Ruimtelijke onderbouwing

Project	*Molenweg te Aalsmeerderbrug*
Status	*Versie 1.0*
Projectnummer	*24027*
Kenmerk	*24027.RO*
Datum	*9 april 2024*



Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

info@meesruimteenmilieu.nl | www.meesruimteenmilieu.nl | IBAN NL94ABNA0587770562 | KvK 34237628

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
2	Projectbeschrijving	5
2.1	Projectlocatie	5
2.2	Projectplan	5
2.3	Geldende bestemmingsplannen	8
3	Ruimtelijk beleid	10
3.1	Rijksbeleid	10
3.2	Provinciaal beleid	11
3.3	Gemeentelijk beleid	14
4	Omgevingsaspecten	16
4.1	Ladder voor duurzame verstedelijking	16
4.2	Archeologie en cultuurhistorie	16
4.3	Milieuzonering	18
4.4	Bodem	19
4.5	Duurzaamheid	20
4.6	Externe veiligheid	21
4.7	Geluid	25
4.8	Kabels en leidingen	26
4.9	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)	28
4.10	Luchtkwaliteit	31
4.11	Natuur	34
4.12	Ontplofbare oorlogsresten	35
4.13	Verkeer en parkeren	35
4.14	Water	37
4.15	(Vormvrije) m.e.r-beoordeling	39
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	41
5.1	Economische uitvoerbaarheid	41
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	42

Bijlagen

1	Verkennend bodemonderzoek, Mos milieu 2024
2	Geluidsonderzoek, M+P 2024
3	Quickscan flora en fauna, Crex ecologisch advies 2023
4	Stikstofberekening, Stikstofberekenen.nl 2024

1 INLEIDING

In opdracht van Wilco Vink heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van een woning ter plaatse van de Molenweg te Aalsmeerderbrug. Omdat de ontwikkeling niet mogelijk is op basis van het vigerende bestemmingsplan, dient een planologische procedure te worden doorlopen.

Omdat de aanvraag voor 1 januari 2024 is ingediend is de oude wet- en regelgeving van kracht voor de beoogde ontwikkeling. De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van de omgevingsvergunning voor de activiteit ‘planologisch strijdig gebruik’. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de motivatie om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan, de zogenoemde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Voorliggende rapportage betreft de GRO, waarin het project aan de hand van zowel ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd.

2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 PROJECTLOCATIE

De projectlocatie is gelegen aan de Molenweg (naast 165) te Aalsmeerderbrug. De locatie wordt omringd door Schiphol aan de noordzijde, de kleinschalige camping Westeinder Vinkhoeve aan de oostzijde, bedrijven aan de zuidzijde en kassen aan de westzijde. De kavel kent het perceelnummer 3309, sectie AK van de kadastrale gemeente Haarlemmermeer (gemeentecode: HLM03).

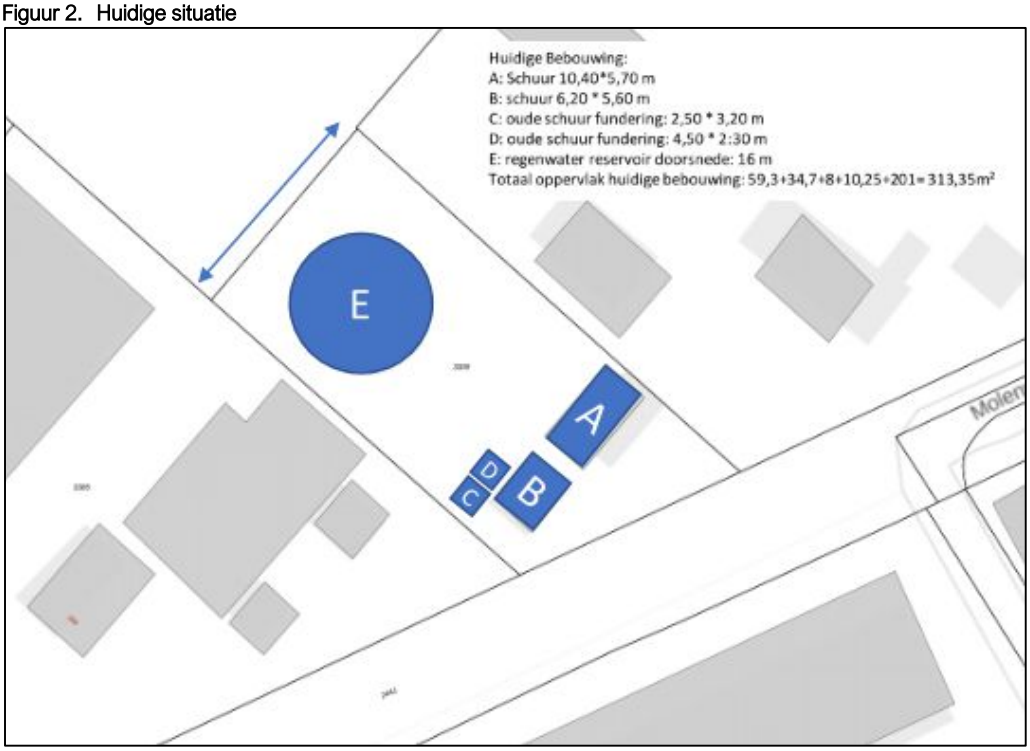
Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie



2.2 PROJECTPLAN

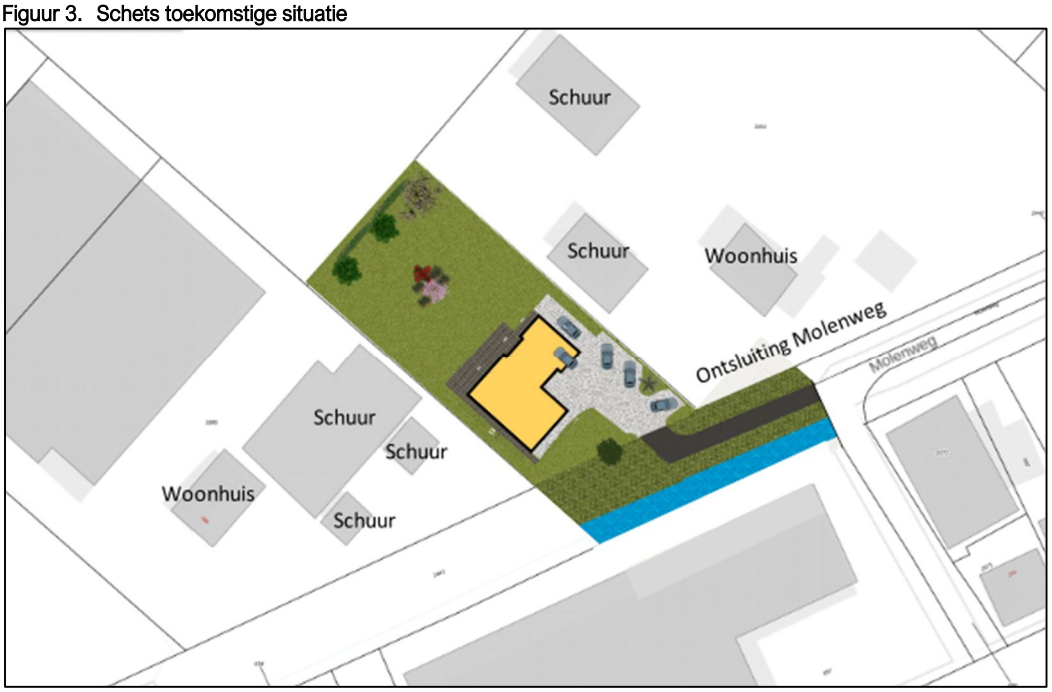
In de huidige situatie zijn er twee schuren, twee oude schuurfundering en een regenwater reservoir gevestigd op de projectlocatie. De locatie is onderdeel van een voormalig agrarisch bedrijf. Het naastliggende perceel aan de oostzijde is verkocht en daar is een camping voor in de plaats gekomen.

Figuur 2. Huidige situatie



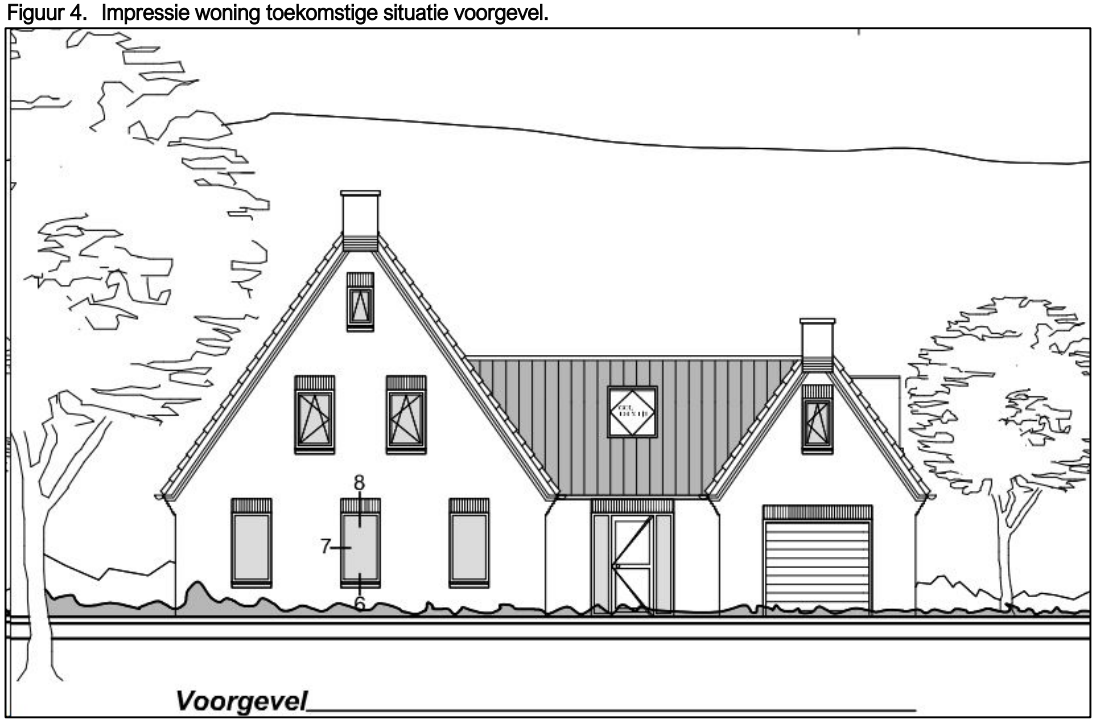
Het doel is om de opstallen op bovenstaande figuur te slopen en hier een woning voor in de plaats te bouwen. De opstallen die in de huidige situatie gevestigd zijn op de locatie maakten onderdeel uit van het voormalige agrarische bedrijf. Het bedrijf is gestopt en de eigenaar van het terrein heeft de wens om een woning te realiseren op de locatie en de huidige bebouwing te slopen. Het parkeren wordt op eigen terrein opgelost.

Figuur 3. Schets toekomstige situatie

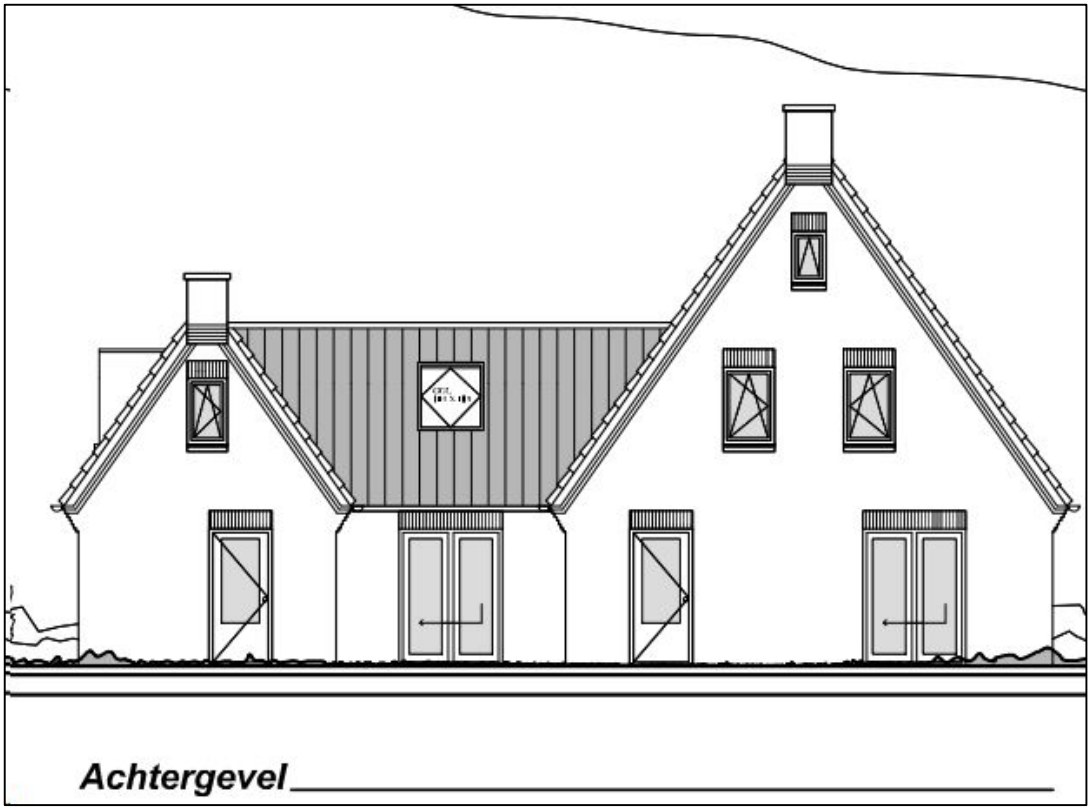


De te realiseren woning bestaat uit een woondeel en een aangebouwde garage. De maximale nokhoogte betreft circa 9,5 meter en voor een deel circa 7 meter. De goothoogte ligt op circa 3 meter.

Figuur 4. Impressie woning toekomstige situatie voorgevel.



Figuur 5. Impressie woning toekomstige situatie achtergevel.

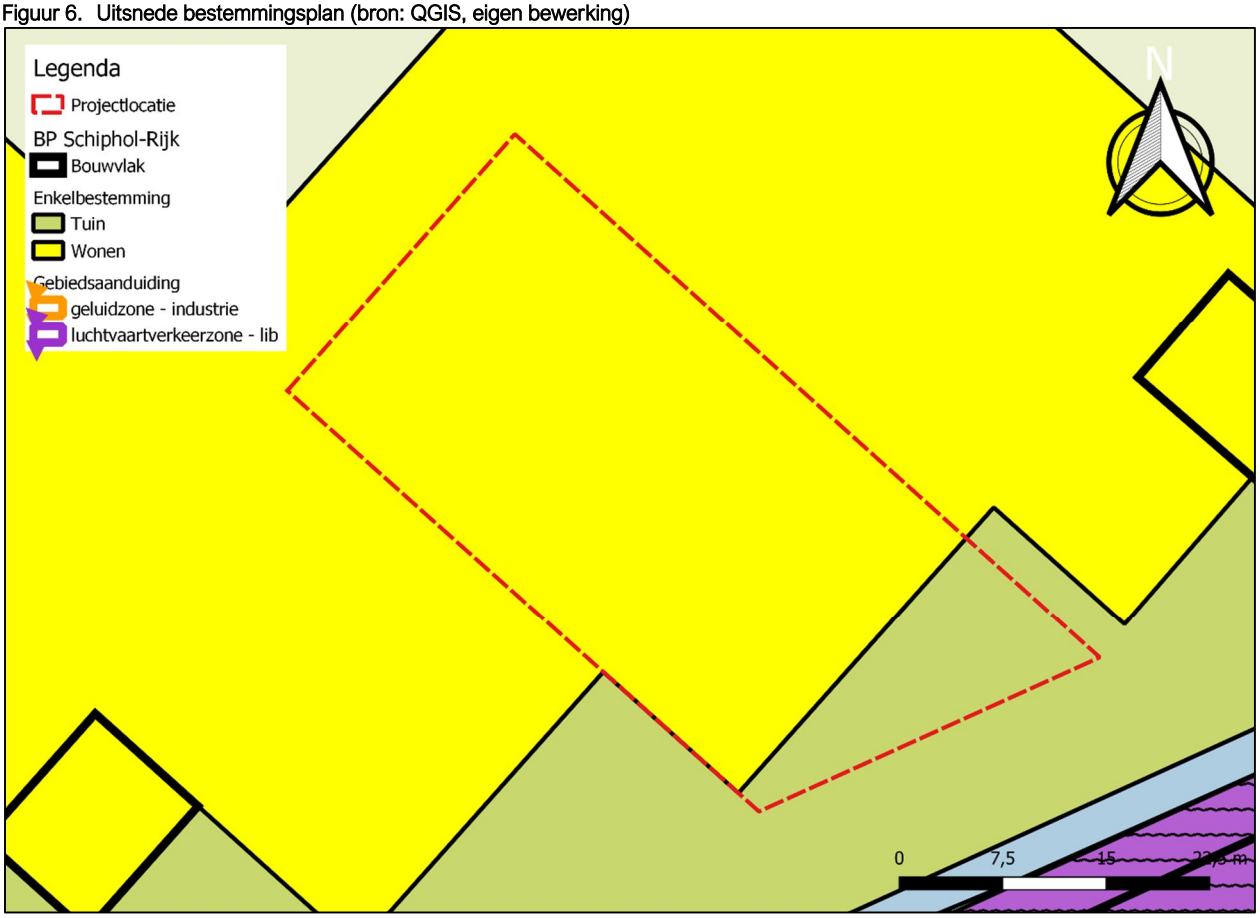


2.3 GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN

2.3.1 Bestemmingsplan Schiphol-Rijk

Ter plaatse van het projectgebied is het bestemmingsplan “Schiphol-Rijk” geldend. Dit plan is op 4 juli 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer. De projectlocatie heeft de bestemming ‘Wonen’, met de gebiedsaanduidingen ‘geluidzone - industrie’ en ‘luchtvaartverkeerzone – lib’. Er geldt geen bouwvlak waarbinnen gebouwd mag worden, enkel de functieaanduiding ‘specifieke vorm van wonen – vrijgekomen agrarische bebouwing’. Figuur 4 bevat een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan. Vervolgens worden de relevante bepalingen uit de regels weergegeven, voor zover relevant voor de ontwikkeling en daarmee niet limitatief.

Figuur 6. Uitsnede bestemmingsplan (bron: QGIS, eigen bewerking)



Toets aan bestemmingsplan

De ontwikkeling van één woning is in lijn met de enkelbestemming ‘Wonen’ en ‘Tuin’. De woning zal worden gerealiseerd binnen de enkelbestemming ‘Wonen’. Binnen de projectlocatie is geen bouwvlak gesitueerd waar gebouwd mag worden. De beoogde woning is daarmee in strijd met de bouwregels van het aldaar geldende bestemmingsplan.

Om de genoemde strijdigheid weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, wordt een procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning ‘planologisch strijdig gebruik’.

2.3.2 Parapluplan parkeerregels

Het bestemmingsplan 'Parapluplan parkeerregels’ is een zogenaamd paraplubestemmingsplan, vastgesteld op 4 oktober 2018 door de gemeenteraad van Haarlemmermeer. Een paraplubestemmingsplan is een

gedeeltelijke herziening van meerdere bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan Parapluplan parkeerregels past en/of vult op slechts één aspect diverse bestemmingsplannen aan. Dit bestemmingsplan voorziet voor alle desbetreffende bestemmingsplannen namelijk in een regeling voor parkeren.

Toets aan bestemmingsplan
De beoogde ontwikkeling voorziet in parkeerruimte op eigen terrein. In paragraaf 4.13 wordt hier nader op ingegaan.

2.3.3 Parapluplan datacenters

Het bestemmingsplan "Parapluplan datacenters" is een zogenaamd paraplubestemmingsplan, vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer op 22 oktober 2020. Een paraplubestemmingsplan is een gedeeltelijke herziening van meerdere bestemmingsplannen. In dit bestemmingsplan wordt voor nieuwe datacenters of uitbreiding van bestaande datacenters een eerste groep belangrijke ruimtelijke elementen vastgelegd.

Toets aan bestemmingsplan
De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een woning en heeft geen betrekking op een uitbreiding of nieuwbouw van een datacenter. Verdere toetsing aan dit bestemmingsplan kan achterwege blijven.

2.3.4 Parapluplan wonen

Het bestemmingsplan "Parapluplan wonen" is een zogenaamd paraplubestemmingsplan, vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer op 10 maart 2022. Een paraplubestemmingsplan is een gedeeltelijke herziening van meerdere bestemmingsplannen.

Dit paraplubestemmingplan is een gedeeltelijke herziening van de bestemmingsplannen (inclusief uitwerkings- en wijzigingsplannen) met als doel expliciet te regelen dat een woning door één huishouden wordt bewoond om zo de leefbaarheid te behouden, met uitzondering van de verhuur van maximaal twee kamers als hospitaverhuur. Daarnaast regelt het bestemmingsplan dat woningen niet gebruikt kunnen als een logiesfunctie of voor het uitoefenen van een bed & breakfast (B&B).

Het bestemmingsplan wijzigt de begripsbepalingen en/of de bestemmingen die de functie wonen, woningen, woongebouwen dan wel andere benamingen die zien op de functie wonen toelaten. Voor het overige blijven de oorspronkelijke plannen van kracht.

Toets aan bestemmingsplan
De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een woning. De woning zal dor één huishouden worden bewoond en leent zich niet voor de verhuur van kamers of als bed & breakfast (B&B). Dit bestemmingsplan vormt geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

2.3.5 Parapluplan parkeerregels – partiële herziening

Het bestemmingsplan "Parapluplan parkeerregels - partiële herziening" is een zogenaamd paraplubestemmingsplan, vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer op 9 maart 2023. Deze partiële herziening ziet op het parapluplan parkeerregels. In de praktijk bleek dat het afwijken van de regel dat op eigen terrein in voldoende mate parkeerruimte wordt gerealiseerd, niet toepasbaar was. Met een gedeeltelijke aanpassing van de twee geldende bestemmingsplannen voor het parkeren, namelijk de bepalingen over de afwijkingsbevoegdheid van het college, is ervoor gezorgd dat de bevoegdheid om van die planregel af te wijken weer kan worden gebruikt. Dit draagt bij aan een kortere behandelperiode voor aanvragen omgevingsvergunning waarbij zorgvuldig en gemotiveerd van het parkeerbeleid wordt afgeweken.

Toets aan bestemmingsplan
De beoogde ontwikkeling voorziet in parkeerruimte op eigen terrein. In paragraaf 4.13 Wordt hier nader op ingegaan.

3 RUIMTELIJK BELEID

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk. De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

<u>De vier prioriteiten</u>
De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie;*
2. *Duurzaam economisch groeipotentieel;*
3. *Sterke en gezonde steden en regio's;*
4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.*

<u>Drie afwegingsprincipes</u>
Het doel van de NOVI is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. *Combineren boven enkelvoudig;*
2. *Kenmerken & identiteit;*
3. *Afwentelen voorkomen.*

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van een woning. De primaire verantwoordelijkheid voor de gebouwde omgeving, de woningvoorraad en de leefbaarheid ligt bij gemeenten en provincies. Het beleid voor de ontwikkeling van deze locatie wordt daarom overgelaten aan de provincie en gemeente. De nationale belangen, de vier prioriteiten uit de Uitvoeringsagenda en de afwegingsprincipes staan niet in de weg aan de voorgenomen ontwikkeling. Gemotiveerd kan worden dat de ontwikkeling juist een bijdrage kan leveren aan de nationale belangen, waaronder het bevorderen van de duurzame ontwikkeling van de fysieke leefomgeving en zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.

3.1.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling belemmert de nationale belangen, de vier prioriteiten uit de Uitvoeringsagenda en de afwegingsprincipes uit de NOVI niet. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt daarom overgelaten aan de provincie en gemeente.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

3.1.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is niet gelegen in gebieden aangewezen op één van de zeventien kaarten van het Barro

3.1.2.2 Conclusie

Het Barro legt geen restricties op voor de locatie waar de ontwikkeling wordt voorzien.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Ter plaatse van de projectlocatie is beoogd om woningbouw te realiseren. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de overzichtsuitspraak van 28 juni 2017 geoordeeld wanneer sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro (ABRvS 28 juni 2017, ECLI:NL:2017:1724). Indien wordt voorzien in meer dan 11 woningen, die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie kunnen worden aangemerkt, is er sprake van een stedelijke ontwikkeling.

Met de beoogde woningbouw wordt voorzien in één woning. De Ladder voor duurzame verstedelijking hoeft formeel niet te worden doorlopen. Wel bestaat de algemene verplichting om nut en noodzaak van het plan aan te tonen. Aan deze verplichting kan worden voldaan door te toetsten aan het provinciaal, gemeentelijk en regionaal beleid. In paragraaf 3.2 en 3.3 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt getoetst aan het lokale beleid ter plaatse van de projectlocatie, waaruit nut en noodzaak van het initiatief volgt.

3.1.3.2 Conclusie

De ladder voor duurzame verstedelijking hoeft formeel niet te worden doorlopen, gezien de beperkte omvang van de woningbouwontwikkeling. Nut en noodzaak van het initiatief wordt aangetoond door te toetsen aan het provinciaal en gemeentelijk beleid ter plaatse van de projectlocatie.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Deze Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door de Provinciale Staten vastgesteld. De omgevingsvisie bevat strategische keuzes voor de lange termijn, welke tot uiting komen in ambities en doelen. Deze zijn gekozen met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren. De provincie

wenst zo in te spelen op veranderingen en transities in het ruimtelijke domein die tijd nodig hebben om tot uiting te komen. De visie ziet op het 'waarom' en op hoofdlijnen op het 'wat'. Onder de hoofdambitie 'balans tussen economische groei en leefbaarheid', zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De omgevingsvisie biedt inzicht in de algemene de ontwikkelprincipes voor de gehele provincie om zo tot een hoge leefomgevingskwaliteit te komen. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Bovenstaande hoofdambitie werkt zich uit in een aantal ambities, hierbij wordt onderscheidt gemaakt tussen ambities voor de leefomgeving zelf en ambities voor het gebruik van de leefomgeving. Deze ambities worden op diens beurt nader uitgewerkt in doelstellingen.

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De omgevingsvisie NH2050 gaat tevens in op een aantal doelstellingen die voortvloeiend uit de ambities. Op de relevante doelstellingen wordt hieronder kort ingegaan.

<u>Doelstelling voor gebruik van de leefomgeving: Wonen en werken</u>
Het aanbod van woon- en werklocaties dient zowel kwantitatief als kwalitatief op elkaar aan te sluiten. Woningbouw dient vooral in en aansluitend op bestaande verstedelijkte gebieden plaats te vinden. Hierbij moet overeenstemming worden gevonden met de kwalitatieve behoeftes en trends, waarbij duurzaamheid een uitgangspunt is en blijft.

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de provinciale ambitie om woningbouw vooral in en aansluitend op bestaande verstedelijkte gebieden in te plannen. De beoogde ontwikkeling is gelegen in Aalsmeerderbrug en omringd door woningen en bedrijven. Daarnaast is de locatie gelegen nabij diverse steden.

3.2.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de voornoemde ambitie van de provincie om woningbouw vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden in te plannen.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

De Omgevingsverordening NH2022 betreft een geconsolideerde omgevingsverordening welke geldt vanaf 1 januari 2024. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie wil middels de omgevingsverordening ontwikkelingen zoals woningbouw en de energietransitie mogelijk maken maar ook waardevolle en bijzondere gebieden in Noord-Holland beschermen. De omgevingsverordening kan vooraf inzicht geven in mogelijk relevante regels voor beoogde ontwikkelingen. De ambities uit de provinciale omgevingsvisie worden middels normering in de omgevingsverordening geconcretiseerd en verankerd.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Voortvloeiend uit de Omgevingsverordening NH2022 wordt geconcludeerd dat de projectlocatie de volgende gebiedsaanwijzingen kent:

- Beperkingengebied regionale waterkeringen (artikel 6.85)
- Datacenter clustering toegestaan (artikel 6.32b)
- LIB 5 zone Schiphol (artikel 6.33 en 6.34)
- Ontgrondingen (artikel 4.58)
- Peilbesluit (artikel 6.91)

Hieronder wordt inhoudelijk ingegaan op de gebiedsaanwijzingen.

<u>Beperkingengebied regionale waterkeringen</u>

Lid 1 geeft aan dat voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Beperkingengebied regionale waterkeringen voorziet het niet in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In afwijking van het dit lid zijn nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk indien hierover overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie. In paragraaf 4.14 wordt nader in gegaan op het wateraspect.

Datacenter clustering toegestaan
Ter plaatse van het werkingsgebied van de gebiedsaanduiding kan worden voorzien in een nieuw datacenter of een uitbreiding van een bestaand datacenter. Hierbij geldt een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m^2 en een elektrisch aansluitvermogen van méér dan 5 MVA. Voorwaarden hierbij zijn dat de locatie is gelegen of grenst aan een bedrijven terrein en dat voor de desbetreffende locatie een stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan is opgesteld.

Het initiatief betreft een woning. Desbetreffend artikel heeft geen invloed op de voorgenomen ontwikkeling.

LIB 5 zone
Artikel 6.33 betreft het toepassingsbereik van de gebiedsaanwijzing. Hierin wordt aangegeven dat de gebiedsaanwijzing ziet op het toevoegen van woningen binnen het gebied van de LIB 5 zone Schiphol (afwegingsgebied 5), zoals bedoelt in het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol. Artikel 6.34 geeft hierbij aan dat woningen alleen toegestaan worden wanneer een motivering wordt gegeven van het feit dat op de desbetreffende locatie sprake is van geluid afkomstig van luchtverkeer en de redenen die ertoe bewegen om woningen ondanks dat geluid op deze locatie toe te staan.

De beoogde ontwikkeling ziet op het toevoegen van één woning binnen het gebied van de LIB 5 zone Schiphol. Om een tot gedegen motivering te komen, wordt in paragraaf 4.9 het stappenplan doorlopen.

Ontgrondingen
In dit artikel wordt verwezen naar gevallen waarbij ontgrondingen binnen het werkingsgebied van deze gebiedsaanduiding vergunningsvrij zijn en op welk wetsartikel die vrijstelling is gebaseerd. Artikel 4.58 lid 1 geeft aan dat in afwijking van artikel 16.7 onder a, onder 2 van het Besluit activiteit leefomgeving (hierna: Bal), een ontgrondingsactiviteit die ziet op het ontgraven tot 10.000 m^3 vrij is gesteld van de vergunningenplicht. Artikel 4.58 lid 2 geeft hierbij aan dat deze vrijstelling (in aanvulling op artikel 16.7 onder g, onder 2 Bal) niet geldt wanneer het gaat om het aanleggen veranderen of verwijderen van een haven, industrieterrein, bouwterrein, sportterrein, park of plantsoen.

De beoogde ontwikkeling ziet niet op de hierboven genoemde ontgrondingsactiviteit. Derhalve is zijn deze artikelen niet relevant voor het initiatief.

Peilbesluit
Desbetreffend artikel geeft aan dat de waterschappen binnen het werkingsgebied van deze gebiedsaanwijzing een of meer peilbesluiten vaststellen voor de aanwezige oppervlaktewaterlichamen.

Bovenstaand artikel is niet van toepassing op de beoogde ontwikkeling daar deze ziet op de bevoegdheid van het vaststellen van een peilbesluit en geen daardoor geen normen bevat die raken aan de ontwikkeling.

3.2.2.2 Conclusie
Met uitzondering van de gebiedsaanwijzing ‘LIB 5 zone Schiphol’ op grond van artikel 6.33 en 6.34 levert de Omgevingsverordening NH2022 geen belemmeringen of randvoorwaarden voor de beoogde ontwikkeling. Het Luchthavenbesluit Schiphol, waar de gebiedsaanwijzing ‘LIB 5 zone Schiphol’ zich op baseert, wordt in paragraaf 4.9 behandeld.

3.2.3 Provinciale Woonvisie

Op 31 maart 2020 is de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 vastgesteld. De provincie en de regio's hebben belang bij het goed functioneren van de woningmarkt. Wonen dient bij te dragen aan het versterken van de kwaliteiten van de provincie. Deze Woonagenda maakt de inzet en bijdrage van de provincie daaraan concreet. Het is daardoor de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland. De Woonagenda volgt uit het provinciaal ruimtelijk beleid uit de Omgevingsvisie NH2050 en het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken' en past daardoor binnen de gestelde randvoorwaarden. De agenda bestaat uit drie delen:

1. *Actieagenda 2020-2025;*
2. *De ambitie, doelstelling, rol en ruimtelijke uitgangspunten;*
3. *Speerpunten provincie en richtinggevende principes voor het woonbeleid.*

Uit deze drie onderdelen volgen een aantal actiepunten, namelijk:

a. Maatwerkafspraken in regionale woonakkoorden
b. Het bieden van kennis, meedenkkracht en hulp
c. Versnellen van de woningbouwproductie
d. Samenwerking stimuleren
e. Verduurzaming wonen
f. Meer flexibiliteit in de woningmarkt
g. Stimuleren circulair bouwen
h. Leveren van informatie en monitoring

3.2.3.1 Relatie tot ontwikkeling

In navolging van de Woonagenda blijkt dat de vraag leidend dient te zijn bij nieuwbouwopgaven. Onderhavige ontwikkeling zorgt voor de realisatie van één woning en draagt daardoor bij aan de woningbouwproductie. De woning dient te voldoen aan de BENG-eisen waardoor zij duurzaam zijn. Hierdoor wordt tevens aan bijdrage geleverd aan de verduurzaming van het wonen in de provincie en de regio.

3.2.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025.

3.3 GEMEENTELIJK BELEID

3.3.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer

De gemeente Haarlemmermeer bestaat grotendeels uit land gewonnen uit het water. Met een pioniersmentaliteit is het nieuwe land ontgonnen. De 31 kernen hebben allemaal een eigen karakter. Van dorpen met een lange geschiedenis, verborgen 'buurtschappen' en dijkdorpen aan de Ringvaart. Tot de doorgegroeide 'kruisdorpen' Hoofddorp en Nieuw-Vennep en 'tuindorp' Badhoevedorp, die steeds meer stadse kanten krijgen. Om de hoek liggen historische steden als Amsterdam, Haarlem en Leiden. In de landelijke dorpen van Haarlemmermeer is ruimte, relatieve rust, gemeenschapszin en zicht op groen, akkers of water. Met voorzieningen op loop- of fietsafstand.

Dorp en stad komen op veel manieren samen in de gemeente. Inwoners voelen zich soms zowel dorpeling als stedeling. Ruim twee derde van de inwoners woont in de grotere kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Door de grote woningbehoefte en de gewenste economische ontwikkeling staat er veel druk op de ruimte. Daarom wordt slim omgegaan met de beschikbare ruimte en wordt deze ruimte gebruikt voor meer functies (multifunctioneel). De gemeente wilt het eigen karakter van de dorpen en het polderlandschap behouden, dorpse kwaliteiten stedelijke gebieden omarmen en op plekken waar het kan het stadse leven uitbouwen.

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling ziet op de toevoeging van één woning op het naastgelegen perceel van de Molenweg 165 te Aalsmeerderbrug. Aalsmeerderbrug is gelegen nabij de steden als Hoofdorp en Amsterdam en draagt bij aan de woningbouwontwikkeling en behoud tegelijkertijd het karakter van het dorp gezien de toevoeging van de woning op een locatie wordt gerealiseerd waar in de huidige situatie een woonfunctie geldt.

3.3.1.2 Conclusie

De Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

4.1.1 Algemeen

De ladder voor duurzame verstedelijking is een instructieregel voor zorgvuldig ruimtegebruik en tegengaan van leegstand. De instructieregel in artikel 5.129g Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) regelt dat bij een wijziging van het omgevingsplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling toepassing van de ladder is vereist. Artikel 8.0b Bkl regelt dat deze instructieregel ook geldt voor een omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

De Ladder voor duurzame verstedelijking, welke vóór 1 januari 2024 voortvloeide uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is beleidsneutraal overgezet naar het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De jurisprudentie is dan ook van belang voor toepassing van de Ladder onder de Omgevingswet.

4.1.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van die ontwikkeling, in relatie tot de omgeving. Voor wonen geldt, dat voor woningbouwlocaties vanaf twaalf woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling die Ladderplichtig is.

De ontwikkeling omvat de realisatie van een woning binnen een woonbestemming, welke enkel in strijdt is met de bouwregels, en kan gelet op de aard en omvang, niet worden getypeerd als nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. De ladder is enkel verplicht bij een realisatie van een plan dat 12 woningen of meer mogelijk maakt. Wel dient de nut en noodzaak van het plan aangetoond te worden. De nut en noodzaak van het plan volgt uit de voorgaande beleidsparagraven waarin aangegeven wordt dat de woningbehoefte in de regio erg groot is. Het realiseren van een enkele woning draagt niet direct bij aan het terugdringen van de woningbehoefte, maar past wel in deze lijn. De initiatiefnemer gaat ook zelf in de te realiseren woning wonen.

4.1.3 Conclusie

De Ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing.

4.2 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

4.2.1 Algemeen

In het Bkl ten aanzien van de bescherming een aantal beginselen geformuleerd (art. 5.130 Bkl). Deze beginselen richten zich op de omgang met monumenten die op grond van het omgevingsplan zijn beschermd, archeologische monumenten, (voorbeschermde) rijksmonumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten en beschermde cultuurlandschappen. Daarnaast zijn in afdeling 8.8 van het Bkl regels gesteld voor de beoordeling van rijksmonumentenactiviteit en het verplaatsen van gebouwde monumenten. Het gemeentelijk beleid over archeologie en cultuurhistorie is vooruitlopend op de Omgevingswet opgenomen op de archeologische beleidskaart en de cultuurhistorische waardenkaart. Deze archeologische waarden en verwachtingen en de cultuurhistorische waarden zijn veelal doorvertaald in respectievelijk archeologische dubbelbestemmingen en cultuurhistorische dubbelbestemmingen opgenomen in het (tijdelijk) omgevingsplan

of activiteitgericht in het gemeentebrede omgevingsplan. Indien het project in deze (werkings)gebieden is gelegen, wordt hieraan getoetst.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

Hieronder worden de aspecten archeologie en cultuurhistorie nader toegelicht. Op basis van het geldende bestemmingsplan kent het projectgebied geen dubbelbestemming waarbij archeologische of cultuurhistorische waarden worden gewaarborgd.

Archeologie

Uit de archeologische beleidskaart blijkt dat de locatie zich bevindt ter plaatse van de zone 'Waarde - Archeologie – 6'. Waarde Archeologie 6 betreft gebieden met een lage verwachting op archeologie. Hier hoeft alleen onderzoek te worden verricht als de bodemingreep van flinke omvang is (> 10.000 m2), omdat de trefkans beperkt is en de kosten van het onderzoek dan niet in verhouding zijn. De beoogde ontwikkeling omvat een kleinere omvang dan 10.000 m^2, waardoor archeologisch onderzoek achterwege kan blijven.

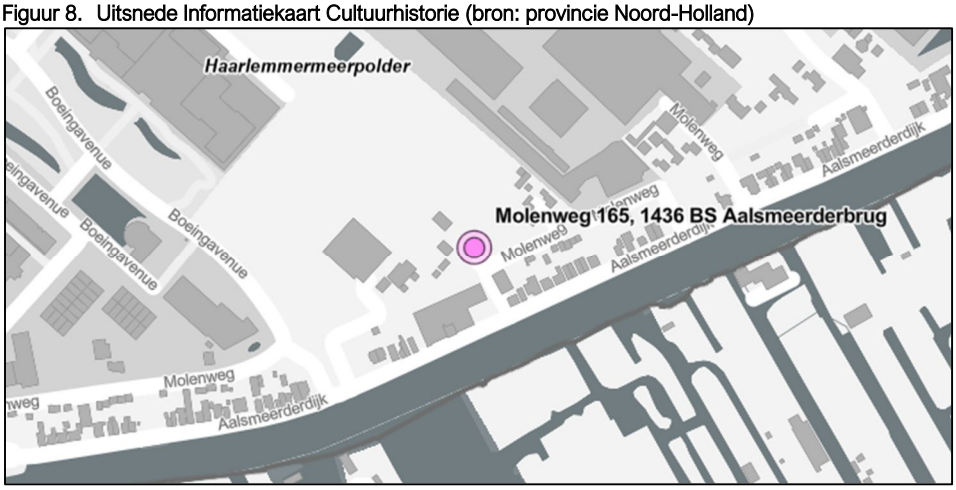
Figuur 7. Uitsnede archeologische beleidskaart Haarlemmermeer, projectlocatie geel omcirkeld (bron: Gemeente Haarlemmermeer)



Cultuurhistorie

De beoogde ontwikkeling is niet aangewezen als een gebied met cultuurhistorische waarden op basis van de Informatiekaart Landschap en cultuurhistorie. Daarnaast is de beoogde locatie ook niet gelegen in het beschermd stads- of dorpsgezicht en is er geen sprake van een monument.

Figuur 8. Uitsnede Informatiekaart Cultuurhistorie (bron: provincie Noord-Holland)



4.2.3 Conclusie

Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.3 MILIEUZONERING

4.3.1 Algemeen

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.
In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Tabel 1. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk / rustig buitengebied	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde woning veroorzaakt zelf geen relevante geluid-, geur-, stofhinder of gevaar naar de omgeving. Wel kunnen activiteiten in het omliggende gebied relevant zijn voor de beoogde woning in het projectgebied.

De projectlocatie kent de bestemming 'Wonen'. Omliggende bestemmingen betreffen overwegend 'Bedrijven' en 'Wonen'. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat sprake is van gemengd gebied.

De dichtstbijzijnde bedrijfsbestemming is gelegen op circa 13 meter afstand ten zuiden van de projectlocatie. Ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 2' zijn bedrijfsactiviteiten behorende tot bedrijfscategorie 1 of 2 toegestaan. Voor milieucategorie 2 geldt een richtafstand van 10 meter in een

gemengd gebied. Gezien de projectlocatie op voldoende afstand is gelegen van de woning (minimaal 17 meter) vormt dit geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Ten oosten van de huidige locatie zijn op circa 100 meter afstand bedrijven tot categorie 4.2 toegelaten. De richtafstand bedraagt 200 m en de beoogde woning ligt binnen de richtafstand. Echter tussen de beoogde woning en het desbetreffende kavel zijn nog enkele andere woningen (woonbestemmingen) gelegen. Deze liggen tegen de bedrijfsbestemming aan en schermen het geluid planologisch af: het bedrijf dient al rekening te houden met deze woningen. Toevoeging van de voorliggende woning levert geen extra beperkingen op ten aanzien van de hier gevestigde bedrijven.

Ten oosten bevindt zich aangrenzend aan de projectlocatie een kleinschalige camping. De camping is gelegen tussen woonbestemmingen. De projectlocatie zelf is al bestemd met een woonbestemming. Het betreft een kleinschalige camping met drie tiny houses en 9 camperplaatsen. Deze vorm van kamperen verhoudt zich goed tot de omliggende woonbestemmingen, mede gezien de kleinschaligheid. De kleinschalige camping moet daarbij in de huidige situatie al rekening moet houden met omliggende woningen. De beoogde ontwikkeling brengt daar geen verandering in.

Aan de noordzijde van de beoogde ontwikkeling bevindt zich een agrarisch perceel. Op deze gronden wordt (winter)tarwe verbouwd. Voor deze activiteit geldt milieucategorie 2, waar een richtafstand van 10 meter geldt binnen een gemengd gebied. De woning wordt gesitueerd op circa 20/25 meter van het agrarisch perceel en ligt daarmee buiten de richtafstand.

Tot slot zijn er geen geur belastende bedrijven (zoals bijvoorbeeld veeteelt of paardenhouderij) aanwezig in de omgeving, waardoor er geen geuroverlast wordt verwacht.

4.3.3 Conclusie

Het aspect activiteiten en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.4 BODEM

4.4.1 Algemeen

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening, dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Of de bodem een planontwikkeling in de weg staat, wordt middels een historisch onderzoek, eventueel aangevuld met een bodemonderzoek, bepaald. De resultaten van het historisch onderzoek, het bodemonderzoek en de conclusie met eventuele saneringsadviezen worden in het bestemmingsplan vermeld.

Wet bodembescherming
In de Wet bodembescherming zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Bij bestemmingswijzigingen, verbouwingen of graafwerkzaamheden zal in veel gevallen een bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden. De gemeente beoordeelt dat per geval. Met het bodemonderzoek kan bepaald worden of de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor de beoogde functie.

Besluit bodemkwaliteit
Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) geeft de lokale bevoegde gezagen de mogelijkheid om de bodemkwaliteit binnen hun gebied actief te gaan beheren binnen de gegeven kaders. Dit geeft onder andere ruimte voor nieuwe projecten op het gebied van natuur, wonen en industrie. Daarnaast worden de kwaliteit en de integriteit van belangrijk intermediairs bij bodemactiviteiten beter geborgd. In het Bbk staan ook regels met betrekking tot het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie. Uitgangspunt in de bijbehorende

normstelling is de directe relatie tussen de chemische bodemkwaliteit en het gebruik van de bodem, gebaseerd op een risicobenadering. In situaties met een gering risico gelden daarom beperkte regels en minder strenge normen dan in situaties met meer risico's.

Gemeentelijke Nota Bodembeheer
Haarlemmermeer probeert zoveel mogelijk een afweging te maken op basis van feitelijke risico's. De Nota Bodembeheer (2020) biedt een praktische richtlijn aan de gemeentemedewerkers, adviesbureaus, aannemers en andere bodemintermediairs hoe in Haarlemmermeer het beste met vrijkomende grond en baggerspecie kan worden omgesprongen, waarbij aan zaken als gezond verstand, kostenbesparing, milieuwinst en voldoen aan geldende wet- en regelgeving veel aandacht is besteed.

Een instrument dat inzicht geeft in de bodem is de bodemkwaliteitskaart, waarin honderden bodemonderzoeken uit de periode 2014-2019 zijn ingevoerd, afkomstig van onverdachte locaties (niet-brongerelateerde verontreinigingen) en is berekening uitgevoerd van de bodemkwaliteit in de diverse bodemkwaliteitszones. Ondanks toegenomen bedrijvigheid in de polder voldoet de diffuse bodemkwaliteit in het grootste deel van het gebied wat betreft de stoffen uit het standaard stoffenpakket nog altijd aan de Achtergrondwaarde (schoon). Deze grond is in principe geschikt om - onder voorwaarden - overal zonder onderzoek te hergebruiken (zone 1). Een klein gedeelte van het gebied heeft een bodemkwaliteit die voldoet aan de kwaliteitsklasse wonen of industrie. In deze zones geldt in principe het generieke beleidskader. In enkele deelgebieden voldoet het generieke kader niet en is gebiedsspecifiek beleid vastgesteld; dit zijn Schiphol Trade Park en Park21.

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van woningen. Woningen betreffen gevoelige functies in het kader van de Wbb, waarvan de gebruikers beschermd dienen te worden tegen onacceptabele verontreinigen in de bodem waarmee zij in aanraking kunnen komen.

Om te beoordelen of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde woonfunctie is een verkennend bodemonderzoek ter plaatse van het projectgebied uitgevoerd. Het onderzoek op de gronden aan de Molenweg is uitgevoerd op 15 maart 2024 door Mos Milieu B.V. en de rapportage is bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. Hieronder worden de resultaten kort weergegeven.

Op basis van de onderzoeksresultaten van het verkennend bodemonderzoek kan de hypothese dat de kwaliteit van de grond niet of nauwelijks beïnvloed is door het voormalige gebruik van de locatie worden aanvaard. Op basis van de resultaten van het verkennend bodemonderzoek en nader onderzoek wordt geconcludeerd dat er op het terrein geen sprake is van een bodemverontreiniging met asbest. De aangetoonde kwaliteit van de bodem vormt milieuhygiënisch gezien geen belemmering voor de geplande werkzaamheden of de beoogde nieuwbouw op de locatie.

Voor de geplande werkzaamheden is geen veiligheidsklasse conform de CROW 400 noodzakelijk. Wel zijn de standaard veiligheidsmaatregelen conform de basishygiëne voor werken met grond van toepassing. Definitieve vaststelling van de veiligheidsklasse ligt bij de aannemer.

4.4.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.5 DUURZAAMHEID

4.5.1 Algemeen

De gemeente Haarlemmermeer zet in op duurzaamheid bij nieuwe ontwikkelingen. Niet alleen in de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 wordt hier aandacht aan besteed, maar ook in de recentelijk

vastgestelde Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040 en het Klimaatadaptatiebeleid Haarlemmermeer. Bij realisatie van nieuwe projecten moet aangegeven worden hoe aan de duurzaamheidsambitie voldaan kan worden.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

De woning wordt duurzaam en energie neutraal uitgevoerd volgens de BENG norm. Daarnaast wordt de woning volgens de eisen in het huidige bouwbesluit geïsoleerd op een wijze waarmee voorkomen wordt dat 's winters de warmte naar buiten gaat en het ‘s zomers koel blijft in de woning. Een balansventilatiesysteem met warmteterugwinning (wtw) garandeert een gezond binnenklimaat door middel van energie zuinige warmteterugwinning. Om de woning aardgasvrij te verwarmen wordt er een bodem warmtepomp geïnstalleerd, deze heeft een hoger rendement, langere levensduur en meer koelvermogen dan een lucht warmte pomp. De woning is zodanig gepositioneerd dat het grootste beschikbare dakoppervlak van de woning richting het zuidwesten ligt om zodanig bijna 95% van de maximale mogelijke energie opbrengst te genereren door middel van zonnepanelen als duurzame energiebron.

4.5.3 Conclusie

Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de realisatie van het nieuwe gebouw.

4.6 EXTERNE VEILIGHEID

4.6.1 Algemeen

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

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (REVI II), zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Denk hierbij aan risico’s van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties. De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op De "Wet Basisnet" is een stelsel van wetten en regels. Het regelt het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast biedt risicokaart.nl inzicht in risicosituaties in de leefomgeving. Dit instrument kan gebruikt worden als informatievoorziening om te helpen bij het voorkomen, bestrijden en beperken van de gevolgen van rampen en zware ongevallen.

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

Op 1 april 2015 zijn het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling basisnet in werking getreden. Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Hierin wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de verantwoordingsplicht. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs de transportroutes, hoe hoog ze zijn en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

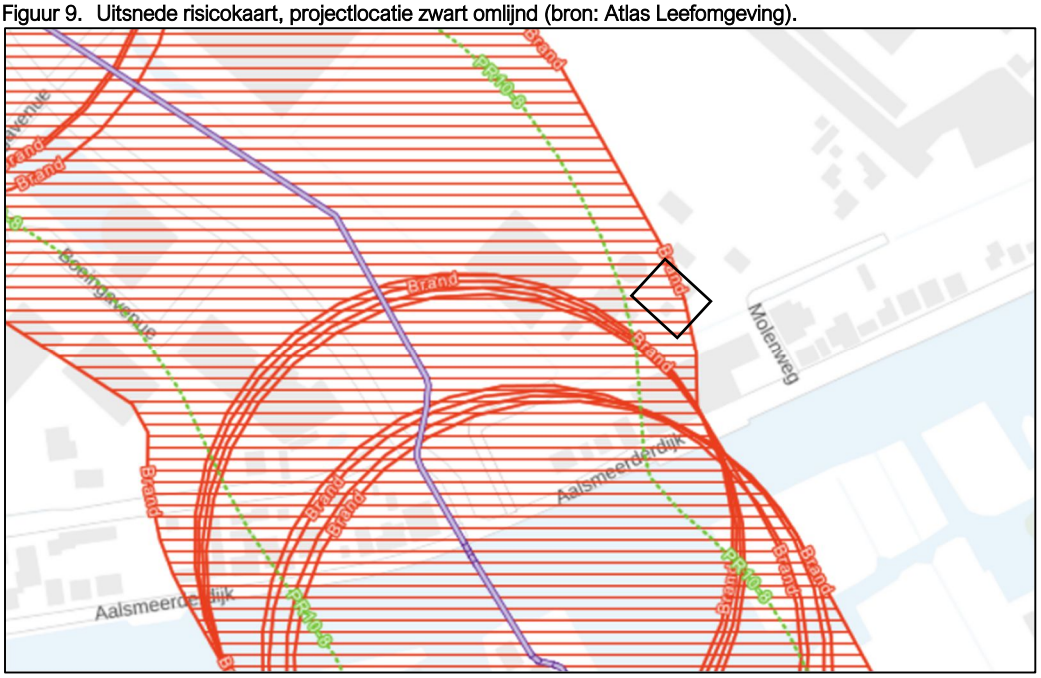
Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De norm (één op één miljoen per jaar) geldt

voor kwetsbare objecten[1] als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten[2] als richtwaarde. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden.

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Groepsrisicoberekeningen beogen maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Het groepsrisico is afhankelijk van de omvang van het ongeval. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord (VGR). Vanzelfsprekend speelt de hoogte van het groepsrisico een rol, maar ook de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid maken onderdeel uit van de verantwoordingsplicht. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten en beleidsnotities en -nota's.

Op de veiligheidskaart is te zien dat:
- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting;
- Het projectgebied niet ligt binnen de veiligheidsafstanden van andere stationaire risicobronnen;
- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een nabij gelegen transportroute;
- Het projectgebied ligt binnen het invloedsgebied van een buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Figuur 9. Uitsnede risicokaart, projectlocatie zwart omlijnd (bron: Atlas Leefomgeving).



De projectlocatie is gelegen nabij Janssen Biologics BV en nabij een buisleiding. De projectlocatie is niet gelegen binnen de PR 10-8 contour van het bedrijf Janssen Biologics BV, wel is de locatie gelegen binnen he invloedsgebied van het bedrijf. Nb. De projectlocatie ligt ook binnen het LIB-5 gebied van het Luchthavenindelingsbesluit. Hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 4.9.

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

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

De buisleiding nabij de projectlocatie heeft een druk van 30 bar en een diameter van 12 inch. De 100% letaliteitsafstand van deze leiding betreft 70 meter. De projectlocatie is gelegen op circa 122 meter en valt buiten de letaliteitsafstand.

Met slechts 1 woning erbij zal de personendichtheid zeer beperkt toenemen. Het plan ligt weliswaar binnen meerdere risicozones, maar wel op relatief grote afstand van de aardgasleiding (buiten de 100%-letaliteit) en het risicobedrijf Janssen. Dat betekent dat het plan geen significant effect zal hebben op de hoogte van het (groeps)risico.

Het is echter op grond van het Bevi en het Bevb wel verplicht om een verantwoording van de (groeps)risico's op te nemen in de ruimtelijke onderbouwing. Die kan wel beknopt zijn en leidt niet tot ruimtelijke beperkingen voor dit plan.
Hierdoor kan voor zowel Janssen Biologics BV en voor de buisleiding volstaan worden met een beperkte verantwoording waarbij wordt ingegaan op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de buisleiding en/of Janssen Biologics BV die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Voor de bestrijding van een calamiteit is de inrichting van het gebied van belang. Bij een dreigende breuk van een hogedruk aardgasleiding richt de brandweer zich op het veilig stellen van het effectgebied en het voorkomen van een ontsteking. Als uitstroming plaats vindt, zal de Gasunie de leiding inblokken. Afhankelijk van het systeem en de afstand tot de breuk kan het enkele uren duren voor de leiding is leeg gelopen. In geval van een directe ontsteking kunnen hulpdiensten door de enorme hittestraling de fakkel beperkt benaderen om gewonden te helpen. De fakkel zelf kan niet door de brandweer worden geblust. Er dient te worden gewacht tot het ingeblokte leidingdeel leeg is gelopen. Bij een dreigende brand in opslag (in verband met Jansen Biologics) kan een toxische wolk ontstaan. De toxische stof verdampt deels direct en wordt meegevoerd door de wind. De resterende vloeistof vormt een plas die uitdampt. Bronbestrijding richt zich dan op het voorkomen van verdere uitbreiding van de brand door de brand gecontroleerd te laten uitbranden of door te blussen. Naast het tijdig aanwezig zijn met voldoende materieel is tevens de bereikbaarheid in algemene zin en de specifieke risicolocatie cruciaal. De aspecten ‘bereikbaarheid calamiteit’ en de ‘(primaire en secundaire) bluswatervoorziening’ speelt hierin een rol.

Beheersbaarheid

De beheersbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om haar taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweerzorgnorm wordt hier onder geschaard. Hierbij hanteert de regionale brandweer richtlijnen zoals beschreven in de publicatie “Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid” van brandweer Nederland.

Bereikbaarheid en bluswatervoorziening

Uit voornoemde handreiking volgt het advies dat het plangebied en de risicobronnen goed bereikbaar moeten zijn voor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen, waardoor in geval van calamiteiten het plangebied bereikbaar is.

Zorgnorm

De brandweerzorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico’s voor de aanwezige personen. De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft vanaf het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar de plaats van het incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden.

De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de buisleiding en/of Jansen Biologics BV die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Het maatgevende scenario voor ongevallen met aardgastransportleidingen is fakkelbrand. Slachtoffers kunnen vallen door de warmtestraling en een drukgolf. Alle aanwezigen die door de vuurbal worden getroffen komen te overlijden. Hiernaast kunnen rondvliegende brokstukken en glasscherven plaatselijk zware schade aanbrengen aan personen en gebouwen.
Bij de inrichting van Jansen Biologics kan door een grote brand de aanwezige (stikstofhoudende) producten in de loods worden omgezet in toxische stoffen (zoals stikstofoxiden, koolmonoxide) die zich vervolgens naar de omgeving verspreiden. De kans dat personen overlijden naar aanleiding van een toxisch scenario is groter naarmate deze personen zich op een kortere afstand van de risicobron bevinden.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten.

Mobiliteit van de aanwezigen
Binnen het plangebied zijn geen functies voorzien die specifiek bedoeld zijn voor minder zelfredzame personen. Dit betekent dat personen zich bij een eventuele dreigende situatie over het algemeen op eigen kracht goed in veiligheid kunnen brengen.

De mogelijkheden om zelfredzaamheid te vergroten
Het risico op een incident met een hoge druk aardgasleiding wordt voornamelijk bepaald door het risico van schade aan de leiding door (graaf)werkzaamheden nabij de leiding. Aangezien de buisleidingen het plangebied niet doorkruisen is het onwaarschijnlijk dat (graaf)werkzaamheden nabij buisleidingen zullen plaatsvinden voor de bouwwerkzaamheden van de woning.

Mogelijkheden voor ontvluchting/schuilen
De nieuwe bebouwing ligt op ruim 122 meter afstand van de buisleiding en op ruim 237 meter van de inrichting van Jansen Biologics en daarmee in de derde ring waarde schade aan objecten leidt tot lichte schade (geen branden en alleen breuk van enkel glas). Voor personen binnen, op grotere afstand van de bron (daar waar gebouwen niet ontbranden) is het handelingsperspectief binnenblijven.

Risicocommunicatie
Algemeenheid kan worden gesteld dat de zelfredzaamheid kan worden verbeterd door maatregelen zoals een waarschuwings- en alarmeringssysteem en risicocommunicatie (hoe te handelen bij een incident, gebaseerd op de relevante scenario's). In geval van een calamiteit is een snelle alarmering van aanwezige personen binnen het effectgebied essentieel voor een goede zelfredzaamheid. De invulling van de risicocommunicatie dient conform de Wet veiligheidsregio's door het bestuur van de Veiligheidsregio's uitgevoerd te worden. De veiligheidsregio ondersteunt en adviseert de gemeenten hierin in voorbereiding op een alarmering bij rampen. Bovengenoemde punten ten aanzien van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid dienen voor advies aan de regionale brandweer/Veiligheidsregio te worden voorgelegd. De aanvullende adviezen van de regionale brandweer/Veiligheidsregio dient de gemeente Haarlemmermeer mee te wegen in haar besluitvorming.

4.6.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.7 GELUID

4.7.1 Algemeen

Veel functies in de fysieke leefomgeving hebben te maken met geluid. De regels over geluid gaan over het beheersen van geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen en de bescherming van geluidgevoelige gebouwen en andere gebouwen en plekken.
In de bruidsschat is het onderdeel geluid geregeld in paragraaf 22.3.4. Daarin staan regels over geluid door een activiteit op of in een geluidgevoelig gebouw die op een locatie is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit. In de Bruidsschat zijn waarden bepaald (zie artikel 22.57 Bruidsschat waar waarden gelden).

Daarbij is onderscheid gemaakt in geluid door de volgende activiteiten:

- Activiteiten anders dan door windturbines en windparken en civiele buitenschietbanen, militaire buitenschietbanen en militaire springterreinen (par. 22.3.4.2 BS);
- Geluid door windturbines en windparken (par. 22.3.4.3 BS);
- Geluid door civiele buitenschietbanen, militaire buitenschietbanen en militaire springterreinen (par. 22.3.4.4 BS).

De instructieregels uit afdeling 3.5 (Bkl) zijn van toepassing op de beheersing van geluid door een weg, spoorweg of industrieterrein (artikel 3.18 lid 1 Bkl). De wetgever maakt onderscheid tussen geluidbronnen met een geluidproductieplafond als omgevingswaarde (gpp) en bronnen met een basisgeluidemissie (bge). Geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen heeft invloed op de omgeving. Het bevoegd gezag beoordeelt geluid van deze bronnen bij geluidgevoelige gebouwen (artikel 3.20 Bkl).

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

Op 6 februari 2024 is door M+P een geluidsonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de beoogde woning op het naastgelegen perceel van Molenweg 165 te Aalsmeerderbrug. De volledige rapportage is opgenomen als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. Hieronder worden de resultaten kort weergegeven.

Luchthavenindelingsbesluit (LIB)
Er is sprake van een nieuwe woningbouwlocatie. De woning valt binnen de bebouwde kom van Aalsmeerderbrug en daarmee is sprake van een bestaand stedelijk gebied. De motivatieplicht voor artikel 2.2.1d lid 2 van het Luchthavenindelingsbesluit ligt bij de gemeente. De geluidsbelastingskaart *L*den van de atlasleefomgeving.nl geeft aan dat de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer op Schiphol ter plaatse circa 52 dB bedraagt. In paragraaf 4.10 wordt nader ingegaan op het aspect luchthavenindelingsbesluit.

Gezoneerd industrieterrein Schiphol Oost
De nieuw te bouwen woning valt binnen de zone van het industrieterrein Schiphol-Oost. Deze geluidsbelasting is vooral het gevolg van het proefdraaien van vliegtuigen. De ligging van de zone is vastgesteld in het Zonebesluit Schiphol Oost. De contour is te vinden op de kaart van het Akoestisch onderzoek Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol van Peutz van 17 december 2010.

De beheerder van het zonemodel is de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. De ODNZKG kan op verzoek van de gemeente vaststellen wat de (vergunde) geluidsbelasting is bij de woning. De woning is gelegen tussen de 50 en 55 dB(A) etmaalwaarde contour. Voor de naastliggende aan de Molenweg woningen is in het verleden een maximaal toelaatbare geluidsbelasting (MTG) van 55 dB(A) etmaalwaarde vastgesteld. Voor deze tussenliggende woning ligt het voor de hand dat een gelijke geluidsbelasting wordt vastgesteld door Burgemeester en Wethouders.

Bedrijvigheid
Ten oosten van de huidige locatie zijn bedrijven tot categorie 4.2 toegelaten. De richtafstand bedraagt 200 m en de woning ligt binnen de richtafstand. Echter tussen de woning en het desbetreffende kavel zijn nog enkele andere woningen gelegen. Deze schermen het geluid af. Toevoeging van deze woning levert geen beperkingen op ten aanzien van de hier gevestigde bedrijven.

Wegverkeer
De geluidsbelasting vanwege wegverkeer is minder dan 45 dB in de huidige situatie (peiljaar 2021). Daarmee kan geconcludeerd worden dat wegverkeer op de locatie van de toekomstige woning geen rol speelt.

4.7.3 Conclusie

Ten behoeve van het luchthavenindelingsbesluit geldt de motivatieplicht, welke uitgewerkt is in paragraaf 4.10. Daarnaast dient de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied een maximaaltoelaatbare geluidsbelasting (MTG) vast te stellen. De overige aspecten met betrekking tot geluid vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 KABELS EN LEIDINGEN

4.8.1 Algemeen

Voor sommige kabels en leidingen is het belangrijk deze op te nemen in het bestemmingsplan. Het gaat dan niet om de algemene nutsleidingen, maar om de leidingen waarbij bijvoorbeeld een veiligheidszone geldt of leidingen die een risico zijn als ze bij werkzaamheden geraakt worden. Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in een bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaald bevoegd gezag of dit wenselijk is, dit is bijvoorbeeld steeds vaker het geval bij ondergrondse hoogspanningsverbindingen. Dergelijke leidingen kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van de omgeving. De (planologische relevante) leidingen dienen als zodanig te worden bestemd en daarbij dient de afstand die moet worden vrijgehouden van bebouwing ter bescherming van de leiding, te worden aangeduid. Dit betreft de zogeheten beschermingszone.

Naast planologisch relevante leidingen kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die planologisch niet relevant zijn, maar waar met de beheerder van de kabels en leidingen afstemming dient plaats te vinden over het beschermen dan wel verleggen van in en nabij een ontwikkellocatie gelegen kabels en leidingen.

Buisleidingen
Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang. Binnen het toepassingsbereik van het Bevb vallen:

- buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor brandbare stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor vergiftige stoffen.
- buisleidingen voor specifieke stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.

Voor de realisatie van een buisleiding of een kwetsbaar object dient voldaan te worden aan de grenswaarde voor het PR, terwijl het GR verantwoord moet worden.

Bovengrondse hoogspanningslijnen en ondergrondse hoogspanningsverbindingen
Bij transport van stroom door een hoogspanningsverbinding ontstaat een magneetveld. De sterkte ervan

hangt vooral af van de hoeveelheid stroom die wordt vervoerd en van de afstand tot de verbinding. Over de mogelijk nadelige gevolgen van deze velden voor de gezondheid bestaat onduidelijkheid. Onduidelijk zijn vooral de langetermijneffecten van blootstelling aan de veldsterkte die optreedt in woningen die zich in de buurt van het hoogspanningsnet bevinden.

Sinds 2005 adviseert de Nederlandse rijksoverheid een voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen. Bij de planning van nieuwe woningen, scholen en kinderopvangplaatsen is het advies zoveel mogelijk te voorkomen dat kinderen langdurig blootgesteld worden aan magneetvelden die gemiddeld over een jaar sterker zijn dan 0,4 microtesla. De aanleiding hiervoor is dat epidemiologisch onderzoek laat zien dat kinderen in de leeftijd tot 15 jaar, die bij bovengrondse hoogspanningslijnen wonen, mogelijk een verhoogde kans hebben leukemie. Deze mogelijk verhoogde kans zou zich voordoen bij langdurige blootstelling aan een veldsterkte van meer dan 0,4 microtesla. Of de velden leukemie veroorzaken en hoe dan, is onbekend. Voor leukemie bij kinderen tot 15 jaar geldt dat er wel een statistisch verband op wordt gevonden met de afstand tot een hoogspanningslijn en, daarvan afgeleid, met de hoogte van het magneetveld. Er is echter geen verklaring voor die samenhang. De oorzaak kan het magneetveld zijn, iets anders dat met afstand tot een hoogspanningslijn samenhangt of toeval.[3]

De GGD heeft het Rijksadvies verbreed naar alle situaties waar het veld de jaargemiddelde waarde van 0,4 microtesla overschrijdt. Verder oordeelde de bestuursrechter in 2017 dat de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het beleidsadvies over bovengrondse hoogspanningslijnen, in beginsel ook voor ondergrondse hoogspanningskabels van toepassing zijn.[4] Zowel de Commissie mer als de Gezondheidsraad hebben dit advies overgenomen, waardoor het voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen ook van toepassen is op ondergrondse kabels, transformatorhuisjes, wijkverdeelstations en andere bronnen van langdurige blootstelling aan magneetvelden uit het elektriciteitsnetwerk.

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

De dichtstbijzijnde hoogspanningslijn is de 50 kV Rozenburg – Bloemenveilingkabel. De bedrijfsspanning van deze kabel bedraagt 50 kV en is gelegen op circa 295 meter afstand van de beoogde woning. De 50 kV leiding heeft ligt op dusdanige aftand van de projectlocatie dat dit geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling met zich meebrengt.

---

[3] Meer en gedetailleerde informatie over de uitgevoerde onderzoeken en over de conclusies die daaraan worden verbonden, vindt u op de website van het Kennisplatform Elektromagnetisch Velden (www.kennisplatform.nl) onder 'Onderwerpen'>'Hoogspanningslijnen en elektriciteitsvoorziening'. Het Kennisplatform helpt burgers en werknemers wetenschappelijk onderzoek over de relatie tussen magneetvelden en gezondheid te begrijpen en op waarde te schatten en verenigt de kennis van organisaties zoals TNO, DNV GL (voormalig KEMA), GGD en RIVM

[444] AbvRS, 1 februari 2017, ECLI:NL:RVS:2017:238

Figuur 10. Uitsnede Hoogspanningskaart, projectlocatie rood omlijnd (bron: Hoogspanningsnet)



4.8.3 Conclusie

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT SCHIPHOL (LIB)

4.9.1 Algemeen

Op 1 november 2002 heeft het kabinet de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB, geconsolideerd januari 2018) waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. De nieuwe regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik nam. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen.

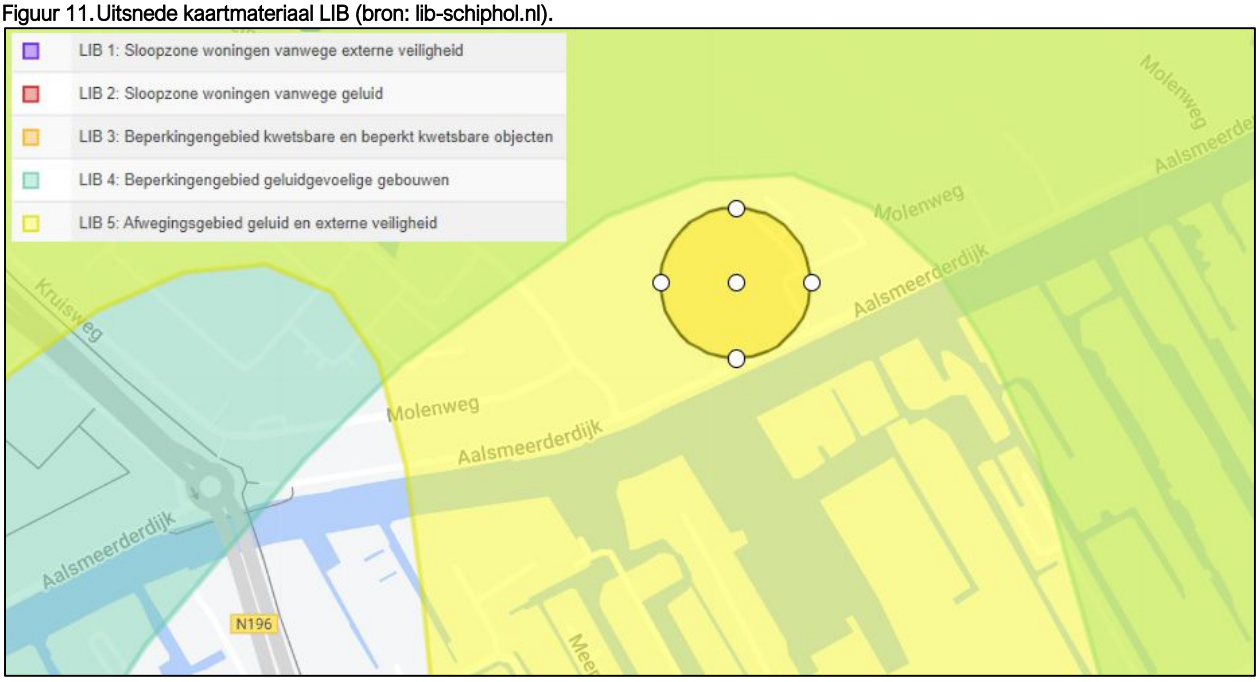
In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het luchthavengebied betreft de gronden behorende tot de luchthaven. Het beperkingengebied omvat een zone daaromheen, waarbinnen verschillende regimes gelden voor de gebieden die hierbinnen liggen. Hoe groter de afstand tot de start- en landingsbanen en de vliegroutes, hoe minder beperkingen er gelden. Binnen het beperkingengebied dient te worden getoetst aan de maatgevende toetshoogtes.

Naast de maatgevende toetshoogtes binnen het beperkingengebied zijn deelgebieden (zones) te onderscheiden met specifieke regels, te weten beperkingen voor bebouwing, beperkingen voor vogelaantrekkende werking en beperkingen voor windturbines en lasers. De beperkingengebieden LIB 1 t/m 5 beogen het aantal personen dat geluidhinder van de luchtvaart ondervindt, of het aantal slachtoffers op de grond ten gevolge van een luchtvaartverkeersongeluk (externe veiligheid), gering te houden, door beperkingen te stellen aan de gebruiksfuncties van het gebied rond Schiphol. De beperkingen voor de gronden binnen de zones LIB 1 t/m 5 zijn daarom gericht op de gebruiksfunctie van het plan/object.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

Middels een door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontwikkelde webapplicatie kan worden beoordeeld of een plan binnen een relevant gebied in het kader van het LIB gelegen is en of een gepland object de aldaar geldende maatgevende toetshoogten overschrijdt.

Figuur 11. Uitsnede kaartmateriaal LIB (bron: lib-schiphol.nl).



De projectlocatie is wel gelegen binnen het beperkingengebied. Hierdoor dient het plan rekening te houden met de maatgevende toetshoogtes. Ter plaatse van de projectlocatie bedraagt deze hoogte 15,9 meter voor alle toetshoogtes exclusief de toetsing in verband met de werking van radarapparatuur. Aangezien de te realiseren woning ca 9,5 meter hoog is, worden deze toetshoogtes niet doorkruist. Daarnaast bevindt het plangebied zich in een toetszone voor windturbines en lasers en in de LIB 5 zone. Het plan maakt geen windturbines of lasers mogelijk.

LIB 5: Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid
Op de gronden die met nummer 5 zijn aangewezen, zijn buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan. Gemeenten motiveren in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Ter ondersteuning van de motiveringsplicht is een stappenplan opgesteld.

Stappenplan LIB5 afwegingsgebied geluid en externe veiligheid
Stap 1: bepalen of een aanvraag omgevingsvergunning of een initiatief past binnen het bestemmingsplan en welke overige wet- en regelgeving van toepassing is.
Zoals reeds in paragraaf 2.3 van deze ruimtelijke onderbouwing is aangegeven, past de voorgenomen ontwikkeling niet binnen het geldende bestemmingsplan ‘Schipholrijk’ en wordt daarom de uitgebreide procedure doorlopen.

Stap 2: inventariseren welke elementen voor het desbetreffende initiatief een rol spelen.
Het plangebied is te bereiken via de Molenweg. Binnen het plangebied is momenteel bebouwing aanwezig, te weten twee schuren, twee oude schuurfunderingen en een regenwaterreservoir. Overdag zijn de meeste mensen aan het werk, waardoor er voornamelijk ’s nachts sprake is van een toename van het aantal personen binnen het plangebied. Uitgaande van gemiddeld 2,4 personen per woning is de toename van de

dichtheid 2,4 personen. In geval van een luchtongeval is de Molenweg en aansluitend de Aalsmeerderdijk als vluchtweg aan te merken en tevens de weg waarover hulpdiensten het plangebied kunnen bereiken bij calamiteiten. De Molenweg sluit aan op de Aalsmeerderdijk en ontsluit in de N196. Ziekenhuis Amstelland is het meest nabijgelegen ziekenhuis.

Stap 3: beoordeling noodzakelijkheid overleg veiligheidsregio.
De beoogde ontwikkeling betreft een kleinschalige ontwikkeling, gezien het de realisatie van één woning betreft. Binnen het plangebied zijn verder geen specifieke omstandigheden of andere risico's aan de orde, waardoor overleg met de veiligheidsregio niet noodzakelijk wordt geacht.

Stap 4: concrete tekst motivering plantoelichting.
Het plangebied bevindt zich in de nabijheid van luchthaven Schiphol. Het ligt binnen het gebied waarvoor op grond van artikel 2.2.1d, tweede lid, LIB een plicht geldt voor gemeenten om in ruimtelijke plannen aan te geven hoe bij nieuwe ontwikkelingen rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond. Dit zogenaamde afwegingsgebied wordt begrensd door de LIB 5 zoals is aangegeven met nummer 5 op de kaart in bijlage 3 (beperking bebouwing) bij het LIB. Het afwegingsgebied omvat grotendeels ook zones 4, 3, 2 en 1 van het beperkingengebied. Binnen dit hele gebied geldt dus een motiveringsplicht aanvullend op de regels voor externe veiligheid en geluid die van toepassing zijn op grond van artikel 2.2.1, 2.2.1b, 2.2.1c en 2.2.1d, eerste lid LIB. Het gaat uitdrukkelijk niet om een groepsrisicoberekening zoals in de besluiten met betrekking tot externe veiligheid. Voor het afwegingsgebied is bij de wijziging van de regels voor geluid en externe veiligheid in het LIB per 1 januari 2018 reeds de afweging gemaakt dat hier ook ruimte moet worden geboden voor de woningbouwopgave van deze regio. Bovendien hebben in dit gebied voor dat moment geen beperkingen gegolden voor andere functies dan woningbouw en zijn er ook onder het nieuwe regime geen beperkingen aan de orde vanwege de ligging binnen LIB 5.

Het plangebied ligt geheel binnen LIB 5, maar buiten de gebieden waarvoor vanwege externe veiligheid ruimtelijke beperkingen gelden. Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt (of in dit geval middels een omgevingsvergunning een nieuwe ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt) is daarom een integrale, beleidsmatige toelichting nodig op het omgaan met het risico op een vliegtuigongeval. Deze paragraaf voorziet in de gevraagde beleidsmatige aandacht voor de mogelijkheid van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling.

Vergelijking met andere risico's
De kans dat een vliegtuig neerstort is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter. Als de locatie getroffen wordt door een neerstortend vliegtuig wordt de bebouwing geheel of gedeeltelijk verwoest. De aanwezige personen kunnen hierdoor (dodelijk) slachtoffer worden.

Waarschijnlijkheidsbepaling
De kans dat een vliegtuig neerstort op een bepaalde locatie rond luchthaven Schiphol is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om als persoon op een bepaalde locatie rond de luchthaven te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. Buiten het LIB 3 gebied is dit plaatsgebonden risico kleiner dan 10-6 per jaar (oftewel eens per miljoen jaar). De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter. Buiten het LIB 3 gebied is de kans dat personen zich in een ongevalgevolggebied bevinden, dus betrokken raken bij een vliegtuigongeval, lager dan ongeveer 3,6 per miljoen jaar (oftewel eens per 278.000 jaar). Het ongevalgevolggebied is het gebied (met wrakstukken) van een vliegtuigongeval.

De veiligheidsregio is voorbereid op het crisistype luchtvaartincidenten
De Wet Veiligheidsregio's verplicht veiligheidsregio's tot het beschikken over een crisisorganisatie (artikel 16).

Deze crisisorganisatie – die wordt beschreven in een crisisplan – moet voorbereid zijn op de bestrijding van branden, rampen en crises die zich volgens het door de veiligheidsregio (ook verplicht) opgestelde regionaal risicoprofiel kunnen voordoen. In het kort bestaat zo'n crisisorganisatie uit multidisciplinaire teams van politie, brandweer, geneeskundige hulpverlening en gemeenten die zich richten op bronbestrijding, redding, hulpverlening, opvang en nazorg. Dit risicoprofiel wordt eens per 4 jaar geactualiseerd. Op basis van dit risicoprofiel stelt de veiligheidsregio een beleidsplan op om de crisisorganisatie zo goed als mogelijk voorbereid te houden. Het crisistype luchtvaartongeval is een van de typen die worden genoemd in het regionaal risicoprofiel van de veiligheidsregio . Naast de generieke voorbereiding van de crisisorganisatie, bestaat er ook specifieke voorbereiding voor luchtvaartongevallen. Die bestaat met name uit een (multidisciplinair) calamiteitenplan luchtvaartongevallen en veel gezamenlijke trainingen en oefeningen van de brandweer.

Motivering geluid

Op basis van de Omgevingsverordening NH2022 (artikel 6.34) geldt dat: "Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied LIB 5 zone Schiphol staat het alleen nieuwe woningen toe, als in de motivering van het omgevingsplan rekenschap wordt gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en de redenen worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen toe te staan".

Allereerst is het van belang om te motiveren dat het plan één woning beslaat, waar in de huidige situatie reeds een woonbestemming (zonder bouwvlak) geldt. Omliggende gronden betreffen voornamelijk woningen en bedrijven. Derhalve is er sprake van bestaand stedelijk gebied.

Daarnaast kan gesteld worden dat als getoetst wordt aan de leefbaarheid en lokale kwaliteit, dat er nu een woning gerealiseerd wordt grenzend aan bestaande woningen aan de Molenweg en grenzend aan woningen aan de Aalsmeerderdijk. Om een goed binnenklimaat te waarborgen is het Bouwbesluit van toepassing en is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waaruit is gebleken dat er geen sprake is van een te hoge geluidbelasting.

Als laatste wordt opgemerkt dat het hier gaat om de realisatie van slechts één enkele woning en dat daarmee slechts één huishouden wordt toegevoegd binnen de LIB 5-contour (maar buiten de LIB 4-contour). Gezien de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid op het perceel is de toevoeging van deze enkele woning in het kader van geluid goed te motiveren.

4.9.3 Conclusie

Het Luchthavenindelingsbesluit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.10 LUCHTKWALITEIT

4.10.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekenende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van ‘niet in betekenende mate’ is 3% van de grenswaarde voor NO2 en PM10. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m3 (µg/m3). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m2 brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m2 brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen

Beleid

Gevoelige functies

Een gevoelige functie is een locatie waar mensen verblijven en die een significante verblijftijd kent. Gevoelige functies zijn:

- woningen, andere voor wonen bestemde gebouwen, woonboten
- tuinen bij woningen en bij andere voor wonen bestemde gebouwen
- kinderopvang (Kinderdagverblijf, Buitenschoolse opvang, Peuterspeelzaal)
- basisscholen en scholen voor middelbaar en hoger onderwijs
- verpleeg-, verzorgings- en bejaardentehuizen
- revalidatie-instellingen
- gebouwen waar personen langdurig verblijven (met uitzondering van werkplekken of kantoorgebouwen). Denk bijvoorbeeld aan recreatiewoningen en asielzoekerscentra

Omgevingsvisie Haarlemmermeer

In de gemeentelijke door de Raad vastgestelde Omgevingsvisie is opgenomen dat het GGD advies, om nieuwe gevoelige functies te realiseren op voldoende afstand van een ‘drukke’ weg, uitgangspunt is.
De GGD hanteert hierbij de richtlijn om minimaal 50 meter afstand te houden tot een weg vanaf 10.000 motorvoertuigen per etmaal (werkdaggemiddelde wegintensiteit). Vanuit het gezondheidsperspectief verdient dit ook de voorkeur, maar vanuit de integrale beleidsinvalshoek verdient dit nuancering. Deze nuancering is vertaald in de onderstaande tabel.

Beleidskaders: minimale afstand van de weg i.r.t. aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal

Mvt/etmaal	aantal meters
0-6.000	2
6.000-10.000	10
10.000-15.000	20
15.000-20.000	30
20.000-35.000	50
35.000-45.000	70
>45.000	100
Rijksweg	300

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

In onderhavig geval is sprake van de herontwikkeling van het perceel aan de Molenweg met één woning in Aalsmeerderbrug. Op basis van de voorbeelden zoals in voorgaande subparagraaf aangegeven, mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt.

Voor de volledigheid is op basis van de berekende extra verkeersgeneratie (zie paragraaf 4.13) de NIBMrekentool gebruikt. Op basis daarvan kan eveneens geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en de ontwikkeling daarmee niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Figuur 12. NIBM-rekentool (geraadpleegd op 13 maart 2024)

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

	Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	8,6
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	**0,01**
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	**0,00**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu g/m^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

In aanvulling op het bovenstaande wordt opgemerkt dat binnen de ontwikkeling geen gevoelige bestemmingen zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mogelijk worden gemaakt. Ook om deze reden is een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek niet nodig.

Op basis van het gemeentelijke beleid wordt wel getoetst aan het GGD advies om nieuwe gevoelige functies (zoals een woning) op voldoend afstand van een ‘drukke’ weg te realiseren. De nabijgelegen Aalsmeerdijk ligt op minimaal 50 meter van de te realiseren woning. Dit is geen doorgaande weg maar ontsluit enkel de woningen en bedrijven aan de Aalsmeerderdijk. De verkeersintensiteit is laag en ligt ruim onder de 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van de tabel uit de Omgevingsvisie is er een minimale afstand van 2 meter nodig. Hier wordt ruimschoots aan voldaan.

<u>Goed woon- en leefklimaat</u>
In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart) en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over o.a. verkeersgegevens). Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 µg/m3 voor stikstofdioxide NO2, 40 µg/m3 voor fijnstof PM10 en 25 µg/m3 voor fijnstof PM2,5. Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via Atlas Leefomgeving) met bijbehorende grenswaarden.

	NO_2 ($\mu g/m^3$)	PM_{10} ($\mu g/m^3$)	$PM_{2,5}$ ($\mu g/m^3$)
2021	17,9	15,8	8,3
Grenswaarde	*40*	*40*	*25*

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is.

4.10.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.11 NATUUR

4.11.1 Algemeen

Ecologie
De Wet natuurbescherming (Wnb) is opgegaan in de Omgevingswet: de Aanvullingswet natuur, het Aanvullingsbesluit natuur en de Aanvullingsregeling natuur. Er is sprake van een beleidsneutrale overgang. Het huidige normenkader, de instrumenten en de bevoegdheidsverdeling voor het natuurbeschermingsrecht blijft ongewijzigd.

Stikstof
Op grond van artikel 5.1, eerste lid, onder e van de Omgevingswet is een vergunning vereist voor een projectwaar op voorhand significante negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden door een Natura 2000-activiteit niet zijn uit te sluiten. Specifiek voor het aspect stikstof geldt dat sinds de rechterlijke uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 (ABRvS 29 mei 2019, ECLI:NL: RVS:2019:1603.) de ecologische gevolgen van iedere berekende depositie van 0,01 mol N/ha/jaar of meer beoordeeld moet worden. Deze voorwaarde geldt voor zowel de aanlegfase als voor de gebruiksfase van een plan of activiteit. De berekening moet uitgevoerd worden met de meest actuele versie van het rekeninstrument AERIUS Calculator.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

Soortenbescherming
Ten behoeve van de ontwikkeling is door Crex ecologisch advies een quickscan uitgevoerd naar de effecten op beschermde soorten en gebieden. De rapportage van 6 februari 2023 is bijgevoegd in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing. De resultaten worden in deze paragraaf per onderdeel beschreven.

Uit het onderzoek blijkt dat de schuren (en ook de daken van de schuren) ongeschikt zijn voor vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen vanwege tocht en het ontbreken van geschikte nestel/verblijfplaatsen. De schuren zijn waarschijnlijk zeer geschikt voor een soort als de steenmarter. De steenmarter is weliswaar aan het oprukken maar is in westelijk Nederland nog relatief zeldzaam. Er zijn geen sporen aangetroffen die zouden kunnen wijzen op aanwezigheid van de steenmarter (of andere marterachtige).

In de schuren en op het perceel zijn geen beschermde soorten en/of sporen waargenomen die wijzen op aanwezigheid van beschermde soorten. Aanwezigheid van beschermde soorten kan daarom worden uitgesloten.

Gebiedsbescherming
Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Botshol en bevindt zich op circa 10,6 kilometer afstand van de projectlocatie. Botshol is een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde delen van de NNN bevinden zich op een afstand van circa 110 meter afstand en vormt een onderdeel van het gebied Westeinderplassen, Molenpoel en Schinkelbos.

In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat dat als gevolg van een verandering in stikstofemissie door het beoogde plan, significante negatieve effecten optreden in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden waarvoor een Natura 2000-gebied is aangewezen.
Stikstofberekenen.nl heeft op 8 april 2024 een stikstofberekening uitgevoerd voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. De rapportage is als bijlage terug te vinden. Het projecteffect bedraagt op alle rekenpunten in

omliggende Natura 2000-gebieden ten hoogste 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projectbijdrage treden geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden.

4.11.3 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.12 ONTPLOFBARE OORLOGSRESTEN

4.12.1 Algemeen

De opslag van munitie en/of explosieven valt niet onder het toepassingsgebied van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Op de opslag van munitie en/of explosieven is de 'Circulaire Opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik' van toepassing. In tegenstelling tot het Bevi is geen sprake van risicobenadering maar van een effectbenadering bij de opslag van munitie en/of explosieven. Per categorie explosieven zijn aan te houden afstanden onderscheiden. Kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogen binnen deze afstanden niet aanwezig zijn.

In de Nederlandse bodem zitten nog veel conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Bij het opsporen en ruimen van conventionele explosieven (CE's) is de openbare orde en veiligheid het bepalende uitgangspunt. De burgemeester is op grond van artikel 172 van de Gemeentewet belast met de handhaving daarvan. De beslissing om in een concrete situatie al dan niet over te gaan tot het opsporen en ruimen van een CE is dus de bevoegdheid van de burgemeester. In een CE-verdacht gebied is grondroerende partij verplicht een explosieven onderzoek uit te voeren in het kader van 'veilige werkomgeving en veiligheid voor derden en de omgeving'. Er geldt geen verplichting om over te gaan tot opsporing en ruiming. Dit hangt af van het concrete geval en dat wordt vooral beoordeeld in relatie tot het huidige en toekomstige gebruik van het gebied.

Conform de Arbowetgeving dient voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden het terrein onderzocht te worden op de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten. Hiermee wordt voorkomen dat tijdens werkzaamheden in de bodem ontplofbare oorlogsresten worden aangetroffen die een gevaar voor de werknemers en de openbare orde en veiligheid kunnen vormen.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

Het betreft de herontwikkeling op een reeds bebouwde locatie. Er worden daarom geen conventionele explosieven verwacht. Mocht het echter wel om een verdachte locatie gaan dan dient er een explosievenonderzoek plaats te vinden. De beoogde activiteiten zullen pas worden gestart als de locatie is vrijgegeven. Dergelijke onderzoeken staan de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling niet in de weg.

4.12.3 Conclusie

Het aspect ontplofbare oorlogsresten vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.13 VERKEER EN PARKEREN

4.13.1 Algemeen

In het kader van een project dient gekeken te worden wat de verkeersgeneratie is, wat de parkeerbehoefte is en hoe de ontsluiting geregeld wordt. Dit om voldoende parkeerplaatsen te waarborgen en om ongewenste verkeerssituaties tegen te gaan.

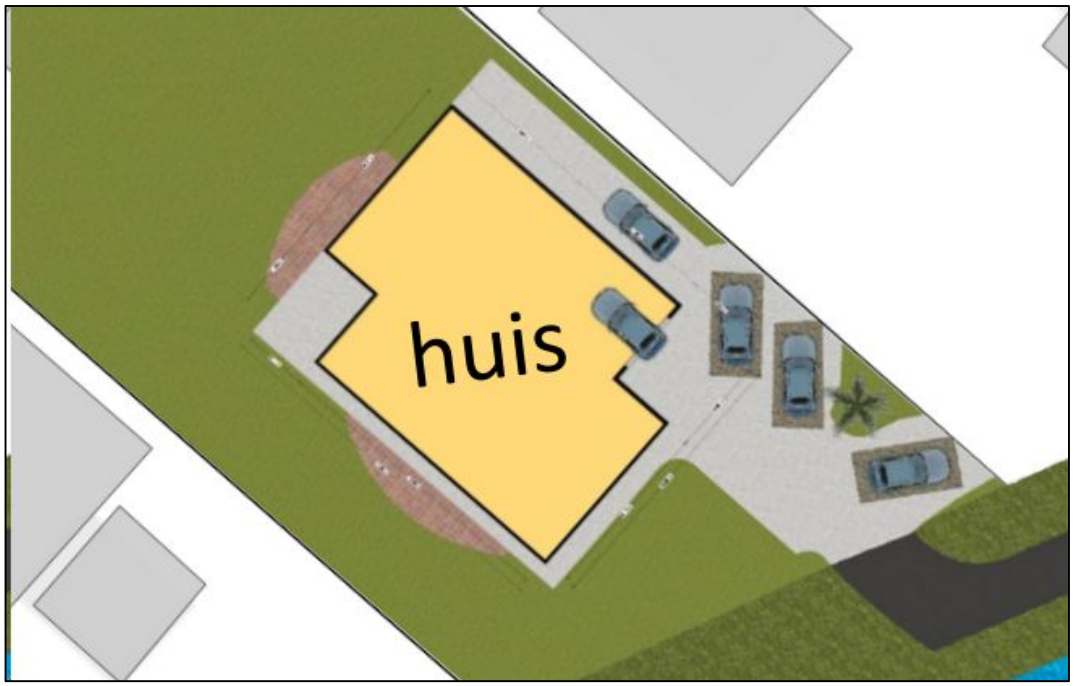
Verkeersgeneratie
Het plan omvat de realisatie van zeven woningen. De functie kent een verkeersaantrekkende werking. Om te bepalen wat de invloed hiervan op de omgeving is dient de verkeersaantrekkende werking inzichtelijk te worden gemaakt. Voor de berekening van de huidige verkeersgeneratie en de toekomstige verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de rekentool van het CROW. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie dient in de rekentool te worden aangegeven wat voor een gemeente het betreft (zeer sterk, sterk, matig, weinig of niet stedelijk) en in welk gebied (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom of buitengebied) het project ligt.

Parkeren
De parkeerbehoefte dient te worden bepaald om de realisatie van voldoende parkeerplaatsen te waarborgen. De gemeente beschikt over eigen parkeerbeleid; 'Parapluplan parkeerregels', zoals vastgesteld door de gemeente Haarlemmermeer op 4 oktober 2018. (zie ook paragraaf 2.2 *Toetsing bestemmingsplan*)

4.13.2 Relatie tot ontwikkeling

<u>Parkeren</u>
<u>Auto</u>
De gemeente Haarlemmermeer heeft op 4 oktober 2018 het paraplubestemmingsplan “Parkeerbeleid parkeerregels” vastgesteld. Met het verdwijnen van de grondslag voor het toetsen aan stedenbouwkundige aspecten in de gemeentelijke bouwverordeningen, is het wenselijk op een andere wijze te voorzien in een toetsingskader voor parkeren. Met het parapluplan wordt voor het gehele gemeentelijke grondgebied voorzien in een kader waaraan ontwikkelingen kunnen worden getoetst op parkeeraspecten. Het parapluplan legt de koppeling met het “‘Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018”. Een nieuwe ontwikkeling dient aan de regels uit deze uitvoeringsnota te voldoen. De locatie (Aalsmeerderbrug) wordt gezien als ‘weinig stedelijk’ gebied en de ligging is aan te merken als ‘rest bebouwde kom’. Op basis van de parkeernomentabel geldt hiervoor een maximum parkeernorm van 2,7 parkeerplaats per woning.

Op eigen terrein wordt voorzien in circa 5 parkeerplaatsen voor één woning, waaronder een parkeerplek in de garage, een parkeerplek naast de woning en op het voorerf in totaal drie parkeerplaatsen in de aanbevolen maatvoering van 2,5 x 5 meter (bruine ondergrond in onderstaand figuur). Hiermee wordt ruim voldaan aan de parkeernorm van (afgerond) 3 parkeerplaatsen.



Fiets
Naast het voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de auto dient ook te worden voorzien in genoeg stallingsruimte voor de fiets. Op eigen terrein is voldoende gelegenheid om fietsen te stallen,

Verkeersgeneratie en ontsluiting
Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is de CROW- publicatie 381 geraadpleegd. Hierbij hebben de volgende invoergegevens als uitgangspunt gediend: hoofdgroep wonen – Koop, huis, vrijstaand – rest bebouwde kom – weinig stedelijk. De verkeersgeneratie voor één woning bedraagt minimaal 7,8 en maximaal 8,6. De toename ten gevolg van de toevoeging van één woning is maximaal 8,6. Ontsluiting vindt plaats via de Molenweg, naar de Aalsmeerderdijk. De Aalsmeerderdijk sluit op haar beurt aan op de N196. Het wegennet kan de toevoeging van één woning aan op het wegen netwerk.

4.13.3 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.14 WATER

4.14.1 Algemeen

Artikel 5.37 van het Bkl stelt dat in een omgevingsplan rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Naast de specifieke regels als gesteld in paragraaf 5.1.3 Bkl over onderdelen van het watersysteem in het omgevingsplan, worden voor een duiding van de gevolgen voor het beheer van het watersysteem, de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken.

Denk bijvoorbeeld aan (instructie)regels (al dan niet ter nastreving van omgevingswaarden) uit de provinciale omgevingsverordening en de waterschapsverordening. Daarnaast bevatten de artikelen 5.38 t/m 5.49 Bkl rijksregels.

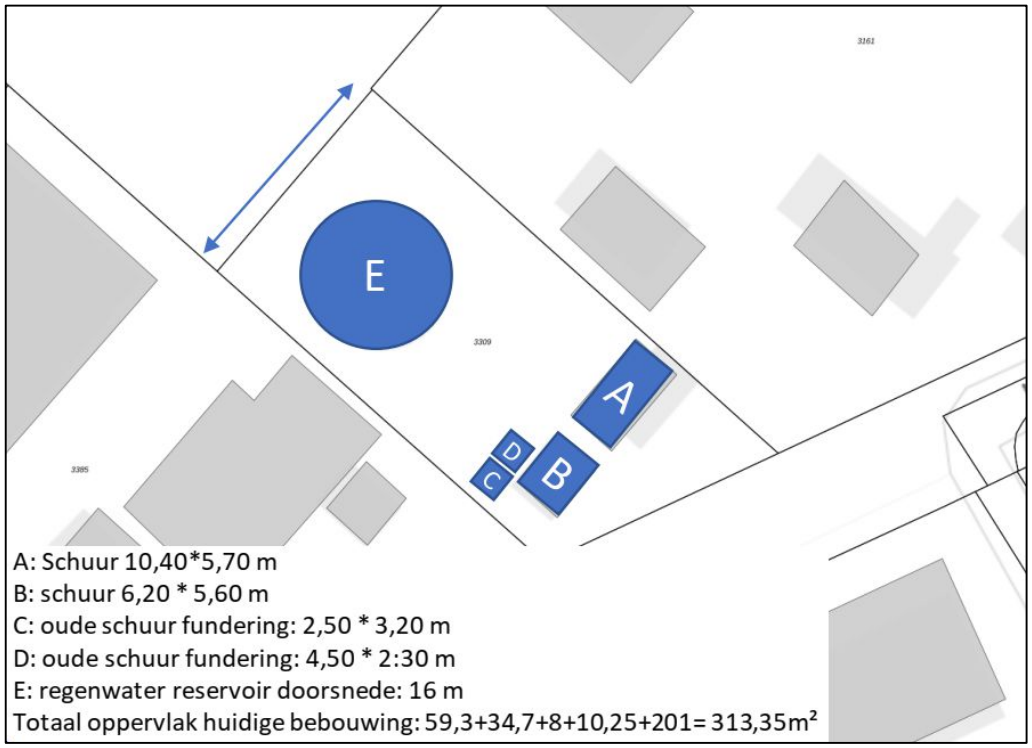
4.14.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen binnen het beheergebied van Hoogheemraadschap van Rijnland. In het projectgebied zelf bevinden zich geen watergangen, wel is aangrenzend aan het projectgebied bestaand water aanwezig. Ten behoeve van deze ontwikkeling is op 25 maart 2024 de digitale watertoets doorlopen. Op basis van de gegeven antwoorden concludeert het systeem dat zij belang heeft bij de plannen. De resultaten worden hieronder kort weergegeven.

Waterkwaliteit
Bij de totstandkoming van het project worden uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink, niet toegepast, zodat schoon hemelwater hier niet mee in aanraking kan komen. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

Waterkwantiteit

In de huidige situatie is er in totaal 313,35 m^2 aan verharding aanwezig (bestaande uit schuren, oude funderingen en regenwater reservoir).

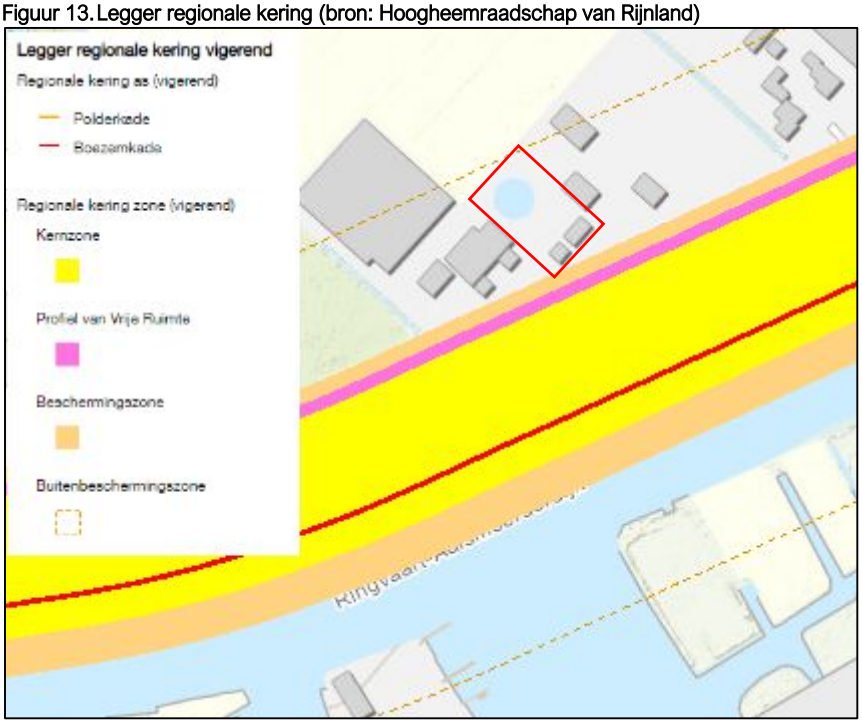


In de toekomstige situatie wordt er een woning met een grondoppervlak van 176,25 m^2 gerealiseerd en een terreinverharding (parkeergelegenheid en oprit) van 178 m^2. Dit betekent een totaal van 354,25 m^2. Per saldo vindt er dus een toename van circa 40,9 m^2 aan verharding plaats. Dit valt ruim onder de grens van 500 m^2 aan verharding waarvoor compensatie nodig is. Daarbij mag de grond op basis van de geldende bestemming (wonen zonder bouwvlak) ook volledig verhard worden.



Beschermde gebieden
De locatie is gelegen binnen de buitenbeschermingszone van een regionale waterkering. Er is een omgevingsvergunning nodig indien een bouwwerk met explosiegevaar gebouwd wordt. De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor de realisatie van een bouwwerk met explosiegevaar.

Figuur 13. Legger regionale kering (bron: Hoogheemraadschap van Rijnland)



Riolering
Er wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd, waarbij het hemelwater wordt afgekoppeld van de riolering.

4.14.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.15 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.15.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten ‘vormvrije m.e.r.-beoordeling’.

Sinds 16 mei 2017 dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.15.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van één woning. Een dergelijke ontwikkeling kan niet worden getypeerd als stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. Een stedelijk ontwikkelingsproject staat genoemd in bijlage D, onderdeel D11.2 en is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer het betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Onderhavige ontwikkeling valt daarmee ruim onder de drempelwaarden. Er geldt geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht, een vormvrije m.e.r.-beoordeling is ook niet noodzakelijk. De realisatie van dit plan, bestaande uit de vervanging van oude schuren door een vrijstaande woning, is, mede gezien haar omgeving, te zien als een vorm van kleinschalige opvulling in een stedelijke lintbebouwing. In dit geval, mede gezien de diverse uitspraken over het begrip stedelijke ontwikkeling, de kleinschaligheid van het plan en het feit dat naar aard en omvang van het project, ten opzichte van de huidige mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt en de aanwezige bebouwing, is er geen sprake van een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in D 11.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r.. Het opstellen van een aanmeldnotitie is niet nodig. Het Besluit m.e.r. is voor dit plan niet van toepassing.

5 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 Participatie

De naastgelegen buren zijn beide al lange tijd op de hoogte van de woningbouw plannen. Aan de Molenweg 169 woont de vader, die het zeer op prijs stelt als de opdrachtgever dichtbij kan komen wonen en daarbij in de toekomst mogelijke mantelzorg vanuit de naastgelegen woning kan ontvangen. Met de toekomstige buren op Molenweg 165 is al regelmatig contact en bestaat een goede band. Daarnaast is de opdrachtgever opgegroeid op het naastgelegen perceel en daardoor bekend met de toekomstige buren. De buurt bestaat uit een hechte sociale gemeenschap waar sommige contacten al terug gaan tot de jeugdjaren van de opdrachtgever.

Ook is de aanvraag kenbaar gemaakt in het Gemeenteblad van Haarlemmermeer. Tot op heden zijn er enkel positieve reacties ontvangen ten behoeve van het initiatief.

5.2.2 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de uitgebreide planologische procedure doorlopen. Het is daarom in eerste instantie voor een ieder mogelijk door middel van een inspraakreactie of zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Vervolgens staat nog de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open.

Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

De initiatiefnemer heeft als doel één woning te realiseren op het perceel aan de Molenweg te Aalsmeerderbrug. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

Tevens is de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan de diverse omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke en functionele inpasbaarheid is daarmee gewaarborgd.