemmingsplangebied bevinden zich geen zogenaamde Bevi-inrichtingen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Er vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over de Weg om de Noord en over de Van Heuven Goedhartlaan. De afstand van deze routes tot het plangebied bedraagt meer dan 500 m. Zowel plaatsgebonden risico als groepsrisico vormen geen probleem. Er is geen nadere beschouwing nodig.

Vervoer van gevaarlijke stoffen ondergronds

Binnen het plangebied zijn geen buisleidingen aanwezig die vallen onder de externe veiligheidswetgeving met de daarbij behorende beschermingszones. Buiten het plangebied loopt er langs de Weg om de Noord een aardgastransportleiding waarvan de beschermingszones gedeeltelijk over het plangebied van het moederplan vallen.

⁴ Hieronder wordt o.a. verstaan: woningen, gebouwen met opvang van minderjarigen, ouderen en zieken en gebouwen waar grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn.

⁵ Hieronder wordt o.a. verstaan: verspreid liggende woningen, kleinere winkel- en kantoorpanden en sportaccommodaties (zie artikel 1 Besluit externe veiligheid inrichtingen).

Hierbinnen zijn evenwel geen ontwikkelingen aanwezig die door deze leiding belemmerd worden.

Aanvullend is door LBP Sight een nader onderzoek ingesteld naar het aspect externe veiligheid.

5.8.3 Conclusie

Gezien het bovenstaande kan gesteld worden dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is, rekening houdend met het aspect externe veiligheid.

5.9 Geur

5.9.1 Wet- en regelgeving

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

5.9.2 Onderzoek

In en nabij het plangebied bevinden zich geen bedrijven die geurhinder op leveren voor de directe omgeving, zoals bedrijven die voedingsmiddelen bereiden.

5.9.3 Conclusie

Met het mogelijk maken van de nieuwbouwwoningen in het plangebied hoeft geen rekening gehouden te worden met het in acht nemen van afstanden ten opzichte van bedrijven die geurhinder kunnen veroorzaken.

5.10 Licht

5.10.1 Wet- en regelgeving

In wetgeving zijn ten aanzien van lichthinder geen strikte normen met afstandsbepalingen vastgelegd. Er is wel beleid met betrekking tot lichthinder geformuleerd. De kern van het rijksbeleid ten aanzien van licht is dat donkerte hoort tot een van de kernkwaliteiten van het landschap. Om die reden richt het beleid zich op het in beeld brengen, realiseren en veiligstellen van de gewenste leefomgevingkwaliteit door bijvoorbeeld het terugdringen van verstoring door activiteiten op het platteland (lichtuitstraling kassen).

5.10.2 Onderzoek

In het moederplan is het aspect lichthinder onderzocht. Hieruit is naar voren gekomen dat er geen sprake is van lichthinder.

5.10.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is uitvoerbaar vanuit een oogpunt van lichthinder.

5.11 Milieuzoneringen

5.11.1 Wet- en regelgeving

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering is een ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen) uitgangspunt. De VNG-brochure *Bedrijven en Milieuzonering* (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het ruimtelijk plan mogelijk is.

5.11.2 Onderzoek

In het moederplan is onderzoek gedaan naar de vraag of het aspect milieuzonering belemmeringen oplevert voor de ontwikkelingen die in het moederplan mogelijk worden gemaakt. De conclusie is dat er geen bedrijven en voorzieningen zijn die vanuit milieuoogpunt gezien een overmatige hinder veroorzaken voor de woonomgeving.

5.11.2 Conclusie

Het bestemmingsplan is uitvoerbaar vanuit een oogpunt van milieuzonering.

5.12 Luchtvaartverkeer

5.12.1 Wet- en regelgeving

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

Het LIB legt het luchthavengebied vast alsmede een beperkingengebied rondom de luchthaven. Indien een bestemmingsplan gelegen is binnen dit beperkingengebied, gelden beperkingen ten aanzien van hoogten, het toelaten van functies (bestemmingen) en het mogelijk maken van bestemmingen die grote concentraties vogels aantrekken. Het LIB doelt onder meer op viskwekerijen en grote nieuwe oppervlaktewateren.

5.12.2 Inventarisatie

Het plangebied valt binnen het beperkingengebied dat rond de luchthaven Schiphol ligt. Er gelden beperkingen ten aanzien van functies die grote vogelconcentraties aantrekken en beperkingen ten aanzien van de toegestane hoogte van bebouwing. Concreet gelden er hoogtebeperkingen van 45 meter aan de noordzijde van het gebied tot 60 meter aan de zuidzijde daarvan.

De toegestane maximale hoogtes in het bestemmingsplannen blijven ver beneden die hoogtebeperkingen uit het luchthavenindelingbesluit. Verder zijn er geen bestemmingen in het plangebied mogelijk gemaakt die ten opzichte van de huidige situatie grote vogelconcentraties aantrekken.



5.12.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is uitvoerbaar vanuit een oogpunt van luchtvaartverkeer.

5.13 Explosieven

Op de opslag van munitie en/of explosieven is de 'Circulaire Opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik' van toepassing. Deze circulaire kent een effectbenadering in tegenstelling tot het Besluit externe veiligheid inrichtingen, dat een risicobenadering kent. Er worden categorieën explosieven onderscheiden waarvoor per categorie aan te houden afstanden gelden. Binnen deze afstanden mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn.

5.13.2 Onderzoek

In het plangebied zijn geen opslagplaatsen aanwezig voor explosieven.

5.13.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is uitvoerbaar vanuit een oogpunt van explosieven.

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 Wro is de gemeente verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan of afwijkingsbesluit waarin bouwplannen zijn opgenomen als aangewezen in artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1. Bro, een exploitatieplan vast te stellen. Geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld als het verhalen van kosten anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld doordat de gemeente hierover overeenkomsten heeft gesloten met de eigenaren van de binnen het exploitatiegebied gelegen gronden.

Tussen de gemeente Haarlemmermeer en Ymere zijn een samenwerkingsovereenkomst en een anterieure overeenkomst gesloten inzake de ontwikkeling van het plangebied zodat geen aanvullende overeenkomst of exploitatieplan behoeft te worden vastgesteld.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op het wijzigingsplan is de procedure van toepassing als bedoeld in artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dat betekent dat, voorafgaand aan de vaststelling, het ontwerpbesluit en de stukken van het ontwerpplan ter inzage worden gelegd. Binnen de inzageperiode van zes weken kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen. Burgemeester en wethouders stellen, na afweging van de zienswijzen, het wijzigingsplan gemotiveerd vast.

Bijlagen:

1. Bodemonderzoek
2. Onderzoek externe veiligheid en luchtkwaliteit
3. Activiteitenplan Flora- en faunawet
4. Brief Hoogheemraadschap van Rijnland
5. Akoestisch onderzoek bureau Nieman