gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Taurusavenue 100
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852

Verzenddatum

– 6 OKT. 2026

Cluster	Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Inlichtingen	Dominique Ong
Telefoon	0900 1852
Uw brief	1 september 2026
Ons kenmerk	13777403
Bijlage(n)	Geen
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen van de fractie van Forza! over de aanvraag voor de bouw van 27 woningen aan de Oude Kruisweg achter 41 te Cruquius (Landje van Draaijer)

Geachte heer, mevrouw,

Op 2 september 2026 ontvingen wij schriftelijke vragen van de fractie van Forza! over de aanvraag voor de bouw van 27 woningen aan de Oude Kruisweg achter 41 te Cruquius (Landje van Draaijer). Onze excuses voor het feit dat de beantwoording later is dan de hiervoor gestelde termijn. Onderstaand treft u de beantwoording aan.

Algemene toelichting op de ruimtelijke onderbouwing
Bij het opstellen van het ontwerpbesluit was de ruimtelijke onderbouwing van 17 april 2024 de meest recente versie die bij ons voorhanden was. Een meer recentere versie was op dat moment al opgesteld, maar nog niet bij ons ontvangen. Daarom is bij het ontwerpbesluit de op dat moment voorhanden zijnde versie gevoegd.

De meest recente versie is inmiddels ontvangen. Deze versie wordt bij de terinzagelegging van het ontwerpbesluit betrokken en vormt de basis voor de verdere beoordeling en besluitvorming. Ten opzichte van de eerder voorhanden zijnde versie is met name het stikstofonderzoek geactualiseerd en zijn enkele kleinere aanvullingen en aanpassingen doorgevoerd. De inhoudelijke uitgangspunten van de ruimtelijke onderbouwing zijn daarbij niet wezenlijk gewijzigd.

Het feit dat bij het ontwerpbesluit een eerdere versie van de ruimtelijke onderbouwing was gevoegd, heeft daarmee geen gevolgen voor de inhoudelijke beoordeling van het plan. Bij de terinzagelegging wordt de meest recente versie van de ruimtelijke onderbouwing, inclusief de daarbij behorende actuele onderzoeken, beschikbaar gesteld. Daarmee kunnen de raad en belanghebbenden kennisnemen van de actuele onderbouwing van het plan.

Vraag 1
Waarom wordt voor de verkeersgeneratie gerekend met sterk stedelijk gebied, terwijl dezelfde locatie bij parkeren als niet-stedelijk wordt aangemerkt? En waar komt de circa 194 verkeersbewegingen uit het ruimtelijk advies vandaan, terwijl de ruimtelijke onderbouwing uitkomt op 189,3 tot 210,9?

Antwoord:
De aanvrager heeft een ruimtelijke onderbouwing ingediend. In deze onderbouwing is voor de verkeersgeneratie uitgegaan van een sterk stedelijk gebied. Op basis daarvan komt de aanvrager uit op een bandbreedte van 189,3 tot 210,9 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Wij toetsen de ingediende aanvraag en beoordelen daarbij de ingediende stukken. Het kan zijn dat wij daarbij andere uitgangspunten hanteren dan die in de ruimtelijke onderbouwing zijn gebruikt. Dat is bij deze aanvraag het geval. De beoordeling van ons is leidend voor het te nemen besluit.

Voor onze beoordeling is gebruikgemaakt van de methodiek uit het Handboek Parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 en van de Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW)-kencijfers conform de publicatie Toekomstbestendig parkeren voor het bepalen van de verkeersgeneratie. De gemeente gaat voor deze locatie uit van 'niet-stedelijk' in plaats van 'sterk stedelijk'. Daarnaast hanteren wij vanwege de nabijgelegen Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) -halte de minimum bandbreedte.

Dit leidt voor de twaalf twee-onder-een-kapwoningen tot 7,4 motorvoertuigbewegingen per woning per etmaal en voor de vijftien rijwoningen tot 7,0. In totaal komt dit uit op 193,8 motorvoertuigbewegingen per etmaal, afgerond circa 194.

Vraag 2
Op basis van welke verkeerskundige berekening wordt geconcludeerd dat het extra verkeer geen problemen oplevert? Is daarbij ook gekeken naar de verdeling over de Oude Kruisweg, Bennebroekerdijk en N201 en naar wat deze wegen aankunnen?

Antwoord:
De ontwikkeling zorgt voor circa 194 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal. Om te beoordelen of het omliggende wegennet dit extra verkeer kan verwerken, is gekeken naar het type weg, de hoeveelheid verkeer die er nu rijdt en de hoeveelheid verkeer die op deze wegen passend wordt geacht. Daarbij is gekeken naar de Oude Kruisweg, Bennebroekerdijk, Spieringweg en N201.

Weg	**Type weg**	**Huidige intensiteit**	**Richt-/wenswaarde**
Oude Kruisweg	Erftoegangsweg / woonstraat	circa 500–750 motorvoertuigen (mvt)/etmaal	circa 2.500 mvt/etmaal
Bennebroekerdijk	Erftoegangsweg / Ringdijk	circa 3.800 mvt/etmaal	maximaal 5.000 mvt/etmaal
Spieringweg	Gebiedsontsluitingsweg	circa 10.000 mvt/etmaal	circa 15.000 mvt/etmaal
N201	Provinciale weg, 2×2 rijstroken	circa 26.000–27.000 mvt/etmaal	circa 35.000–70.000 mvt/etmaal

De richt-/wenswaarden zijn gebaseerd op CROW-richtlijnen, gemeentelijk beleid en verkeerskundige vuistregels, rekening houdend met het type weg.

Uit de vergelijking blijkt dat de toename van circa 194 motorvoertuigbewegingen per etmaal past binnen de functie en verkeersbelasting van de omliggende wegen.

Naast de wegvakken zijn voor de verkeersafwikkeling ook de kruispunten van belang. Om te beoordelen wat dit extra verkeer betekent voor de kruispunten, is gekeken hoeveel verkeer er tijdens het drukste uur bijkomt. Van de circa 194 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal vinden naar verwachting circa 19 à 20 bewegingen plaats in het drukste uur. Deze toename is beperkt: gemiddeld gaat het om ongeveer één extra motorvoertuigbeweging per drie minuten. Bovendien verdeelt het verkeer vanuit het plan zich na de Oude Kruisweg over verschillende routes, waardoor op de wegen en kruispunten verderop slechts een deel van het extra verkeer terechtkomt.

De extra verkeersbelasting tijdens het drukste uur leidt naar verwachting niet tot merkbaar langere wachttijden of knelpunten in de verkeersafwikkeling op de omliggende kruispunten. Op basis van de beoordeling van zowel de wegvakken als de kruispunten wordt verwacht dat het extra verkeer van de ontwikkeling via het bestaande wegennet kan worden afgewikkeld.

Vraag 3
De Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD)-richtafstand is 85 meter, het gemeentelijke conceptbeleid gaat uit van 68 meter en in dit plan wordt 51 meter aangehouden. Welke zelfstandige gezondheidsafweging ligt ten grondslag aan de conclusie dat 51 meter hier verantwoord is?

Antwoord:
Bij een ruimtelijke beoordeling moet worden beoordeeld of ter plaatse van de te realiseren woningen sprake kan zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
De Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD) richtlijn geeft aan om minimaal 50 meter afstand te houden bij een drukke weg gelegen buiten de bebouwde kom. Daaraan wordt voldaan. De GGD richtlijn gaat bij de definitie van een drukke weg uit van 10.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/e). De N201 heeft echter een verkeersintensiteit van 34.000 mvt/e. Vanuit gezondheid is een grotere afstand gewenst. Maar dit moet worden afgewogen in het geheel en het belang van de woningbouw. Een grotere afstand hanteren is ontwerp technisch niet mogelijk. Geconcludeerd is dat bij een afstand van 51 meter in dit geval er nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Vraag 4
Ringvaart- en ringdijkbeleid
Waarom staat het Ringvaart- en ringdijkbeleid op 'n.v.t.', terwijl de Bennebroekerdijk wel wordt meegenomen bij verkeer, geluid en de groene buffer richting de dijkzone?

Antwoord:
Het opnemen van de Bennebroekerdijk als onderdeel van de ruimtelijke en verkeerskundige context betekent niet dat het Ringvaart- en ringdijkbeleid als afzonderlijk toetsingskader op de aanvraag van toepassing is.

Bij de beoordeling van het plan is uiteraard rekening gehouden met de ligging van het plangebied ten opzichte van de Bennebroekerdijk. De dijk is onder meer betrokken bij de beoordeling van verkeer, geluid en de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van het plan.

In het gemeentelijke beoordelingsformulier is het specifieke beleidskader voor de Ringvaart en ringdijk als 'n.v.t.' aangemerkt, omdat de ontwikkeling niet leidt tot een activiteit waarop dat specifieke beleidskader als zelfstandig toetsingskader van toepassing is.

Het feit dat de Bennebroekerdijk in andere onderdelen van de ruimtelijke beoordeling wel een rol speelt, is hiermee niet tegenstrijdig.

Vraag 5
Flora en fauna
In de ruimtelijke onderbouwing wordt nader onderzoek genoemd voor meer soorten dan alleen vleermuizen, huismussen en kleine marters. Zijn alle genoemde soorten inmiddels onderzocht en zo ja, kunnen deze onderzoeken met de raad worden gedeeld?

Antwoord:
In het kader van de aanvraag is eerst een ecologische quickscan uitgevoerd. Die quickscan heeft tot doel:
- vast te stellen welke beschermde soorten en functies mogelijk voorkomen;
- te bepalen voor welke soorten of soortgroepen nader onderzoek noodzakelijk is.

Vanuit de quickscan werd geadviseerd om nader onderzoek uit te voeren naar het mogelijk voorkomen van huismus, gierzwaluw, roofvogels, kleine marterachtigen, eekhoorn en vaatplanten. Deze soorten zijn allen onderzocht en de resultaten hiervan zijn samengevoegd in één rapport. Voor vaatplanten werden aanvullingen gevraagd die zijn beantwoord in een nadere rapportage. Vanuit hier zijn alle geadviseerde aanvullende onderzoeken en eventuele bijbehorende mitigerende- en compenserende maatregelen uitgevoerd.

De beschikbare ecologische onderzoeken maken onderdeel uit van het dossier.

Vraag 6
M.e.r.
In de ruimtelijke onderbouwing wordt een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd, terwijl in het gemeentelijke beoordelingsformulier staat 'vormvrije m.e.r. nodig? nee'. Hoe verhouden deze twee passages zich tot elkaar?

Antwoord:
Omdat de aanvraag omgevingsvergunning op 21 september 2022 is ingediend, is de oude wetgeving van toepassing.

De ruimtelijke onderbouwing bevat een vormvrije m.e.r.-beoordeling. De ontwikkeling is aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van categorie D11.2 van het Besluit milieueffectrapportage. Omdat het project met 27 woningen ruim onder de drempelwaarde blijft, is beoordeeld of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. De conclusie is dat deze zijn uitgesloten.
De vermelding 'vormvrije m.e.r. nodig? nee' in het gemeentelijke beoordelingsformulier is een korte samenvatting van die conclusie: er is wel beoordeeld, maar er is geen verdere m.e.r.-procedure nodig.

Vraag 7
Stikstof
Is na het vervallen van de bouwvrijstelling opnieuw gekeken naar de stikstofuitstoot tijdens de bouw- en aanlegfase? Zo ja, kan deze beoordeling met de raad worden gedeeld?

Antwoord:
Zoals in de algemene toelichting is aangegeven, wordt bij de terinzagelegging de meest recente versie van de ruimtelijke onderbouwing beschikbaar gesteld. Deze versie bevat een actualisatie van het stikstofonderzoek en enkele kleinere aanvullingen en aanpassingen.

In de geactualiseerde ruimtelijke onderbouwing is een stikstofdepositieberekening opgenomen. Daarin is beoordeeld dat de ontwikkeling, inclusief gebruiksfase, niet leidt tot een stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden hoger dan 0,00 mol/ha/jaar.

Na het vervallen van de bouwvrijstelling is in de geactualiseerde onderbouwing ook gekeken naar de bouw- en aanlegfase. De uitkomst is dat ook deze fase geen significante stikstofdepositie veroorzaakt op Natura 2000-gebieden.

De onderliggende AERIUS-berekening maakt onderdeel uit van het dossier en wordt bij de terinzagelegging als onderdeel van de geactualiseerde ruimtelijke onderbouwing ter inzage gelegd. De raad heeft inmiddels het volledige dossier toegestuurd gekregen.

Vraag 8
Actualiteit van de stukken
De ruimtelijke onderbouwing dateert van 17 april 2024 en verwijst onder andere naar het Handboek parkeernormen 2018 en de Woonvisie 2012-2015. Welke onderzoeken en beleidskaders zijn nog actueel en welke definitieve versies vormen de basis voor het positieve advies?

Antwoord:
De datum van de ruimtelijke onderbouwing is niet bepalend voor het toepasselijke wettelijke regime; dat volgt uit het overgangsrecht. Omdat de aanvraag vóór 1 januari 2024 is ingediend, wordt zij afgehandeld onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het daarbij behorende beleid.

De geactualiseerde ruimtelijke onderbouwing, die bij de tervisielegging wordt gevoegd, vormt de basis voor het positieve advies. Daarin zijn:

- de relevante onderzoeken (onder andere bodem, asbest, ecologie, geluid, externe veiligheid, water, stikstof) verwerkt en waar nodig geactualiseerd;
- de beleidskaders toegepast die binnen het Wabo-regime en het toen geldende gemeentelijke en provinciale beleid relevant zijn.

Voor parkeren is het Handboek parkeernormen Haarlemmermeer 2018 toegepast. Op basis daarvan is de parkeerbehoefte berekend op 45,6 parkeerplaatsen; in het plan zijn 48 parkeerplaatsen opgenomen, waarmee aan de norm wordt voldaan.

De Woonvisie 2012-2015 is betrokken als onderdeel van het destijds geldende woonbeleid, maar de kern van de beoordeling ligt bij de actuele woningbouwopgave en de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies. De geactualiseerde onderbouwing borgt dat de onderzoeken voldoende basis bieden voor de besluitvorming.

Vraag 9
Omgevingsvisie
Hoe is concreet beoordeeld dat deze ontwikkeling past bij het dorpse karakter van Cruquius, terwijl het gemeentelijke advies hierover alleen vermeldt dat er 'geen strijd' is met de Omgevingsvisie?

Antwoord:
In de ruimtelijke onderbouwing is de locatie beschreven als een grotendeels onbebouwd agrarisch perceel binnen de kern van Cruquius, ingeklemd tussen de N201 en de lintbebouwing van de Oude Kruisweg en Bennebroekerdijk.

De beoordeling van het dorpse karakter is gebaseerd op:
- de aansluiting op de bestaande bebouwingsstructuur (lintbebouwing, eerdere woningbouw Oude Kruisweg 35–37);
- de schaal van de ontwikkeling (27 grondgebonden woningen, twee-onder-één-kap en drive-in);
- de groene en ruim opgezette inrichting, inclusief speeltuin en waterbassin;
- de ontsluiting via de bestaande structuur en de inpassing in het bestaande woongebied.

Op basis van deze integrale ruimtelijke beoordeling is geconcludeerd dat de ontwikkeling niet leidt tot een onevenredige aantasting van het dorpse karakter van Cruquius en in lijn is met de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040. De formulering 'geen strijd' in het gemeentelijke advies is de beleidsmatige samenvatting van die ruimtelijke beoordeling.

Vraag 10
Locatieaanduiding
Waarom wordt in het raadsvoorstel gesproken over 'achter Oude Kruisweg 41' en in de ruimtelijke onderbouwing over 'achter Oude Kruisweg 33-37'? Betreffen alle stukken exact hetzelfde plangebied en dezelfde aanvraag?

Antwoord:
Omdat de betreffende gronden onbebouwd zijn en geen eigen huisnummer hebben, wordt bij publicatie van de aanvraag een nabijgelegen adres gebruikt als locatieaanduiding. Hiermee wordt voor belanghebbenden duidelijk gemaakt op welke locatie de aanvraag betrekking heeft. Het exacte plangebied kan vervolgens worden vastgesteld aan de hand van de bij de aanvraag behorende stukken, die kunnen worden ingezien.
De verschillende locatieaanduidingen ('achter Oude Kruisweg 41' en 'achter Oude Kruisweg 33-37') zien op dezelfde locatie en aanvraag. Het verschil betreft uitsluitend de wijze waarop de locatie in de verschillende stukken is aangeduid. Dit heeft geen gevolgen voor de inhoudelijke beoordeling. Uit de samenhang van de stukken en de bijbehorende tekeningen is voldoende duidelijk en herleidbaar dat het om hetzelfde plangebied en dezelfde aanvraag gaat.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris,	de burgemeester,
Hermineke van Bockxmeer	Marianne Schuurmans-Wijdeven