gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Verklaring van geen bedenkingen Heermanszwet 1a Rijsenhout
Portefeuillehouders	mr. drs. Beryl van Straten, mr. Charlotte van der Meij
Inlichtingen	Gerben Biermann
Collegevergadering	27 oktober 2026
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	13947591

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. een verklaring van geen bedenkingen vast te stellen voor de (ver)bouw en gebruik van bedrijfsgebouwen aan de Heermanszwet 1a in Rijsenhout, onder de volgende voorwaarden:

a. uitsluitend voor caravanstalling met in totaal maximaal 300 plaatsen voor caravans en campers en maximaal 2.110 m^2 andere bedrijfsmatige opslag;
b. buitenopslag of -stalling is niet toegestaan;
c. verkeersbewegingen uitsluitend in de dagperiode (07.00 tot 19.00 uur) plaatsvinden en voor caravans ophalen en brengen bovendien alleen buiten spitstijden;
d. aanleg en instandhouding van minimaal 38 goed bereikbare parkeerplaatsen (overeenkomstig tekening at-002, d.d. 30 juli 2024), waarbij de 20 parkeerplaatsen langs de loods minimaal 2,5 x 5,75 meter moeten zijn.

2. Samenvatting

Er is op 4 april 2016 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor het perceel Heermanszwet 1a in Rijsenhout. De aanvraag ziet op de realisatie van bedrijfsgebouwen met zonnepanelen, een wijziging van gebruik ten behoeve van opslag en caravanstalling en het veranderen van een uitweg. Het plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening, mits een aantal voorwaarden in acht worden genomen. Van 7 augustus tot en met 17 september 2026 heeft de ontwerpomgevingsvergunning ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen binnengekomen.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

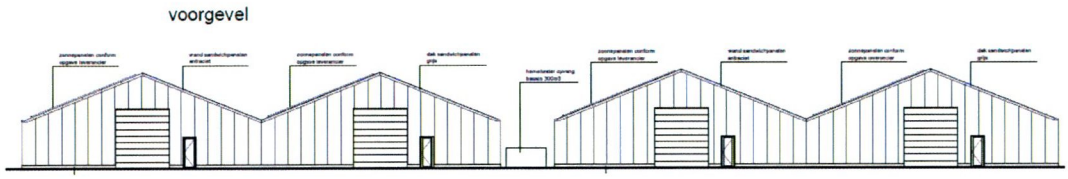
Er is op 4 april 2016 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend om de kassen op Heermanszwet 1a in Rijsenhout aan te passen ten behoeve van zonnepanelen (OLO-4357487) en het verbreden van een uitweg. De aanvraag ziet echter niet op kassen, maar op realisatie van bedrijfsgebouwen (met zonnepanelen) en een wijziging van gebruik ten behoeve van bedrijfsactiviteiten en het verbreden van een uitweg, hetgeen het uitgangspunt van de beoordeling is.
Het uiteindelijk doel is beslissen op de aanvraag, daarvoor is ook een verklaring van geen bedenking (vvgb) van de raad noodzakelijk. Op 7 mei 2026 heeft de gemeenteraad de ontwerpvvgb vastgesteld (13160886). Van 7 augustus tot en met 17 september 2026 hebben de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpvvgb ter inzage gelegen (Gemeenteblad 2026-

376351). Er zijn geen zienswijzen binnengekomen. We stellen de raad voor de definitieve vvgb vast te stellen, onder dezelfde voorwaarden als in de ontwerpvvgb.

Wat is de aanleiding, context?

<u>De aanvraag</u>

Er is op 4 april 2016, aangevuld op onder andere 27 mei 2019, 30 december 2019, 24 februari 2020 en 12 oktober 2023 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor de realisatie van twee bedrijfspanden (met zonnepanelen) met daartussen een hemelwaterbassin en het verbreden van een uitweg. Het ene gebouw is circa 38 x 114 meter groot, het andere circa 36 x 103 meter groot. De gebouwen hebben een goothoogte van 3,5 meter en een bouwhoogte van 7,4 meter. De daken zijn bedekt met zonnepanelen.



De aanvraag betreft een algemene bedrijfsfunctie, uit een aantal onderliggende stukken blijkt dat het gaat om een bedrijf dat caravans stalt en waar ook steigers worden opgeslagen. De aanvrager heeft op 20 januari 2024 per mail aangegeven dat de aanvraag uitsluitend ziet op een gebouw met caravanstalling plus bedrijfsmatige stille opslag voor derden.

De functies omvatten in totaal circa 9.000 m^2, waarvan 6.900 m^2 bedoeld is voor caravanstalling en 2.110 m^2 voor opslag. Uitgegaan is van gebruikelijke bedrijfsmatige stille opslag en geen opslag van bijzondere goederen (chemicaliën, brand- of explosiegevaarlijk et cetera) waarvoor bijzondere regels en vergunningplichten kunnen gelden.
Het perceel is in totaal circa 12.000 m^2 (1,2 hectare) groot. Er is ruimte voor de benodigde 38 parkeerplaatsen.
Aan de Aarbergerweg, aangrenzend aan het plan, staan woningen. Aarbergerweg 12/12 A staat naast de oprit van de caravanstalling.



Luchtfoto



Bestemmingsplan uitsnede

Het plan past niet binnen de geldende bestemming 'Agrarisch-Glastuinbouw' (artikel 4) in het bestemmingsplan 'Rijsenhout en omgeving' (NL.IMRO.0394.BPGrysrijsenhouteo-C001), omdat

er een bedrijfsgebouw wordt aangevraagd ten behoeve van caravanstalling en opslag, terwijl er alleen glastuinbouwbedrijven zijn toegestaan.
Ter plaatse mogen kassen (maximaal 90%) en bedrijfsgebouwen (maximaal 30% van de oppervlakte kassen) gebouwd worden van maximaal 12 meter hoog.
Langs de Heermanszwet is een strook waar bedrijfsgebouwen gebouwd mogen worden van maximaal 8 meter hoog op maximaal 3 meter van de bouwperceelsgrens.
Het plan is ook in strijd met artikel 4.4.1.e dat het gebruik van bedrijfsgebouwen en/of kassen ten behoeve van inpandige stalling van voertuigen, vaartuigen of kampeermiddelen expliciet verbiedt.

Geschiedenis
Op 4 april 2016 is er een omgevingsvergunning aangevraagd voor het aanpassen van de kassen ten behoeve van zonnepanelen (OLO-2279359).
In 2016/2017 heeft (blijkens luchtfoto's) de aanvrager zonder vergunning bouwwerkzaamheden uitgevoerd ten behoeve van caravanstalling en opslag en de uitrit verbreed.

Sinds juli 2019 loopt er een handhavingsprocedure naar aanleiding van een ingediend verzoek om handhaving. Tegen de opgelegde lasten onder dwangsom is bezwaar ingediend. Er moet nog een beslissing op bezwaar worden genomen. De beslissing op bezwaar is aangehouden in afwachting van de beslissing op de aanvraag om omgevingsvergunning. Als de omgevingsvergunning wordt verleend, dan kan op het bezwaar worden besloten. Zie verder onder 3.5 'Welke overige relevante informatie is beschikbaar?' onder Handhaving.

In eerste instantie was de aanvraag strijdig met de geldende provinciale verordening. Er is voor gekozen om te wachten met behandeling tot na de aanpassing hiervan en tot na de vaststelling van de Ruimtelijk Economische Visie Rijsenhout (REVR, 2018.0012822, vastgesteld 19 april 2018).
Hoewel de aanvraag niet compleet was, is destijds de keuze gemaakt de aanvrager niet om allerlei aanvullende onderzoeken te vragen, omdat geconstateerd werd dat de aanvraag strijdig was met de REVR.
Op 29 juni 2021 (2021.0001677) hebben wij daarom de raad voorgesteld de ontwerpvvgb te weigeren. De raad heeft op 2 september 2021 besloten dit voorstel van de agenda te halen, in afwachting van de raadssessie van 14 oktober 2021, die een vervolg kreeg op 4 november 2021. De raad heeft over deze ontwerpweigering-vvgb vervolgens geen besluit meer genomen.

Op basis van resultaten van gevoerde gesprekken met grondeigenaren heeft de raad op 2 juni 2022 besloten (Vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout, 2022.0000461) dat 'het uitgangspunt van een gezamenlijke wijze van ontsluiting van het gebied vervalt, maar er wel een beperking van de verkeersaantrekkende werking geldt welke wordt vastgelegd in de vergunning'. In het raadsvoorstel staat: 'Er wordt afgezien van een gezamenlijke weg voor de ontsluiting van het gebied onder de restrictie dat alleen nieuwe bedrijfsactiviteiten worden vergund wanneer uit de onderbouwing van het ingediende initiatief blijkt dat met de voorgenomen bedrijfsactiviteit er geen sprake zal zijn van een verkeer aantrekkende werking, die groter is dan toegestaan onder de huidige agrarische bestemming;' (onder 'Hoe nu verder met de REVR in Rijsenhout 1CD'). Dit betekent dat nieuwe activiteiten niet meer verkeer mogen genereren dan hetzij de normen voor glastuinbouw/agrarisch (bureau Goudappel), of niet meer dan de huidige functie (als dat hoger is), mits dat laatste wordt aangetoond. Zie ook de brief aan de raad 'Informatie over verkeerscijfers naar aanleiding van sessie over de vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout en het Raadsvoorstel daarover' van 11 mei 2022 (2022.0000461).

De aanvraag was op onderdelen niet compleet, onder andere geluid en brandveiligheid. Er is besloten om een laatste inspanning te doen en de aanvrager de gelegenheid te geven die onderzoeken te (laten) doen en te kunnen komen tot een complete aanvraag, om zo wellicht toch te kunnen komen tot een vergunbare aanvraag.
Daarom hebben er diverse gesprekken plaatsgevonden met de aanvrager. Besproken is wat nodig is om tot afronding te komen. De aanvrager is per brief van 26 juli 2023 gevraagd zijn aanvraag nog eenmaal aan te passen, aan te vullen en een en ander te motiveren, onder andere wat betreft geluid, verkeer, groen, parkeren en brandveiligheid. Tevens is verzocht schriftelijk te bevestigen dat het caravanstalling betrof in plaats van generieke opslag. De aanvrager heeft op 12 oktober 2023 stukken aangeleverd.

Aanvrager is nogmaals gevraagd te bevestigen dat de aanvraag uitsluitend ziet op Heermanszwet 1A en niet op Heermanszwet 5, omdat aanvrager, ondanks het herhaalde verzoek daartoe, zijn ruimtelijke onderbouwing en vergunningaanvraag hier niet op had aangepast. Daarop heeft de aanvrager op 13 november 2023 per mail aangegeven dat het inderdaad alleen om nummer 1A ging.

Omdat verkeer in dit dossier een weigeringsgrond was, is besloten het raadsstandpunt inzake Aarbergerweg 22 in Rijsenhout af te wachten. Dat besluit was relevant, omdat het hetzelfde gebied (1CD) betreft, hetzelfde beleid (REVR) van toepassing is en het ook om toevoeging van een bedrijf aan de agrarische bestemming gaat. De raad heeft op 21 december 2023 (101788822) besloten een ontwerpvvgb voor het bedrijfsgebouw Aarbergerweg 22 te Rijsenhout vast te stellen, onder een aantal voorwaarden ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking. Dat besluit vindt zijn motivering in het aangenomen amendement en de beraadslagingen van 14 december 2023. Op 11 april 2024 (10475398) heeft de raad de definitieve vvgb afgegeven, overeenkomstig het ontwerp.

De aanvrager is zekerheidshalve op 8 januari 2024 gevraagd of zijn vergunningaanvraag ziet op een generiek gebouw voor opslag, of dat de aanvraag opgevat moet worden als een aanvraag voor een caravanstalling, omdat aanvrager, ondanks het herhaalde verzoek daartoe, zijn ruimtelijke onderbouwing hier niet op had aangepast. Op 10 januari 2024 heeft de aanvrager per mail bevestigd dat het gebruik van de opstallen zich beperkt tot het huidige gebruik ten behoeve van caravanstalling en beperkte opslag van derden.

Op 12 februari 2024 is de aanvrager geïnformeerd dat de aanvraag nog niet voldeed wat betreft het kostenverhaal, het aantal parkeerplaatsen, de beplanting en de brandcompartimentering. Het parkeren leek eerder op het eerste gezicht te voldoen met 52 parkeerplaatsen (genoemd in de ruimtelijke onderbouwing), maar bij nadere beschouwing was dat het totaal van Heermanszwet 1a en 5, omdat in de ruimtelijke onderbouwing nog steeds Heermanszwet 5 stond. Voor Heermanszwet 1a waren slechts 9 parkeerplaatsen beschikbaar, zo bleek uit de tekeningen. Dat is onvoldoende.

Met een aangepaste tekening van 17 mei 2024 werd weliswaar voldaan aan het juiste aantal, maar maatvoeringen (van parkeerplaatsen en rijbaan) ontbraken. Daarom is op 17 juni 2024 gevraagd de tekening aan te passen. Op 24 september 2024 is een aangepaste tekening ingediend (d.d. 30 juli 2024, nr. at-002).

Kostenverhaal, brandveiligheid en beplanting waren echter nog niet geregeld. De aanvrager heeft per mail van 8 oktober 2024 aangegeven niet verder te willen praten over het kostenverhaal of verder te investeren in de vergunningaanvraag als niet eerst een besluit over de vvgb genomen zou worden. Het is echter niet mogelijk een positief raadsvoorstel aan de raad voor te leggen zonder dat het kostenverhaal geregeld is, hetzij via een overeenkomst, hetzij via een exploitatieplan.
Om uit deze impasse komen hebben wij op 10 december 2024 (11608547) besloten voornemens te zijn een positief raadsvoorstel aan de raad aan te bieden, bij gelijkblijvende omstandigheden, nadat er een anterieure overeenkomst is gesloten of er een ontwerpexploitatieplan is vastgesteld, danwel over te gaan tot weigering als de vergunningaanvraag uiterlijk 31 januari 2025 niet is gecompleteerd met de wettelijk vereiste gegevens ten aanzien van brandveiligheid. Hiermee gaven we enige zekerheid over de vergunbaarheid.

De aanvrager heeft vervolgens het issue brandveiligheid opgepakt, maar beschikte niet (meer) over de certificaten van de gebruikte materialen en de gegevens bleken door het tijdsverloop (plaatsing in 2016) lastig te achterhalen bij leverancier en uiteindelijk fabrikant. Uiteindelijk lukte dit toch. Op 25 februari 2025 zijn stukken aangeleverd over de brandveiligheid. Dat rapport (gedateerd 24 februari 2025) is akkoord bevonden.

Het komen tot een anterieure overeenkomst kostte vervolgens meer tijd dan gedacht. Wij hebben op 24 maart 2026 besloten een anterieure overeenkomst aan te gaan (13161132).

Op 7 mei 2026 heeft de gemeenteraad de ontwerpvvgb vastgesteld (13160886). Van 7 augustus tot en met 17 september 2026 hebben de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpvvgb ter inzage gelegen (Gemeenteblad 2026-376351).

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?
Om deze aanvraag af te kunnen ronden moet de raad een besluit nemen over de vvgb.

Wat zijn de argumenten?
- Vanuit de wetgeving moet een aanvraag omgevingsvergunning afgerond worden.
- De beslissing over de aanvraag bepaalt ook hoe de lopende handhavingszaak wordt afgehandeld.
- De gevraagde functies caravanstalling en bedrijfsmatige opslag passen binnen de REVR: 'Daarnaast is in cluster 1CD ook ruimte voor lichte bedrijvigheid (waaronder glas gelieerde functies) achter het woonlint (maximaal milieucategorie 2) met een zeer beperkte verkeersaantrekkende werking, zoals opslag.'(pagina 51 REVR)
- Buitenopslag is niet wenselijk voor opslagbedrijven als deze.
- De bouwhoogten zijn niet hoger dan die al planologisch toegestaan waren voor glastuinbouwbedrijven.
- De nieuwe functies genereren meer verkeer dan de functies die toegestaan zijn in het bestemmingsplan en meer dan de beperkte toename op grond van de REVR mogelijk zou zijn. Deze verkeersgeneratie is echter wel in lijn met het door de gemeenteraad ingenomen standpunt in het dossier Aarbergerweg 22. Op basis daarvan kan worden gesteld dat de verkeersgeneratie aanvaardbaar is. Zie onder Verkeer.
- Er zijn voldoende parkeerplaatsen (38) beschikbaar, waarvan 8 in de loods. Voor 20 parkeerplaatsen voldoet de maatvoering niet helemaal. Hiervoor wordt een voorwaarde opgenomen. Zie onder Parkeren.
- De geluidsbelasting van het verkeer over de toegangsweg voldoet overdag aan de wettelijke normen. Er wordt een voorwaarde opgenomen over de tijden. Zie onder Geluid.

- Voor bedrijven en milieuzonering geldt dat er een richtafstand geldt van 30 meter tot woningen. In dit geval zijn de gebouwen dicht en ontstaat de milieuhinder vooral op het terrein bij de in/uitgang van de gebouwen. Dit is onderzocht, zie onder Geluid. Het plan is daarom aanvaardbaar.
- De ruimtelijke onderbouwing bevat een aantal onjuistheden en onvolkomenheden. Zie onder kanttekeningen. Deze zijn echter niet van dien aard dat daarom geweigerd zou moeten worden.
- Wat betreft ecologie, archeologie, externe veiligheid zijn er geen belemmeringen.
- Er zijn geen zienswijzen ingediend.

Verkeer

Algemeen

In de REVR, het geldende beleidskader, staat (paragraaf 5.1) 'In cluster 1CD is ook ruimte voor lichte bedrijvigheid met een innovatief karakter en een lage verkeersaantrekkende werking (maximaal milieucategorie 2).' Op basis van de REVR is de aangevraagde functie dus toelaatbaar, mits deze een beperkte verkeersaantrekkende werking heeft.

De voorwaarde van beperkte verkeersaantrekkende werking is noodzakelijk omdat het wegennet weinig tot geen restcapaciteit meer heeft. De Aalsmeerderweg is als historisch polderlint gecategoriseerd als erftoegangsweg, waar vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid een bandbreedte geldt van 4.000 tot maximaal 6.000 motorvoertuigen (mvt) per werkdag. Voor de ontwikkeling van het PrimA4a-gebied was dan ook voorzien in de randvoorwaardelijke aanleg van de Rozemarijnweg en Tijmweg (nieuwe parallelstructuur langs en naar de A4), die tot op heden nog niet zijn gerealiseerd en die op korte termijn ook niet voorzien zijn. Die geplande weg zou aansluiten in het verlengde van de Aarbergerweg en het verkeer op een adequate wijze naar het hoofdwegennet leiden.

De CROW geeft geen specifieke richtlijn voor agrarische gebieden of glastuinbouw. Bij landbouw wordt aangenomen dat er geen of verwaarloosbare verkeersgeneratie is.
Het adviesbureau Goudappel gaat in de studie 'Glastuinbouw Nieuw-Rijsenhout' uit 2008 uit van een aanzienlijk lager aantal vervoersbewegingen per dag, namelijk zo'n 20 mvt per ha per dag. Zie ook de brief aan de raad 'Informatie over verkeerscijfers naar aanleiding van sessie over de vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout' en het raadsvoorstel daarover van 11 mei 2022 (2022.0000461).
Concreet betekent dat voor het perceel van de aanvraag (circa 1,2 ha) dat er in de huidige (oude) planologische situatie zo'n 24 mvt per weekdag te verwachten zijn.

NB: de door Goudappel gestelde 20 mvt per ha per dag lijkt zelfs aan de ruime kant:

- In het verkeersgeneratieonderzoek van Oranjewoud van 21 september 2012 voor het bestemmingsplan Rijsenhout en omgeving (NL.IMRO.0394.BPGrysrijsenhouteo-C001, 13 maart 2014, Bijlage 12) staat 8,0 vervoersbewegingen per hectare per dag.
- In een uitspraak van de Raad van State (21 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:546, onder 4.1) gaat de gemeente Etten-Leur uit van een kengetal van 8,0 mvt per ha per dag (verkregen door tellingen).
- De gemeente Nieuwkoop hanteert in het bestemmingsplan Voorwegzone Noorden (NL.IMRO.0569.bpNOWVvoorwNoorden-va01, 8 maart 2018) 8,0 mvt per ha per dag (verkregen door literatuurstudie).
- De gemeente Lingewaard rekent met 8,1 mvt per ha per dag in het wijzigingsplan Huissen, Steenbergerveld, Herstructurering glastuinbouwgebied (NL.IMRO.1705.114-VG01, 12 april 2016, bijlage 12)

- De gemeente Venlo komt in het bestemmingsplan Herbegrenzing glastuinbouwconcentratiegebied Meelderbroek (NL.IMRO.0983.BP201904MEELDERBR-VA01, 23 september 2020) op 8,1 mvt per ha per dag (ervaringscijfers, 114 bewegingen voor 14 ha).

De raad heeft op 21 december 2023 (10178882) besloten over de vvgb voor Aarbergerweg 22 te Rijsenhout. Daarbij heeft de raad een verkeersaantrekkende werking van 52 mvt/etmaal (circa 200 mvt/etmaal per ha uitgaande van het gehele plangebied) acceptabel geacht.
De aanvraag voor Heermanszwet 1a ligt in hetzelfde gebied (1CD), met hetzelfde beleid (REVR) als de aanvraag voor Aarbergerweg 22 in Rijsenhout en zou dus op eenzelfde manier beoordeeld moeten worden, zolang de wegenstructuur dit toe laat.

Toetsing
De aanvrager rekent (in de ruimtelijke onderbouwing) met een piek op zaterdag van 14 mvt. Nog afgezien van de juistheid van de getallen, is de berekening onjuist. Als een eigenaar zijn caravan 2,25 keer per jaar ophaalt, levert dat 4,5 bewegingen op in plaats van 2,25, er is per ophaalmoment immers sprake van een heen- en terugreis. Voor de opslag gaat de aanvrager (ten onrechte) uit van de feitelijke situatie van 4 mvt/etmaal.

a. Caravanstalling
De aanvraag betreft een stalling voor 300 caravans. Als op deze caravanstalling het standaardkencijfer toegepast wordt, betekent dit dat alle 300 caravans in 3 dagen weggereden worden, wat geen reëel scenario is. Daaruit blijkt dat de standaard niet toegepast kan worden. Daarom is onderzocht wat wel een redelijke verkeersgeneratie is. Uit bestemmingsplannen van andere gemeenten blijkt dat dit sterk varieert, tussen de 5 en 25 mvt/etmaal per 100 caravans.

Voor een caravanstalling van 300 plekken komt dit dan uit tussen 15 en 75 bewegingen per dag, oftewel 2 á 8 mvt in het drukste uur (10% van mvt/etmaal). De aanvrager gaat uit van 28, hetgeen aan de lage kant lijkt. Zekerheidshalve wordt uitgegaan van het gemiddelde tussen 15 en 75, oftewel van 45 mvt/etmaal.

Bovendien genereert een caravanstalling over het algemeen alleen in de restperiodes (buiten de spitsen, vooral weekenden en/of vakantie) verkeer. Zo geeft de aanvrager aan dat zaterdag een piekdag vormt qua brengen/ophalen van caravan. Buiten het seizoen wordt op afspraak gewerkt. In de restperiodes is meer capaciteit beschikbaar op het wegennet, wat ook blijkt uit ons verkeermodel Noord-Holland-Zuid versie 3.2. De kruispuntbelastingen geven een maximale verzadiging van 21% aan op de restmomenten. Vanaf 70% vormt dit een indicatie tot een knelpunt.

Overigens bestaat het feitelijk gebruik al sinds 2016. Daarmee zijn deze bewegingen feitelijk al verwerkt in het verkeersmodel, aangezien het verkeersmodel mede geënt is op tellingen.

b. Algemene opslag
Voor de algemene opslag moet worden gerekend op basis van de standaard kencijfers in plaats van de feitelijke situatie. De vergunning is immers voor opslag algemeen en niet alleen voor specifiek dit bedrijf met deze werkwijze. De betreffende functie is bedrijf, arbeidsextensief / bezoekersextensief (5,7 per 100 m^2 bvo) met een oppervlakte van 2.110 m^2. De verkeersgeneratie is dan 120 bewegingen mvt/etmaal.

Conclusie
Gelet op het raadsbesluit Aarbergerweg 22 (circa 200 mvt/etmaal per ha) zou voor Heermanszwet 1a (met 1,2 ha) circa 240 mvt/etmaal acceptabel zijn. Aangezien het totaal uitkomt op maximaal 165 mvt/etmaal voldoet dit.

Parkeren
Voor opslag geldt de norm van bedrijf arbeidsextensief en bezoekersextensief. Met een parkeernorm van 1,3 per 100 m^2 bvo zijn voor 2.110 m^2 opslag 27,4 parkeerplekken nodig.

Er is geen parkeernorm voor caravanopslag. Daarom wordt uitgegaan van de verkeersgeneratie in combinatie met een turnover (= verkeersgeneratie per parkeerplek). De turnover van een bedrijf arbeidsextensief en bezoekersextensief is 4,38 (5,7 per 100 m^2 bvo / parkeernorm 1,3 per 100 m^2 bvo). Dit betekent voor een caravanopslag van 300 caravans en een verkeersgeneratie van 45 bewegingen een parkeernorm van 10,3 plekken. Dit is reëel; voor personeel, plus (wachtende) klanten plus eventueel ingehuurde externen ten behoeve van werkzaamheden lijkt 10 á 11 plekken afdoende.

Het totaal komt dan uit op 38 plekken. Het plan voldoet daaraan. Overigens moet er, om deze te kunnen gebruiken, gebruik gemaakt worden van het naastliggende perceel. In dit geval wordt ervan uitgegaan dat hiervoor toestemming is, aangezien de eigenaar van dat naastgelegen perceel de exploitant van de caravanstalling is.

De bereikbaarheid en maatvoeringen van de parkeerplaatsen zijn goed, met uitzondering van de 20 langs de loods. Uit de tekening met maatvoeringen blijkt dat deze parkeerplaatsen langs de loods iets te klein zijn (5,5 in plaats van 5,75 meter volgens NEN2443-richtlijn). Daarom wordt hiervoor een voorwaarde opgenomen.

Geluid
Er is geluidsonderzoek gedaan (M+P, d.d. 11 oktober 2023). Uitgangspunt hierin zijn uitsluitend openingstijden 7:00 tot 19:00 uur. De toetspunten zijn gelegd op de gevel van de dichtstbijzijnde woning (met woonbestemming).

Huisnr. (Aarbergerweg)	**Langtijdgemiddelde (dB(A))**		**Piek (dB(A)), vrachtwagen, camper**		
	norm	**berekend**	**wet**	**berekend**	**berekend**
12	50	42,7	70	68,9 (vrachtwagen)	63,9 (camper)
12a	50	25,2	70	56,0 (vrachtwagen)	52,0 (camper)
16	50	20,0	70	52,8 (camper)	47,8 (auto)

Er wordt voldaan aan wet- en regelgeving, zo lijkt het. Daarbij zijn echter enige kanttekeningen te plaatsen.
Gelet op de jurisprudentie moet het meetpunt (ook) op de erfgrens gelegd worden (ter plaatse van het achtererf) in plaats van op de gevel. Dit leidt tot een overschrijding van het piekniveau van 70 dB(A) in de dagperiode maar leidt niet tot een overschrijding van het maximaal te vergunnen piekniveau van 75 dB(A).
Die piek wordt veroorzaakt door vrachtwagens, andere vervoermiddelen kennen een lager geluidsniveau. Die verkeersbewegingen kunnen worden gezien als onderdeel van het laden en lossen. Piekgeluiden ten gevolge van het laden en lossen zijn gedurende de dagperiode uitgezonderd van toetsing aan de normering en tellen in dit geval dus voor deze geluidsbron niet mee.

De openingstijden van het bedrijf beperken zich volgens de eigen website niet tot de dagperiode. Ook na 19:00 uur is het bedrijf geopend. Bovendien wordt aangegeven dat ophalen en brengen ook buiten openingstijden (op afspraak) kan. Voor de avond gelden strengere geluidsnormen: maximaal 45 dB(A) voor het langtijdgemiddelde en maximaal 65 dB(A) voor het piekniveau. In combinatie met de voorgaande constatering over de toetspunten leidt dat tot een overschrijding van de maximale pieknormen in de avondperiode.
Aan de vergunning wordt daarom de voorwaarde verbonden dat de verkeersbewegingen uitsluitend overdag mogen plaatsvinden (07:00-19:00 uur).

Overigens is er voldoende ruimte voor het plaatsen van een geluidsscherm, waarmee misschien ook in de avondperiode bedrijvigheid mogelijk is. De aanvraag bevat geen geluidsscherm en ook het akoestisch onderzoek is daar niet op gebaseerd. Pas als aanvrager daartoe een vergunning aanvraagt, kan dit beoordeeld worden en kunnen wellicht de openingstijden verruimd worden.

Relatie met brandveiligheid
In het kader van de brandveiligheid is een vuurlastberekening aangeleverd. Hoewel dit geen beoordelingsgrond in het kader van een goede ruimtelijke ordening is, is het toch relevant te noemen dat deze uitgaat van maximaal 205 caravans en 45 campers. Hoewel de ruimtelijke onderbouwing uitgaat van 300 plekken, zal dat aantal in de vergunning beperkt worden tot 205 caravans en 45 campers.

Als in de toekomst de vuurbelasting toeneemt – bijvoorbeeld door het opslaan van meer dan 205 caravans en 45 campers, waarmee oorspronkelijk is gerekend – moet het NEN 6060-rapport worden herzien. Indien nodig moeten dan aanvullende brandveiligheidsmaatregelen getroffen worden. Deze vuurbelasting wordt gemonitord via het vastgestelde toezichtarrangement. De toezichtfrequentie bedraagt één keer per jaar.

Omdat uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat maximaal 300 plekken mogelijk zijn, wordt dit aantal als voorwaarde voorgesteld in de vvgb.

<u>Conclusie</u>
Vanuit ruimtelijk oogpunt zijn er geen belemmeringen, mits er een aantal voorwaarden aan de vvgb/omgevingsvergunning wordt verbonden, zoals hiervoor is toegelicht is.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?
Er is een aantal kanttekeningen te plaatsen.

- De aanvraag zelf is nooit aangepast, ondanks herhaaldelijke verzoeken daartoe, onder andere per brief van 26 juli 2023. Uit onderliggende stukken en bij het dossier gevoegde mails moet worden afgeleid wat precies wordt aangevraagd.
- De ruimtelijke onderbouwing is gebrekkig. In de laatst aangeleverde versie (12 oktober 2023) is een aantal zaken niet aangepast of verbeterd, ondanks het verzoek daartoe. Het gaat dan om bijvoorbeeld:
  - het omvatten van Heermanszwet 5, ondanks dat deze geen deel uitmaakt van de vergunningaanvraag;
  - het ten onrechte ingenomen standpunt dat er sprake is van een bestaand bedrijfsgebouw (onder andere bladzijden 8 en 9). Dat deel van de ruimtelijke onderbouwing kan derhalve niet onderschreven worden. Het geldende bestemmingsplan is op 13 maart 2014 vastgesteld. De definitie van bedrijfsgebouw luidt: 'een gebouw dat blijkens aard en indeling bruikbaar en noodzakelijk is voor de uitoefening van een bedrijf, met uitzondering van (bedrijfs)woningen en kassen'. De definitie van bestaand bouwwerk luidt: 'aanwezig of in uitvoering op het tijdstip inwerkingtreding van het

bestemmingsplan, dan wel een bouwwerk dat gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, tenzij in de regels een ander tijdstip is bepaald;' Tot 2016 was een kas aanwezig. Aangezien kassen zijn uitgezonderd van de definitie 'gebouw', kan een tot bedrijfsgebouw verbouwde kas niet vallen onder bestaand bedrijfsgebouw. Conclusie is derhalve dat sprake is van nieuwe bedrijfsgebouwen en nieuw gebruik, beide in afwijking van het bestemmingsplan;
  - vervolgens wordt in de ruimtelijke onderbouwing bij onder andere parkeren ten onrechte een vergelijking gemaakt tussen de aanvraag en de feitelijke illegale toestand, die in de vergunning aangevraagd wordt. Logischerwijs is dan de (foutieve) conclusie dat er geen ruimtelijke effecten zijn. De vergelijking moet gemaakt worden tussen de aangevraagde situatie en de (legale) planologische mogelijkheden. Alle dergelijke vergelijkingen en de conclusies daaruit kunnen dus niet onderschreven worden;
  - het geluidsonderzoek gaat uit van geluid op de gevel in plaats van geluid op de erfgrens en gebruikt andere openingstijden dan de eigen website.
- Er wordt niet voldaan aan een groene inpassing, zoals vanuit de REVR wenselijk is. De aanvrager heeft een brief van Liander overhandigd dat het aan de Heermanszwet-zijde niet mogelijk is bomen en/of struiken te planten wegens aanwezige leidingen en de door Liander geplande uitbreidingen daarvan. Omdat het om een legalisatie van een bestaande situatie gaat, is er geen ruimte om het anderszins op te lossen.
- Om de parkeerplaatsen langs de loods te kunnen gebruiken, moet er gebruik gemaakt worden van het naastliggende perceel. In dit geval mag ervanuit gegaan worden dat hiervoor toestemming is. Als aanvrager dit echter privaatrechtelijk niet goed regelt, kunnen er (bij bijvoorbeeld een andere eigenaar) in de toekomst problemen ontstaan. Vanuit de omgevingsvergunning moet het aantal van 38 in stand worden gehouden. Aanvrager moet daarvoor dan een oplossing vinden (wellicht in de loods).
- Door medewerking aan initiatieven met een dergelijke hoge verkeersaantrekkende werking zal de wegenstructuur in 1CD en Rijsenhout op termijn vollopen. Dat kan andere ontwikkelingen belemmeren. Deze kanttekening betreft overigens alleen de reguliere opslag.
- Daarnaast kan er sprake zijn van precedentwerking voor de andere transformatiegebieden binnen de REVR, omdat ook daar geldt dat er geen verkeersaantrekkende werking mag zijn.

Hoewel de ruimtelijke onderbouwing gebreken vertoont, zijn deze niet van zo'n aard dat dit in de weg staat aan het nemen van een besluit vvgb. Bovendien worden een aantal van deze gebreken ondervangen door de gestelde voorwaarden.

Ten slotte bestaat er het risico dat de feitelijke situatie (nog) niet overeenkomt met wat nu vergund wordt, omdat een vergunning beoordeeld wordt op basis van hetgeen wordt aangevraagd. Het is de verantwoordelijkheid van de aanvrager om te zorgen dat de feitelijke situatie in overstemming is met de vergunning.

3.3 Wat mag het kosten?

Aan de uitvoering van dit voorstel zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.
Het plan is exploitatieplanplichtig. Er kan worden afgezien van een exploitatieplan als de kosten anderszins verzekerd zijn, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst. Ons college heeft op 24 maart 2026 besloten een anterieure overeenkomst aan te gaan (13161132).

Wat zijn de financiële risico's?
Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van dit besluit.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het besluit over de vvgb. Het college is bevoegd gezag voor het besluit over de omgevingsvergunning en een eventueel exploitatieplan. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is voor de afhandeling gemandateerd. Het eerste aanspreekpunt binnen het college is de portefeuillehouder Ruimtelijke Ontwikkeling.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?
Communicatie
Na besluitvorming wordt de vvgb samen met het besluit omtrent de omgevingsvergunning zes weken ter inzage gelegd. In die periode kunnen belanghebbenden beroep indienen.

Juridische grondslag
Op basis van artikel 4.3 van de Invoeringswet Omgevingswet wordt deze aanvraag onder het oude recht afgehandeld.
De aanvraag valt onder artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In artikel 2.27, eerste lid Wabo is bepaald dat een vvgb van de gemeenteraad nodig is. Dit besluit maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning.
Op basis van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro) in combinatie met 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het plan exploitatieplanplichtig.
Ons college kan daarvan afzien als de kosten anderszins zijn verzekerd, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Handhaving
Op 30 september 2016 is een voornemen verstuurd tot het opleggen van een last onder dwangsom vanwege het stallen van caravans en dergelijke. Dit handhavingstraject is niet doorgezet.
Op 15 september 2019 (aangevuld op 6 oktober 2019) is er een verzoek tot handhaving binnengekomen om op te treden tegen de zonder vergunning gerealiseerde nieuwbouw.
Op 3 juli en 6 juli 2020 is het handhavingstraject gestart door het verzenden van de voornemens tot het opleggen van een last onder dwangsom aan beide grondeigenaren. De definitieve lasten onder dwangsom zijn op 7 en 21 september 2020 verzonden. De last is opgelegd voor drie overtredingen (gebruik, bouw en inrit) van in totaal € 100.000.
Op 16 oktober 2020 heeft de aanvrager hiertegen bezwaar gemaakt.
Het bezwaar is behandeld door de bezwarencommissie in een zitting op 9 februari 2021. De bezwarencommissie heeft in haar advies geconstateerd dat er sprake is van overtredingen, het college bevoegd is handhavend op te treden en dat geen sprake is van gewekt vertrouwen. De commissie is ook van mening dat er geen sprake is van een noodzaak tot onverwijld handhaven en dat eerst een besluit genomen moet worden op de aanvraag omgevingsvergunning. Hoewel dat laatste feitelijk onjuist is, omdat er pas zicht op legalisatie bestaat na het ter inzage leggen van een ontwerpomgevingsvergunning, is er toch voor gekozen de vergunningafhandeling af te wachten. Tot op heden is er daarom geen beslissing op bezwaar genomen. Dit traject kan weer opgepakt worden na een beslissing over de omgevingsvergunningaanvraag. Onderdeel daarvan is de vvgb die nu voorligt. Er bestaat het risico dat de feitelijke situatie (nog) niet overeenkomt met wat nu vergund wordt, omdat een vergunning beoordeeld wordt op basis van hetgeen wordt aangevraagd.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?
Indien er beroep ingesteld wordt zal de raad hierover geïnformeerd worden.

4. Ondertekening
Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris, de burgemeester,

Hermineke van Bockxmeer Marianne Schuurmans-Wijdeven

b.a. RAJH van Daal

Bijlage(n):
- Ruimtelijke onderbouwing d.d. 12-10-2023
- Akoestisch rapport d.d. 10-11-2023
- Plattegrond nieuwe situatie d.d. 30-07-2024, at-002