Onderbouwing aanvaardbaar woon- en leefklimaat
Locatie: [redacted]
Datum: 20-03-2026
Opgesteld door: [redacted]

Inleiding:
Deze onderbouwing heeft tot doel aan te tonen dat de voorgenomen uitbreiding van de bestaande woning aan [redacted] kan plaatsvinden binnen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Hierbij wordt specifiek gekeken naar de relevante milieufactoren die de kwaliteit van het woon- en leefklimaat kunnen beïnvloeden, zoals:
• luchtvaartgeluid afkomstig van Schiphol Airport,
• geluid en milieubelasting van omliggende bedrijven, en
• mogelijke trillingen van verkeer of bedrijfsactiviteiten.
De onderbouwing toetst de voorgenomen ontwikkeling aan geldende beleids- en wettelijke kaders, waaronder het Luchthavenindelingsbesluit (LIB), het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) en het Activiteitenbesluit/Bkl, evenals de VNG-handreiking Bedrijven en Milieuzonering. Het doel is inzicht te bieden in de effecten op het woon- en leefklimaat en aan te tonen dat deze effecten beheersbaar zijn, zodat de uitbreiding planologisch verantwoord kan worden uitgevoerd.

1. Situatie: uitbreiding bestaande woning
In dit onderdeel wordt de aard van de ontwikkeling beschreven en wordt bepaald of sprake is van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling of een wijziging binnen een bestaande situatie. Dit is relevant voor de mate waarin milieunormen en ruimtelijke kaders, zoals een goede ruimtelijke ordening, moeten worden toegepast.

Er is sprake van:
• een bestaande, legale woning
• een uitbreiding van de woning (geen nieuwe woning)
De uitbreiding leidt niet tot een nieuw geluidsgevoelig object, maar tot een wijziging van een bestaande situatie.

2. Luchtvaartgeluid
In dit onderdeel wordt de invloed van luchtvaartgeluid beoordeeld conform het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) en de systematiek rond de geluidmaat Lden. Getoetst wordt of ter plaatse sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en of kan worden voldaan aan de geldende binnennormen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

Uit het reeds aangeleverde rapport (bijlage 2) blijkt:
• Ligging nabij de 48 dB Lden-contour van Schiphol Airport
• Geluidbelasting:
    o 48–52 dB Lden
    o 40–45 dB Lnight

Belangrijkste punten uit het reeds aangeleverde Luchtvaartgeluidsrapport:
• Dit ligt binnen het toepassingsbereik van het LIB
• Er is geen absolute bouwbeperking
• Met maatregelen wordt voldaan aan:
    o ≤33 dB (woonruimten)
    o ≤30 dB (slaapruimten)

Planologische conclusie:
• Luchtvaartgeluid is volledig afgewogen en akkoord bevonden door gemeente Haarlemmermeer
• Binnenklimaat is aantoonbaar geborgd

[redacted]
T [redacted]
E Email [redacted]
W [redacted]
BTW [redacted]
KvK [redacted]
Bank [redacted]

3. Effect van uitbreiding op geluid (essentiële redenering)
Hier wordt beoordeeld of de voorgenomen uitbreiding leidt tot een wijziging in de milieubelasting op de locatie. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is van belang of sprake is van een toename van geluidbelasting of een verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Bij de uitbreiding geldt:
• De geluidbelasting op de locatie verandert niet
• Alleen de gebouwmassa wijzigt
Er is geen sprake van een toename van milieubelasting, alleen van een interne functiewijziging/vergroting.

Daarnaast:
• Nieuwe gevels moeten voldoen aan het Bbl
• Er is reeds aangetoond dat dit haalbaar is

4. Bedrijven en VNG-handreiking
In dit onderdeel wordt de invloed van omliggende bedrijven beoordeeld aan de hand van de VNG-handreiking Bedrijven en Milieuzonering. Deze handreiking geeft richtafstanden tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies, met als doel het waarborgen van een goed woon- en leefklimaat. Daarbij wordt ook gekeken naar het omgevingstype (rustige woonwijk of gemengd gebied).

• De woning aan de [redacted] is reeds bestaand
• Bedrijven in de omgeving: (bijlage 1)
    o Het bedrijf Loon op Zand Grondverzet functioneert al met deze woning als referentie de afstand tussen de erf grenzen is 105m
• De uitbreiding:
    o voegt geen extra woning toe
    o vergroot alleen het bestaande gebruik

In de bestemmingsplankaart staat voor het kavel van Loon op Zand Grondverzet een functieaanduiding voor een milieucategorie van *bedrijf tot en met categorie 2* wat betekend dat het bedrijf lichte hinder mag veroorzaken op deze locatie.

De VNG-richtafstand welke aangehouden wordt is 30m. deze afstand wordt in gemengd gebied gereduceerd tot 10 m.
De uitbreiding van de bestaande woning leidt niet tot een nieuwe milieugevoelige functie en vormt daarom geen aanleiding om de VNG-richtafstanden strikt toe te passen.

Aanvullend:
• Bedrijven worden als gevolg van het uitbreiden van de bestaande woning niet extra beperkt
• Er ontstaat geen nieuw milieuknelpunt

5. Geluid van bedrijven en verkeer
In dit onderdeel wordt beoordeeld of de geluidbelasting afkomstig van bedrijven en wegverkeer voldoet aan de geldende normen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer (thans opgenomen in het Besluit activiteiten leefomgeving en het Bkl) en of sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

• De woning is al een toetsingsobject onder voorheen het Activiteitenbesluit en nu het Bkl (Besluit kwaliteit leefomgeving)
• Geluidniveaus moeten daar al aan voldoen

Belangrijk:
Als de situatie nu acceptabel is, blijft die dat ook na uitbreiding van de woning — geziener geen intensivering plaatsvindt het blijft namelijk nog steeds een woning.
Er is:
• geen extra woning
• geen extra geluidgevoelige bestemming

6. Trillingen
Hier wordt beoordeeld of trillingen afkomstig van verkeer of bedrijfsactiviteiten kunnen leiden tot hinder of schade aan de woning. De beoordeling vindt plaats op basis van de SBR-richtlijnen (Stichting Bouwresearch), waarin grenswaarden zijn opgenomen voor zowel hinder voor personen als mogelijke schade aan gebouwen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld of sprake is van een aanvaardbaar trillingsniveau.

Beoordeling
De voorgenomen ontwikkeling betreft een uitbreiding van een bestaande woning. Daarbij geldt:
• Bestaande situatie als uitgangspunt
De woning is reeds aanwezig en wordt al blootgesteld aan eventuele trillingsbronnen in de omgeving, zoals wegverkeer en bedrijfsactiviteiten. De uitbreiding brengt hierin geen verandering in de aard of ligging van de woning ten opzichte van deze bronnen.

• Geen nieuwe trillingsbronnen
De voorgenomen ontwikkeling introduceert geen nieuwe activiteiten die trillingen veroorzaken. Ook worden geen bestaande bronnen intensiever benut als gevolg van het plan.

• Geen toename van blootstelling
De uitbreiding van de woning leidt niet tot een relevante toename van de blootstelling aan trillingen. De afstand tot mogelijke bronnen blijft ongewijzigd en de uitbreiding vindt plaats binnen de bestaande kavelstructuur.

• Regulering via bestaande kaders
Eventuele trillingen afkomstig van omliggende bedrijven of verkeer vallen onder bestaande wet- en regelgeving en richtlijnen. Bedrijven dienen te voldoen aan algemene zorgplichten en, indien van toepassing, aan normen uit het Besluit activiteiten leefomgeving (Bkl) en de SBR-richtlijnen.

• Geen aanwijzingen voor overschrijding
Er zijn geen concrete aanwijzingen dat ter plaatse sprake is van trillingsniveaus die de richtwaarden voor hinder of schade overschrijden. De bestaande woning functioneert reeds zonder bekende trillingsproblematiek.

Gelet op het feit dat sprake is van een bestaande situatie, geen nieuwe trillingsbronnen worden toegevoegd en de blootstelling niet toeneemt, kan worden geconcludeerd dat trillingen geen belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling. Ter plaatse blijft sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

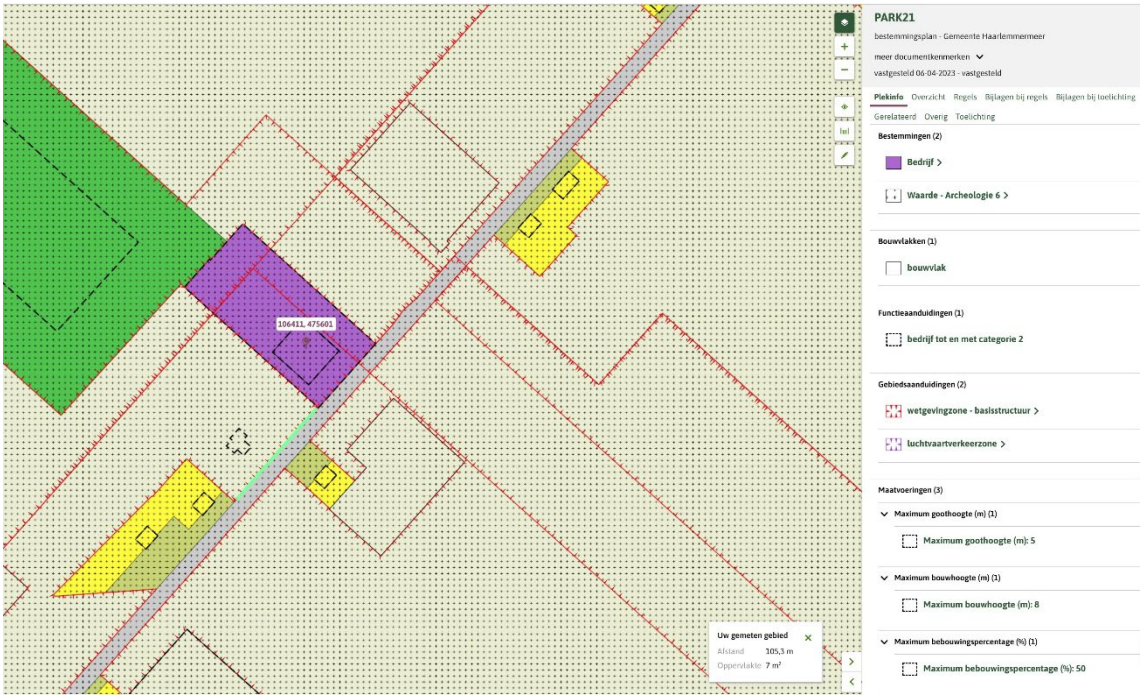
7. conclusie
De locatie [redacted] betreft een bestaande, legale woning, waarop een uitbreiding wordt beoogd. De voorgenomen uitbreiding leidt niet tot een nieuwe geluidsgevoelige functie, maar tot een interne vergroting van het bestaande woonoppervlak.
Uit het uitgevoerde onderzoek naar luchtvaartgeluid blijkt dat de locatie, gelegen binnen de invloedssfeer van Schiphol Airport, een geluidbelasting kent van circa 48–52 dB Lden en 40–45 dB Lnight. Door toepassing van bouwkundige maatregelen zoals gevelisolatie, geluidswerend glas, ventilatiesystemen en juiste oriëntatie van slaapkamers wordt voldaan aan de maximaal toegestane binnen niveaus van respectievelijk 33 dB in woonruimten en 30 dB in slaapkamers, zoals vastgesteld in de door de gemeente goedgekeurde toetsing. Hiermee is een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd.

Ten aanzien van omliggende bedrijven wordt aangesloten bij de VNG-handreiking Bedrijven en Milieuzonering. Het dichtstbijzijnde bedrijf is gelegen aan [redacted], op een afstand van 105 m (gemeten van kavelhoek tot kavelhoek) van de woningkavel. Dit bedrijf valt in milieucategorie 2, waarvoor de handreiking een richtafstand van circa 30 m hanteert. Aangezien de locatie zich bevindt in een gemengd gebied, kan deze richtafstand worden teruggebracht tot circa 10 m. Gelet op de bestaande woning, de aanzienlijke afstand van 105 m tot het bedrijf en het feit dat de uitbreiding geen nieuwe geluidsgevoelige functie toevoegt, vormt de VNG-richtafstand geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Conclusie: Gelet op het bestaande karakter van de woning, de goedgekeurde maatregelen tegen luchtvaartgeluid en de ruime afstand tot omliggende bedrijven, kan worden gesteld dat de uitbreiding van de woning aan [redacted] geen verslechtering van het woon- en leefklimaat veroorzaakt. De voorgenomen ontwikkeling is daarmee planologisch en milieutechnisch aanvaardbaar.

Bijlage 1
Bedrijf (Loon op Zand Grondverzet) tot en met categorie 2

- Afstand: 105,3 m



Bijlage 2

11-03-2026
Opgesteld door [redacted]

1. Luchtvaartgeluid

1.1 Toetsingskader
De planlocatie is gelegen binnen het invloedsgebied van **Amsterdam Airport Schiphol**. Voor de beoordeling van luchtvaartgeluid wordt gebruikgemaakt van de geluidindicator **Lden (Level day-evening-night)**. Deze indicator geeft de energetisch gemiddelde geluidbelasting over een etmaal weer, waarbij een toeslag van 5 dB wordt toegepast voor de avondperiode (19:00–23:00 uur) en een toeslag van 10 dB voor de nachtperiode (23:00–07:00 uur).

De ruimtelijke beperkingen rondom de luchthaven zijn vastgelegd in het **Luchthavenindelingbesluit Schiphol** (LIB). Binnen dit besluit zijn onder andere geluidcontouren vastgesteld die de mate van luchtvaartgeluid rond de luchthaven aangeven. De **48 dB Lden-contour** wordt in de praktijk beschouwd als de grens waarbinnen sprake kan zijn van relevante geluidbelasting door vliegverkeer.

1.2 Ligging planlocatie
De onderzochte locatie bevindt zich aan de [redacted], gelegen in de gemeente **Nieuw-Vennep**, binnen de provincie **Noord-Holland**.

De locatie ligt op circa 6 tot 7 kilometer ten zuiden van de luchthaven. Door deze ligging kan het gebied worden beïnvloed door vliegverkeer van en naar verschillende start- en landingsbanen van de luchthaven, afhankelijk van windrichting en baangebruik.

1.3 Geluidbelasting
Op basis van de beschikbare geluidcontourkaarten van Schiphol kan worden vastgesteld dat de omgeving van Nieuw-Vennep zich nabij de rand van de **48 dB Lden-geluidcontour** bevindt.

Voor de planlocatie kan de geluidbelasting indicatief worden vastgesteld op:

- **Lden:** circa **48 – 52 dB**
- **Lnight:** circa **40 – 45 dB**

Dit betekent dat het luchtvaartgeluid ter plaatse hoorbaar aanwezig kan zijn, met name tijdens passages van vliegtuigen. De geluidbelasting wordt echter beschouwd als passend binnen de randvoorwaarden van het huidige luchthavenbeleid en de bijbehorende ruimtelijke regelgeving.

1.4 Beoordeling
De berekende indicatieve geluidbelasting ligt rond de grens van de 48 dB Lden-zone. Binnen deze zone kan hinder door vliegverkeer optreden, maar het gebied behoort niet tot de zwaarst belaste zones rondom de luchthaven.

Het **Luchthavenindelingbesluit Schiphol** stelt voor deze geluidsniveaus geen absolute belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen, mits wordt voldaan aan de overige planologische en bouwtechnische randvoorwaarden.

1.5 Maatregelen voor binnen niveau
Om te voldoen aan de binnen niveaus zijn onderstaande maatregelen voorgesteld:

1. **Gevelisolatie**
    - Toepassing van gevels met een geluidsreductie van minimaal **R'w 20–25 dB** afhankelijk van de exacte gevelsituatie.
2. **Dubbel- of driedubbel glas**
    - Geluidswerende ramen met een R'w van **30–35 dB** om het binnen niveau in woon- en slaapruimtes te verlagen.
3. **Ventilatiesystemen**
    - Geluidsarme ventilatie (WTW-systemen) zodat ramen gesloten kunnen blijven, essentieel voor het bereiken van de 30 dB in slaapkamers.
4. **Oriëntatie van slaapkamers**
    - Waar mogelijk de slaapkamers weg van de meest belaste gevel plaatsen of extra akoestische maatregelen toepassen.
5. **Extra drempel voor piekgeluiden**
    - Akoestische voorzieningen zoals tochtstrips en geluiddempende luifels kunnen additioneel bijdragen aan het verlagen van incidentele pieken.

1.6 Verwachte resultaten
Bij correcte toepassing van bovenstaande maatregelen wordt verwacht dat de **binnen niveaus in woonruimten ≤33 dB Lden** en in **slaapruimten ≤30 dB Lnight** worden gerealiseerd, conform de richtlijnen van het Bouwbesluit en het beleid rond Schiphol.

1.7 Conclusie
Hoewel de buitengeluidbelasting van 48–52 dB Lden en 40–45 dB Lnight hoger is dan de gewenste binnen niveaus, kan door toepassing van geschikte gevelisolatie, geluidswerend glas en ventilatie de binnenkant van de woning voldoen aan de **maximaal toegestane binnen niveaus van 33 dB in woonruimten en 30 dB in slaapkamers**. De voorgenomen ontwikkeling kan daarmee een goed woon- en leefklimaat garanderen.