



gemeente
Haarlemmermeer

Concept-raadsvoorstel

Onderwerp Ontwerpverklaring van geen bedenkingen Heermanszwet 1a Rijsenhout

Portefeuillehouders mr. Charlotte van der Meij, mr. drs. Beryl van Straten

Inlichtingen Jaap Huibers

Collegevergadering P.M.

Raadsvergadering

Raadsvoorstelnummer

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. een ontwerpverklaring van geen bedenking vast te stellen voor de bouw en gebruik van een bedrijfsgebouw aan de Heermanszwet 1a in Rijsenhout, onder de volgende voorwaarden:
 - a. uitsluitend voor caravanstalling met totaal maximaal 300 plaatsen voor caravans en campers en maximaal 2.110 m² andere bedrijfsmatige opslag;
 - b. er zijn maximaal xx campers toegestaan;
 - c. buitenopslag of -stalling is niet toegestaan;
 - d. verkeersbewegingen uitsluitend in de dagperiode (07.00 tot 19.00 uur), voor caravans ophalen en brengen bovendien buiten spijstijden;
 - e. 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 echter minimaal 2,5 x 5,75 meter moeten zijn;
 - f. landschappelijke inpassing van de (zuid)gevel naast de Heermanszwet met gebiedseigen beplanting.

2. Samenvatting

Er is op 4 april 2016 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend. De aanvraag ziet op nieuwbouw 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.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Er is op 4 april 2016 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend om de kassen op Heermanszwet 1a aan te passen ten behoeve van zonnepanelen (OLO-4357487) en het verbreden van een uitweg. De aanvraag ziet echter op nieuwbouw 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.

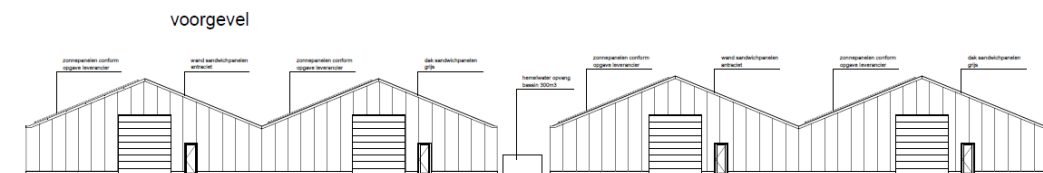
Het uiteindelijke doel is beslist op de aanvraag, daarvoor is ook een verklaring van geen bedenking (vvgb) van de raad noodzakelijk. We stellen de raad voor een ontwerp-vvgb vast te stellen, onder een aantal voorwaarden. Overigens geldt daarbij altijd dat de (bouw)technische

toets alsnog tot een (ontwerp)weigering van de vergunning kan leiden, ondanks het afgeven van een (ontwerp)vvgb.

Wat is de aanleiding, context?

De aanvraag

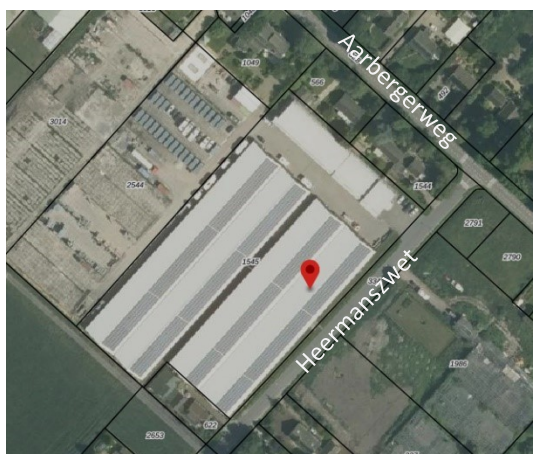
Er is op 4 april 2016, aangevuld op onder andere 27 mei 2019, 30 december 2019, 24 februari 2020 en 12 oktober 2023 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor de bouw van twee bedrijfspanden (met zonnepanelen) met daartussen een hemelwaterbassin en het verbreden van een uitweg. Het ene gebouw is 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 m², waarvan 6.900 m² bedoeld is voor caravanstalling en 2.110 m² 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 m² (1,2 hectare) groot. Er is ruimte voor 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.BPGrysijsenhouteo-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 nieuwbouw gerealiseerd ten behoeve van caravanstalling en opslag en de uitrit verbreedt.

Sinds juli 2019 loopt er een handhavingprocedure 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 het handhavingdossier worden afgerond. Als de omgevingsvergunning geweigerd wordt, dan zal het handhavingstraject voortgezet moeten worden. 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) heeft het college daarom de raad voorgesteld de ontwerp-vvgb te weigeren. De raad heeft op 2 september 2021 besloten dit voorstel van de agenda te halen, in afwachting van de raadsessie 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 verval, 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 bedrijfsbestemming aan de agrarisch bestemming gaat. De raad heeft op 21 december 2023 (101788822) besloten een ontwerp-vvgb 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 op 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 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).

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Om deze aanvraag af te kunnen ronden moet de raad eerst een ontwerpbesluit nemen over de vvgb. Dat besluit wordt samen met het ontwerpbesluit omtrent de omgevingsvergunning zes weken ter inzage gelegd. In die periode kunnen belanghebbenden een zienswijze indienen. Daarna moet de gemeenteraad een definitief besluit nemen omtrent 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 vervolgd wordt.
- De gevraagde functies caravanstalling en bedrijfsmatige opslag passen binnen de REVR.
- Buitenopslag is niet wenselijk voor opslagbedrijven als deze.
- De bouwhoogten zijn niet hoger dan die al planologische 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. Gelet op de afwegingen 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.
- Er wordt niet voldaan aan een groene inpassing, zoals vanuit de REVR wenselijk is. De aanvrager heeft mondeling aangegeven dat aan de Heermanszwet-zijde het niet mogelijk is bomen en/of struiken te planten wegens aanwezige leidingen. In de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) staan echter beplantingssoorten die ook boven leidingen geplant kunnen worden. Om toch een groene inpassing te bewerkstelligen wordt daarom begroeiing als voorwaarde opgenomen.
- Voor bedrijven en milieuzonering geldt dat er een richtafstand geldt van 30 meter tot woningen. In dit geval zijn de gebouwen dicht en is de milieuhinder ontstaat 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.

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 verkeer aantrekkende 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 motorvoertuigen (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 gemeente Etten-Leur uit van een kengetal van 8,0 mvt per ha per dag (verkregen door tellingen).
- 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).
- 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)
- 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 14ha).

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) 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 verkeersmodel 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 / bezoeker extensief (5,7 per 100 m² bvo) met een oppervlakte van 2.110 m². 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 m² bvo zijn voor 2.110 m² 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 m² bvo/parkeernorm 1,3 per 100 m² 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 ervanuit gegaan dat hiervoor toestemming 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).

Huisnummer	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 jurisprudentie moet het meetpunt (ook) op de erfgrans 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.

Conclusie

Vanuit ruimtelijk oogpunt zijn er geen belemmeringen, mits er een aantal voorwaarden aan de vvgb/omgevingsvergunning verbonden worden.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?

- 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) zijn 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 hierover 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, kan een tot bedrijfsgebouw verbouwde kas dan wel een nieuw gebouw niet vallen onder bestaand bedrijfsgebouw. Uit controles en (lucht)foto's blijkt dat er sprake is van nieuwe gebouwen en niet het ophogen van bestaande gebouwen. Conclusie is derhalve dat sprake is van nieuwe gebouwen 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 erfsgrens en gebruikt andere openingstijden dan de eigen website;
 - Er is niet onderbouwd waarom een groene inpassing niet mogelijk is, ondanks het verzoek daarom. Mondeling is door de aanvrager aangegeven dat er kabels en leidingen liggen.
- 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 ontwerpbesluit vvgb. Bovendien worden een aantal van deze gebreken ondervangen door de gestelde voorwaarden.

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.

Op DATUM heeft het college besloten een ontwerpexploitatieplan vast te stellen. Deze wordt gelijktijdig met het ontwerpbesluit omgevingsvergunning ter inzage gelegd.

OF

Er kan worden afgezien van een exploitatieplan als de kosten anderszins verzekerd zijn, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst. Er is op DATUM een anterieure overeenkomst

gesloten (nr. xxxx).

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 het ontwerpbesluit over de vvgb wordt deze tezamen met de ontwerpomgevingsvergunning en het ontwerpexploitatieplan toegezonden aan de aanvrager. De stukken worden ook zes weken ter inzage gelegd. In deze periode kan iedereen een zienswijze 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.

Het college kan daarvan afzien indien de kosten anderszins zijn verzekerd, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Het niet voldoen aan het Bouwbesluit is een weigeringsgrond (artikel 2.10, 1.a. Wabo).

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 2020 en 6 juli 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 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. Het vraagstuk omtrent legalisatie wordt immers pas afgesloten met een beslissing over de omgevingsvergunningaanvraag. Onderdeel daarvan is de (ontwerp)verklaring van geen

bedenkingen, die nu voorligt. Als de omgevingsvergunning geweigerd wordt, zal het handhavingstraject voortgezet moeten worden.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd?

De raad zal na de terinzagelegging gevraagd worden een definitief besluit te nemen. Hierbij worden ingediende zienswijzen meegewogen.

De raad zal ook geïnformeerd worden als er een ontwerpweigering ter inzage gelegd wordt.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris, de burgemeester,

Cees Vermeer

Marianne Schuurmans-Wijdevan

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

OPLEGNOTITIE

Onderwerp: Ontwerpverklaring van geen bedenkingen Heermanszwet 1a Rijsenhout

Nummer	
Versie	1
Thema	Ruimtelijke ordening, grootschalig groen, recreatie en water
Indieners	mr. Charlotte van der Meij, mr. drs. Beryl van Straten
Steller	J. Beelen
Verzoek portefeuillehouder	De raad voor te stellen dit raadsvoorstel ter besluitvorming te agenderen.
Beslispunten voor de raad	1. jyetyjetj 2. eyjetjety 3. etyjetjkmeytj 4. tgjyjetkjmkeyt
Overwegingen portefeuillehouder m.b.t. proces	De portefeuillehouders verzoeken om het voorstel direct op de stemmingenlijst te plaatsen.
Proces formele besluitvorming afronden vóór (wettelijk vereiste termijn)	

Historie:- Ruimtelijk Economische Visie Rijsenhout (REVR, 2018.0012822, vastgesteld 19 april 2018).

- Raadsvoorstel tot weigering vvgb (29 juni 2021, 2021.0001677),
- Verslag raadsvergadering van 2 september 2021 (voornoemd raadsvoorstel van agenda gehaald)
- Verslag raadsessie Voortgang ontwikkeling Rijsenhout (14 oktober en 4 november 2021)
- Verslag raadssessie Vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout (28 april 2022)
- Raadsbrief 'Informatie over verkeerscijfers naar aanleiding van sessie over de vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout en het Raadsvoorstel daarover' (11 mei 2022, 2022.0000461)
- Raadsbesluit Vervolgaanpak deelgebied 1CD Rijsenhout (2 juni 2022, 2022.0000461)
- Raadsbesluit ontwerpverklaring van geen bedenking Aarbergerweg 22 te Rijsenhout (21 december 2023, 101788822)
- Raadsbesluit vaststelling verklaring van geen bedenking Aarbergerweg 22 te Rijsenhout (11 april 2024, 10475398)
- Beantwoording schriftelijke (vervolg) vragen van de fractie van Forza! Haarlemmermeer over ICD/Heermanszwet 1a (11509395, 19 november 2024 en **nr., Datum**)

Wanneer en hoe wordt de raad over de voortgang geïnformeerd.

De raad zal na de terinzagelegging gevraagd worden een definitief besluit te nemen. Hierbij worden ingediende zienswijzen meegewogen.

De raad zal ook geïnformeerd worden als er een ontwerpweigering ter inzage gelegd wordt.

Informeren derden	Moeten er derden geïnformeerd worden:
Aanvrager en verzoeker om handhaving	Ja
Indieners zienswijzen	Zijn er zienswijzen ingediend:
	Nee

Planning proces

Thema:			
Stap	Datum	Doel	Gewenste rol college