

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

PROJECT	Hoofdweg 1083 te Nieuw-Vennep
STATUS	definitief
PROJECTNUMMER	19166
DATUM	31 juli 2019 (aangevuld: 18 oktober 2019)
AUTEUR	L.G.A. van Laar MSc BBE
CONTROLE	I. M. E. Hazeleger



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 – 744 08 38
085 – 744 08 37

Inhoudsopgave	pagina
1 Inleiding	4
2 Planbeschrijving	5
2.1 Projectlocatie	5
2.2 Huidige en toekomstige situatie	5
2.3 Vigerend bestemmingsplan	6
3 Ruimtelijk beleid	7
3.1 Rijksbeleid	7
3.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	7
3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	7
3.2 Provinciaal beleid	9
3.2.1 Omgevingsvisie NH2050 en Provinciale Ruimtelijke Verordening	9
3.3 Gemeentelijk beleid	11
3.3.1 Structuurvisie 'Samen naar 2035'	11
3.3.2 Woonvisie 2012-2015	12
4 Ruimtelijke aspecten	14
4.1 Stedenbouw	14
4.2 Verkeer- en parkeeraspecten	14
4.3 Archeologie en cultuurhistorie	16
4.4 Waterhuishoudkundige situatie (watertoets)	16
5 Milieu- en omgevingsaspecten	19
5.1 Bedrijven en milieuzonering	19
5.2 Externe veiligheid	20
5.3 Bodem (milieukundig)	22
5.4 Geluid	22
5.5 Luchtkwaliteit	22
5.6 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (Lib)	25
5.7 Ecologie	27
5.8 Mer-beoordeling	29
6 Uitvoerbaarheid	30
6.1 Economische uitvoerbaarheid	30
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
7 Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	31

Bijlagen

- 1 Hoofdweg 1083 te Nieuw-Vennep, geluidsbelasting nieuwbouwwoning (M+P raadgevende ingenieurs BV, 2019)
- 2 Plan-/Objectanalyse i.v.m. Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, rapport gegenereerd door Mees Ruimte & Milieu, 2019)

1 Inleiding

In opdracht van AWK Vastgoed Nationaal heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor het planologisch mogelijk maken van een extra woning door het bestaande perceel te splitsen aan de Hoofdweg 1083 te Nieuw-Vennep. Gemeente Haarlemmermeer heeft in de beoordeling van de conceptaanvraag (d.d. 3 april 2019) aangegeven positief tegenover de ontwikkeling te staan. Er wordt één extra woning gerealiseerd. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen.

De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de motivatie om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan, de zogenaamde ruimtelijke onderbouwing. In de voorliggende rapportage wordt de ruimtelijke onderbouwing gegeven waarin het project zowel ruimtelijk als milieutechnisch gemotiveerd wordt.

2 Planbeschrijving

2.1 Projectlocatie

De projectlocatie ligt in de bebouwde kom van Nieuw-Vennep aan de Hoofdweg 1083. De gronden zijn in de huidige situatie in gebruik als siertuin bij de bestaande woning. In de directe omgeving bevinden zich meerdere woningen. Aan de zuidoostzijde van de projectlocatie ligt de Hoofdweg met parallel hieraan de Hoofdvaart. Achter de Hoofdvaart bevindt zich eerst een rij woningen met daarachter het industrieterrein Nieuw-Vennep Spoorzicht. De projectlocatie is kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer, sectie: AE, nr. 2457.

figuur 1. luchtfoto projectlocatie, rode streeplijn: projectlocatie. Bron: QGIS, eigen bewerking.



2.2 Huidige en toekomstige situatie

Ter plaatse van de projectlocatie zijn de gronden in de huidige situatie in gebruik als siertuin bij de woning. De siertuin heeft een dermate grote oppervlakte dat er veel onderhoud en daardoor tijd gemoeid gaat met het onderhoud. Het perceel biedt voldoende ruimte om te worden opgesplitst ten behoeve van een extra woning. Ondanks de splitsing behoudt de bestaande woning een ruim perceel en dito siertuin. De extra woning wordt gesitueerd tussen de bestaande woning Hoofdweg 1083 en Hoofdweg 1077, en heeft eveneens een ruim perceel. In figuur twee is de beoogde situatie aangegeven. De rode doorgetrokken lijn geeft de locatie van de extra woning aan. Het gesplitste perceel is weergegeven met een oranje doorgetrokken lijn.

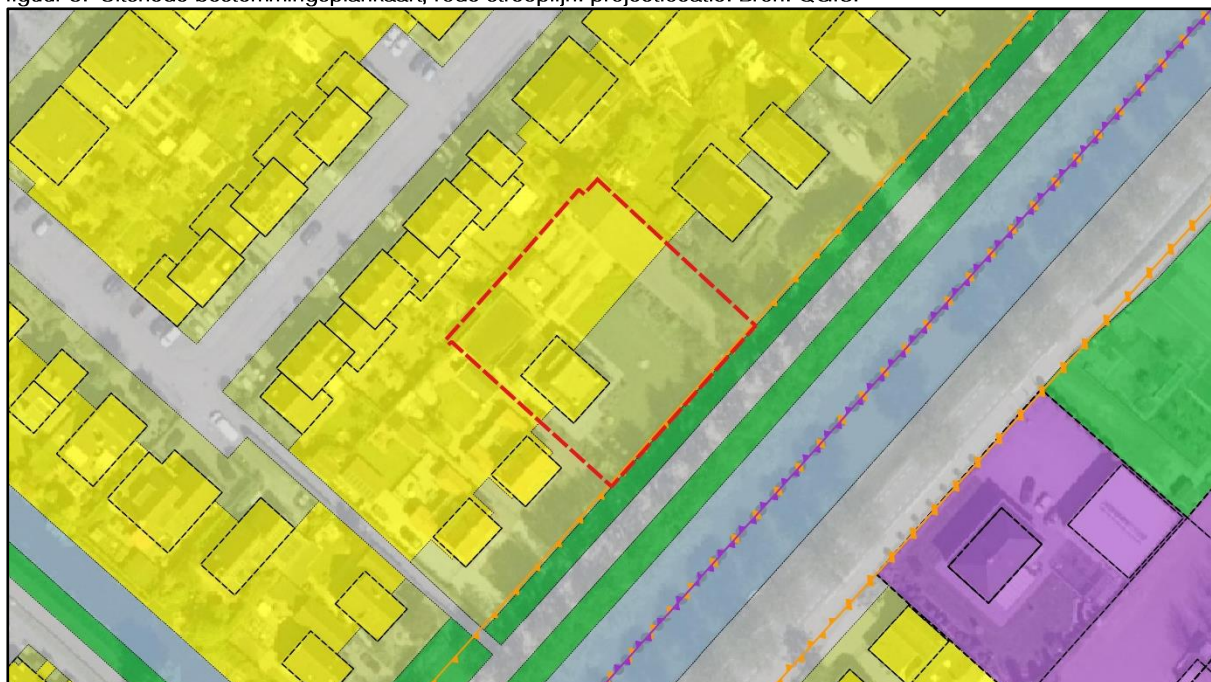
figuur 2. luchtfoto projectlocatie met gewenste situatie. Rode lijn: extra woning, oranje lijn: gesplitste percelen. Bron: QGIS, eigen bewerking.



2.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan “Nieuw-Vennep”, onherroepelijk per 11 juni 2014. De projectlocatie heeft de bestemming ‘Wonen’ en ‘Tuin’. Er geldt een bouwvlak ter plaatse van de bestaande woning. Hiervoor gelden de maatvoeringsaanwijzingen maximum bouwhoogte 9 meter en maximum goothoogte 3 meter. Ook geldt de gebiedsaanduiding ‘Luchtvaartverkeerzone – lib’. Ten behoeve van de beoogde extra woning is geen bouwvlak aangegeven op de plankaart. De voorgenomen ontwikkeling is hierdoor strijdig met het bestemmingsplan. Zodoende is een omgevingsvergunning vereist om af te wijken van het bestemmingsplan.

figuur 3. Uitsnede bestemmingsplankaart, rode streeplijn: projectlocatie. Bron: QGIS.



3 Ruimtelijk beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Dit besluit legt nationale ruimtelijke belangen vast. Het beleid is erop gericht om het aantal regels terug te dringen. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Hierdoor is onder andere de aanwijzing van nationale landschappen vervallen.

Het Rijk maakt bijvoorbeeld geen landsdekkende woningbouwafspraken meer, alleen nog in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Het Rijk benoemt alleen nog landelijke doelstellingen om de woningmarkt goed te laten werken. Het landschapsbeleid gaat ook naar de provincies.

Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er met een gebied moet gebeuren.

Op dit moment legt het Barro geen restricties op voor de onderhavige locatie.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 stelde de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vast. Eén van de belangrijkste beleidsdoelen is een gezonde en veilige leefomgeving als basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Dit wordt vooral vertaald in het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen.

Het Rijk heeft 13 nationale belangen aangewezen. Het Rijk richt zich daarbij op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, alsook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

Buiten deze belangen bestaat beleidsvrijheid voor decentrale overheden, zoals de gemeente. Voor wat betreft nationaal belang 8 ("verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem en water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's") wordt verwezen naar de milieuonderzoeken, zoals die in Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten aan de orde komen.

Voor wat betreft nationaal belang 9 ("ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling") wordt verwezen naar paragraaf 4.5 Waterhuishoudkundige situatie.

In paragraaf 4.4 Archeologie en cultuurhistorie wordt aandacht besteed aan archeologie en de cultuurhistorische waarden in het gebied; dit raakt aan nationaal belang 10 ("ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuur-historische waarden en natuurlijke kwaliteiten").

Nationaal belang 13 behelst een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming. Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is een ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Zie hierna onder paragraaf 3.1.2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- Bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- Lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
- Lid 3: indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
- Lid 4: een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat het bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (Stb. 2017, 182) gemotiveerd: "Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in

de toelichting. Tevens wordt de mogelijkheid geboden in het derde lid, om de toepassing van de Ladder door te schuiven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. De verwachting is dat de Ladder hierdoor beter hanteerbaar zal zijn, beter aansluit bij het geheel aan vereisten aan een toelichting bij bestemmingsplannen en tot minder onderzoekslasten zal leiden.”

Relatie tot het project

Voor de projectlocatie geldt dat het gaat om de realisatie van een extra woning. Uit jurisprudentie blijkt dat wanneer een ruimtelijk plan voorziet in niet meer dan elf woningen, die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro kunnen worden aangemerkt, deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt (bron: uitspraak 201608869/1/R3, kenmerk: ECLI:NL:RVS:2017:1724).

Voor de projectlocatie geldt dat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het betreft het realiseren van een extra woning. De Ladder voor duurzame verstedelijking hoeft niet te worden gemotiveerd.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050 en Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transitie die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het Waaronder en ten dele over 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 meerde ontwikkelingsprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelingsprincipes hangen met elkaar samen.

Deze visie laat in algemene zin zien wat onze ontwikkelingsprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. 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. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen. Bewegingen die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Dat wordt gedaan door een aantal ontwikkelingsprincipes en randvoorwaarden mee te geven om de beweging naar de toekomst te kunnen maken. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

- Dynamisch schiereiland – hier is het benutten van de unieke ligging leidend waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
- Metropool in ontwikkeling – hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad gaat functioneren en dat de reikwijdte van de metropool groter wordt. Door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaans systeem wordt de agglomeratiekracht vergroot.
- Sterke kernen, sterke regio's – deze beweging gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die daarmee het voorzieningenniveau in de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en de kernen hun herkenbare identiteit behouden.

- Nieuwe energie – in deze beweging gaat het over het benutten van de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving – deze beweging gaat over het ontwikkelen van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

Alle vijf bewegingen hebben een economische drijver.

De Provincie Noord-Holland is momenteel bezig met de voorbereiding van de bijbehorende Omgevingsverordening, maar aangezien deze nog niet is vastgesteld, is nu nog de PRV van toepassing. In deze verordening zijn regels opgenomen die de provinciale belangen beschermen.

Op 14 januari 2019 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Deze geconsolideerde versie is na wijziging in werking getreden op 1 februari 2019.

In hoofdstuk 2 van de PRV zijn regels opgenomen die gelden binnen het gehele grondgebied van de provincie Noord-Holland. In dit hoofdstuk is ook artikel 5e opgenomen. Dit artikel betreft regels voor woningen binnen de 20 Ke-contour.

Artikel 5e Woningen binnen de 20 Ke-contour

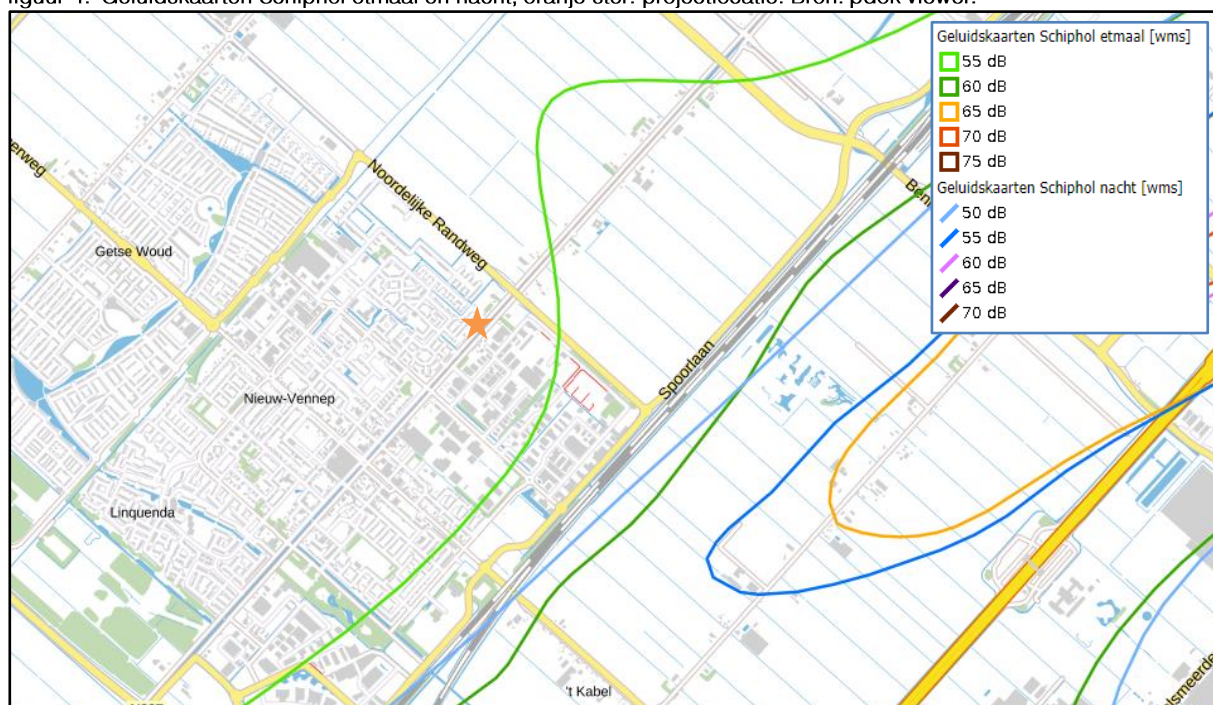
1. Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour, zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan, kan een bestemmingsplan voorzien in nieuwe woningen, uitsluitend binnen het bestaand stedelijk gebied.
2. In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan buiten bestaand stedelijk gebied voorzien in nieuwe woningen op de gronden binnen de 20 Ke-contour, zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan:
 - a. die tot stand komen door toepassing van artikel 5c, artikel 13a, artikel 16, artikel 17 of artikel 26, eerste lid, onder c, of;
 - b. waarvoor een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart in samenhang met artikel 2.2.1e, vijfde lid, van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol is verleend, of;
 - c. die mogelijk worden gemaakt binnen de verstedelijkingslocaties als bedoeld in artikel 2.2.1e, derde lid, van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.
3. Voor zover een bestemmingsplan nieuwe woningen toestaat op de gronden binnen de 20 Ke-contour, wordt in de toelichting van dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.

Relatie tot het project

De voorgenomen ontwikkeling behelst het planologisch mogelijk maken van de splitsing van een bestaand woonperceel. De te bouwen woning is beoogd binnen de bebouwde kom ter plaatse van een zeer ruim perceel waar in de directe omgeving van eveneens gewoond wordt. In gevolge van de ligging binnen de 20 Ke-contour wordt onderstaand ingegaan op de voorwaarden uit artikel 5e zoals opgenomen in hoofdstuk 2 van de PRV.

- Ad. 1 De gronden zijn gelegen binnen de 20 Ke-contour en voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in het mogelijk maken van één nieuwe woning. De planlocatie ligt binnen het bestaand stedelijk gebied;
- Ad. 2 De planlocatie ligt binnen bestaand stedelijk gebied waardoor aan de voorwaarden onder 2 niet getoetst wordt.
- Ad. 3 Voorliggende ruimtelijke onderbouwing maakt de realisatie van één nieuwe woning mogelijk binnen gronden met de 20 Ke-contour van Schiphol en binnen het bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling is mogelijk onder voorwaarde dat rekenschap wordt gegeven aan het feit dat de ontwikkeling zich in een geluid belast gebied ligt. De geluidbelasting vanwege Schiphol vormt geen belemmering omdat de ontwikkeling valt binnen de 20 Ke-contour maar buiten de contour van 55 dB conform de geluidskaart van Schiphol (zie figuur 4). Daarnaast voorziet het plan in de realisatie van een extra woning in de bebouwde kom die door de bewoner van de woning aan de Hoofdweg 1083 zelf is geïnitieerd. Het splitsen van het perceel en het toevoegen van de extra woning sluit aan op het bestaande woonmilieu.

figuur 4. Geluidskaarten Schiphol etmaal en nacht, oranje ster: projectlocatie. Bron: pdok viewer.



Het provinciaal beleid vormt geen belemmering voor het project.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie 'Samen naar 2035'

Op 17 juli 2012 heeft de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude de structuurvisie vastgesteld. Sinds de fusie met de gemeente Haarlemmermeer is er op het moment van opstellen van voorliggende ruimtelijke onderbouwing nog geen structuurvisie opgesteld voor het gehele grondgebied van de nieuwe gemeente Haarlemmermeer. Voor de projectlocatie betreft de structuurvisie uit 2012 hiermee nog het vigerende beleid. De structuurvisie vormt de basis voor ruimtelijke ontwikkelingen die de gemeente zelf en samen met anderen in gang wil zetten. Daarnaast biedt de structuurvisie een kader waaraan (ruimtelijke) initiatieven van anderen worden getoetst.

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude was een zelfstandige en bestuurskrachtige gemeente met een sterke eigen identiteit in het hart van de Metropool regio. Met het vaststellen van deze structuurvisie 'Samen naar 2035' in 2012 heeft de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude haar ambities en wensen voor de toekomst van de gemeente tot 2035 vastgelegd. De structuurvisie richt zich hierbij op vijf inhoudelijke thema's die voortvloeien uit de strategische visie. Het ruimtelijk beleid voor de gemeente wordt beschreven aan de hand van de onderwerpen 'identiteit en zelfstandigheid', 'wonen en leefbaarheid', 'natuur en milieu', 'verkeer en bereikbaarheid' en 'ondernemen en economie'.

Het grondgebied ten zuiden van het spoor heeft vooral een stedelijk karakter, het gebied ten noorden daarvan is landelijk en weids. Ontwikkelingen hebben plaatsgevonden met respect voor de aanwezige landschappelijke en natuurwaarden en de groene en kleinschalige gemeentelijke identiteit. Het gehele groene gebied van de gemeente fungeert als centraal metropolitaan parklandschap in een sterk verstedelijkte regio. Dit betreft niet de uitstraling, maar vooral de functie van in en extensief recreatief uitloopgebied voor de inwoners van de gemeente, de regio en elders uit het land.

'Wonen en leefbaarheid' gaat onder andere in op het op peil houden van de woningvoorraad en het hoofd bieden aan veranderingen in de bevolkingsopbouw en samenstelling van huishoudens. Er zijn meer woningen noodzakelijk en daarbij dient diversiteit te worden nagestreefd. Er dient met name te worden gedacht aan het aanbod van woningen voor jongeren en ouderen. Naast uitbreiding van het woningaanbod door nieuwbouw, kan ook gedacht worden aan het beter benutten van de bestaande ruimte. Leegstand en verrommeling kan hierdoor voorkomen worden en dit zorgt voor een leefbare en veilige omgeving.

Relatie tot het project

Het initiatief voorziet in de realisatie van een extra woning in de bebouwde kom van Nieuw-Vennep. Het project levert hiermee een bijdrage aan het onderwerp 'Wonen en leefbaarheid' waarin aangegeven wordt dat er meer woningen noodzakelijk zijn en dat het hoofd moet worden geboden aan veranderingen in de bevolkingsopbouw en samenstelling van huishoudens. De structuurvisie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.3.2 Woonvisie 2012-2015

In januari 2012 de gemeenteraad van Haarlemmermeer de nota 'Woonvisie 2012-2015' vastgesteld. De gemeente Haarlemmermeer heeft nog geen actuelere nota opgesteld, waardoor 'Woonvisie 2012-2015' het meest actuele beleid betreft voor wat betreft het aspect wonen voor de projectlocatie. Na het vaststellen van de Woonvisie is wel een Woonagenda vastgesteld, maar doordat de visie op het wonen gelijk blijft, is de Woonvisie uit 2012 van kracht gebleven.

De centrale doelstelling van de Woonvisie is: "Haarlemmermeer zet zich in voor duurzame en betaalbare woningen in leefbare dorpen en wijken en aangenaam wonen in diverse woonmilieus: stedelijk, suburbaan, dorps en landelijk". Deze doelstelling is opgesplitst in drie pijlers:

1. Woongenot in dorpen en wijken. Maatwerk in regelgeving op lokaal niveau, aandacht voor woonwijken met stadse en suburbane woonmilieus (Hoofddorp, Nieuw-Vennep) en versterken van uniek karakter in de kernen en het buitengebied.
2. Inspelen op de woningmarkt. De woningmarkt, vraag en aanbod, is het uitgangspunt. Dit heeft zijn weerslag in het woningbouwprogramma en de toewijzing aan woningzoekenden.

Nieuwbouwaanbod is minder dan voorheen een 'draaiknop' omdat de vraagzijde de markt regeert.

3. Wonen en zorg / bijzondere doelgroepen. De vergrijzing zorgt voor een veranderende woonvraag en het huisvesten van bijzondere doelgroepen heeft onze extra aandacht. Mede door het scheiden van wonen en zorg en de decentralisatie van taken naar de gemeente, spelen partners die gespecialiseerd zijn in wonen, zorg en welzijn hierbij een sleutelrol.

Relatie tot het project

Het initiatief voorziet in de realisatie van een extra woning in de bebouwde kom van Nieuw-Vennep. De projectlocatie heeft, zeker in verhouding tot de omliggende woonpercelen, een zeer ruim oppervlak. Het splitsen van het perceel en het toevoegen van de extra woning sluit aan op het bestaande woonmilieu. Daarnaast is onderhavig plan een initiatief van de bewoner van de woning aan de Hoofdweg 1083 zelf. De woonvisie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4 Ruimtelijke aspecten

4.1 Stedenbouw

De projectlocatie maakt deel uit van de bebouwde kom van Nieuw-Vennep. De woningen aan de Hoofdweg zijn georiënteerd op de Hoofdvaart. Ook aan de overzijde van de Hoofdvaart is een rij woningen gesitueerd. Hierachter ligt het industrieterrein van Nieuw-Vennep, 'Spoorzicht'. Aan de achterzijde van de projectlocatie is woongebied gelegen.

De percelen aan de Hoofdweg en Hoofdvaart zijn ruime woonpercelen, waarin de projectlocatie opvalt als een zeer ruim perceel. De gemeente Haarlemmermeer heeft in de beoordeling van de conceptaanvraag (d.d. 3 april 2019) aangegeven positief tegenover de ontwikkeling te staan. Er is voldoende ruimte om het perceel te splitsen. In de beoordeling van de conceptaanvraag is verder aangegeven dat de parkeerplaatsen op het eigen terrein dienen te worden ingepast.

Het voorgenomen plan betreft de realisatie van een vrijstaande woning. De te realiseren woning wordt in een vergelijkbare stijl uitgevoerd als de bestaande woning aan Hoofdweg 1083. Een bestaand bijgebouw wordt in gebruik genomen als garage bij de nieuwe woning. De te realiseren woning wordt gesitueerd naast de woning aan Hoofdweg 1077 op een afstand van 4 meter van de zijdelingse perceelgrens. De voorgevel van de woning staat in de voorgevelrooilijn van de woningen aan de Hoofdweg 1075 en Hoofdweg 1085. De rooilijn van de bestaande woningen aan Hoofdweg 1083 en Hoofdweg 1077 ligt ten opzichte van het voorgenomen plan 4 meter terug.

De projectlocatie is stedenbouwkundig goed ingepast, waardoor de woning aansluit op de bestaande karakteristiek in de omgeving en van de bebouwing.

4.2 Verkeer- en parkeeraspecten

In het kader van de herontwikkeling moet gekeken worden wat de verkeersgeneratie is, wat de parkeerbehoefte is en hoe de ontsluiting geregeld wordt van de nieuwe functie om voldoende parkeerplaatsen te waarborgen en ongewenste verkeerssituaties tegen te gaan.

Ontsluiting

De projectlocatie ligt aan de Hoofdweg in Nieuw-Vennep. De gronden bereikt men via de bestaande wegenstructuur. In de beoordeling van de conceptaanvraag heeft de gemeente Haarlemmermeer aangegeven dat het realiseren van een tweede uitrit niet bezwaarlijk is. De volgende toelichting is gegeven op het maken van een uitweg: *"Het verkeer op de weg wordt niet in gevaar gebracht omdat er geen obstakels staan die het zicht belemmeren, het is overzichtelijk. Er gaan geen openbare parkeerplaatsen verloren en het openbaar groen wordt niet aangetast."*

Via de N207 of de N520 bereikt men de A4. Verder bevindt zich op zo'n 2 kilometer afstand van het projectgebied het treinstation van Nieuw-Vennep. Daarnaast liggen aan de Noorderdreef en de Hoofdweg Oostzijde de meest dichtstbijzijnde bushaltes. De locatie is hiermee ook goed aangesloten op het openbaar vervoer. Het perceel is hiermee goed bereikbaar en ontsloten.

Verkeersgeneratie

Op basis van de CROW-publicatie 317 is de verkeersaantrekkende werking van het project bepaald. De verkeersaantrekkende werking is afhankelijk van de functie van het project en de ligging van het projectgebied. Op de locatie is in de bestaande situatie één woning gesitueerd. In de toekomstige

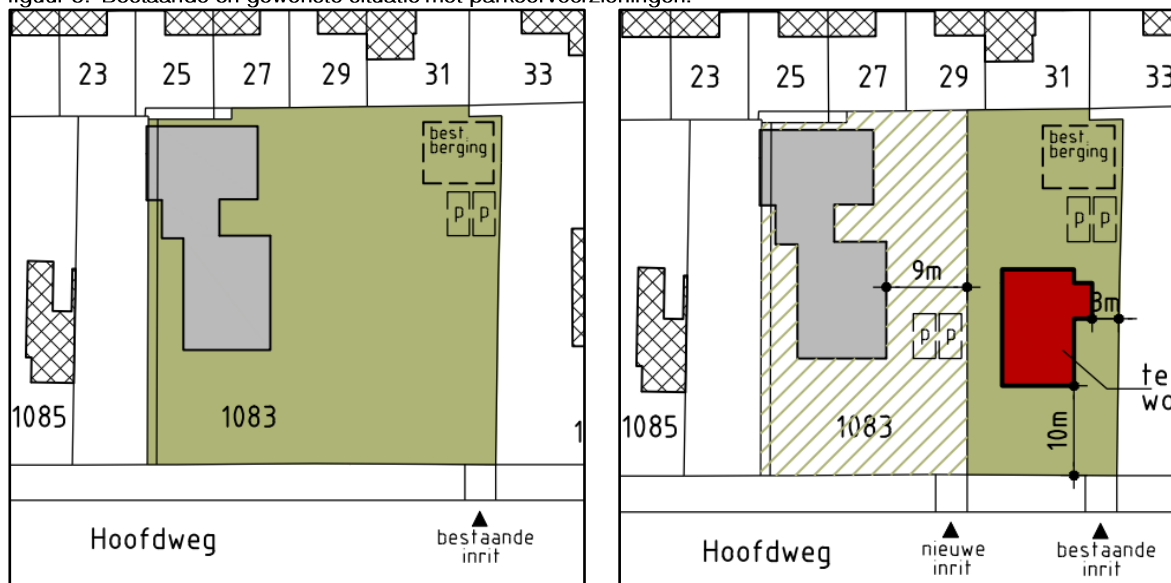
situatie wordt door een extra woning toegevoegd door splitsing van de gronden. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de rekentool van CROW. De rekentool is ingesteld op koop, vrijstaand, rest bebouwde kom in de gemeente Haarlemmermeer. Voor de berekening van de huidige situatie is de rekentool ingesteld op 1 woning, in de nieuwe situatie op 2 woningen.

Parkeren

Als gevolg van het vaststellen van het 'parapluplan parkeerregels' op 4 oktober 2018 is geregeld dat in geval van het bouwen of het uitbreiden van een gebouwen en/of voor het veranderen van een functie alleen een omgevingsvergunning wordt verleend wanneer aangetoond is dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. 'Voldoende' betekent dat tenminste voldaan wordt aan het 'Parapluplan parkeerregels' en het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018'.

De eerste stap voor het bepalen van de parkeerbehoefte betreft de stedelijkheidsgraad. De projectlocatie ligt in de kern van Nieuw-Vennep en wordt conform het handboek ingedeeld in de stedelijkheidsgraad: 'sterk stedelijk'. De projectlocatie ligt op een afstand van meer dan 200 meter rondom winkelcentrum Getsewoud, waardoor de locatie wordt aangemerkt als 'rest bebouwde kom'. De gemiddelde bandbreedte kan worden toegepast omdat de afstand van de woning tot aan het dichtstbijzijnde treinstation hemelsbreed 1,2 km bedraagt. Doordat sprake is van parkeerplaatsen op het eigen erf dient eveneens rekening te worden gehouden met de correctiefactoren uit het handboek. Voor een koop, vrijstaande woning in de rest bebouwde kom, met een gemiddelde bandbreedte geldt een parkeerbehoefte van 2,10 parkeerplaatsen. Voor twee woningen op de projectlocatie geldt een totale parkeerbehoefte van 4,2 parkeerplaatsen. In onderstaande figuur is de bestaande en gewenste situatie weergegeven.

figuur 5. Bestaande en gewenste situatie met parkeervoorzieningen.



Conclusie

In onderstaande tabel is de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte weergegeven van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Ter plaatse van de projectlocatie is voldoende ruimte om op eigen terrein de benodigde parkeerbehoefte op te vangen. In de nieuwe situatie worden bij de bestaande en de nieuwe woning elk twee parkeerplaatsen aangelegd. Daarnaast is sprake van een enkele oprit, waar door middel van de correctie voor parkeren op het eigen erf ook 0,8 parkeerplaats wordt gerealiseerd.

tabel 1. Kencijfers parkeercijfers en verkeersgeneratie

	Huidige situatie	Toekomstige situatie
Parkeerbehoefte	2,1	4,2
Verkeersgeneratie	Min. 8 – Max. 8	Min. 16 – Max. 17

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Het Verdrag van Valletta was geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988 en de Wet op de monumentenzorg, tot de inwerkingtreding van de Erfgoedwet op 1 juli 2016. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is een primair gemeentelijke opgave.

In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke plannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk.

Situatie projectgebied archeologie

Op basis van het vigerende bestemmingsplan kent het projectgebied geen dubbelbestemming in het kader van archeologie. In de gemeente Haarlemmermeer bevinden zich geen door het rijk, provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten. Conform de Archeologische waardenkaart ligt het projectgebied op een locatie waar archeologisch onderzoek benodigd is bij plannen van 10.000 m² en groter. De oppervlakte van het bouwplan van onderhavig project is veel kleiner dan 10.000 m² waardoor geen archeologisch onderzoek benodigd is.

Situatie projectgebied cultuurhistorie

De woning aan de Hoofdweg en de nabij gelegen objecten zijn niet aangemerkt als monument of beschermd gezicht. Op grotere afstand van de projectlocatie zijn enkele objecten gesitueerd welke een monumentale waarde hebben en zijn aangemerkt als monument. Onderhavige ontwikkeling doet geen afbreuk aan deze cultuurhistorische waarden gezien de omvang van het project.

Conclusie

Het projectgebied ligt op een locatie waar archeologisch onderzoek benodigd is bij plannen van 10.000 m² en groter. De oppervlakte van het bouwplan is veel kleiner waardoor een nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is. Ten aanzien van cultuurhistorie treden geen belemmeringen op doordat het project geen negatief effect heeft op de te beschermen en behouden cultuurhistorische waarden in de omgeving. Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt derhalve geen belemmering voor deze ontwikkeling.

4.4 Waterhuishoudkundige situatie (watertoets)

Sinds 2003 is het doorlopen van de watertoets wettelijk verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

Sinds 22 december 2009 is de nieuwe Waterwet van kracht. De nieuwe Waterwet regelt het beheer van grond- en oppervlaktewater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Op basis van deze wet is in december 2009 het Nationaal Waterplan vastgesteld. In het Nationaal waterplan worden antwoorden geformuleerd op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeren in een duurzaam waterbeheer voor Nederland.

De projectlocatie ligt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap Rijnland.

Waterbeheerplan 5: waardevol water

Elke zes jaar leggen waterschappen het beleid en de aanpak die noodzakelijk zijn om de watertaken goed te kunnen uitvoeren, vast in een zogeheten waterbeheerplan. In het vijfde waterbeheerplan (WBP5) van hoogheemraadschap Rijnland wordt richting gegeven aan het waterbeheer in de periode 2016 -2021. Dit in lijn met en in aanvulling op het coalitieakkoord (2015) waarin het nieuwe bestuur van Rijnland de koers voor de komende jaren heeft uitgezet.

Door niet tegen het water te strijden maar met het water mee te bewegen kan het beheergebied met innovatieve en duurzame oplossingen zo worden ingericht dat ook toekomstige generaties prettig kunnen wonen, werken en recreëren, tegen zo laag mogelijke kosten. Dit alles vraagt om zorgvuldige afwegingen tussen de belangen voor de mens, de natuur en de economie, waarbij het vinden van de juiste balans tussen deze drie de grote uitdaging is.

- In de planperiode wil het Hoogheemraadschap Rijnland het volgende bereiken:
Waterveiligheid: bescherming tegen overstromingen vanuit zee en de rivieren;
- Voldoende Water: er is voldoende water. Niet te veel en niet te weinig, passend bij het gebruik;
- Schoon en gezond water: Rijnlands water is schoon, zodat de mens, de natuur en economie er optimaal gebruik van kunnen maken;
- Waterketen: het afvalwater wordt optimaal gezuiverd en de grondstoffen hergebruikt.

Keur

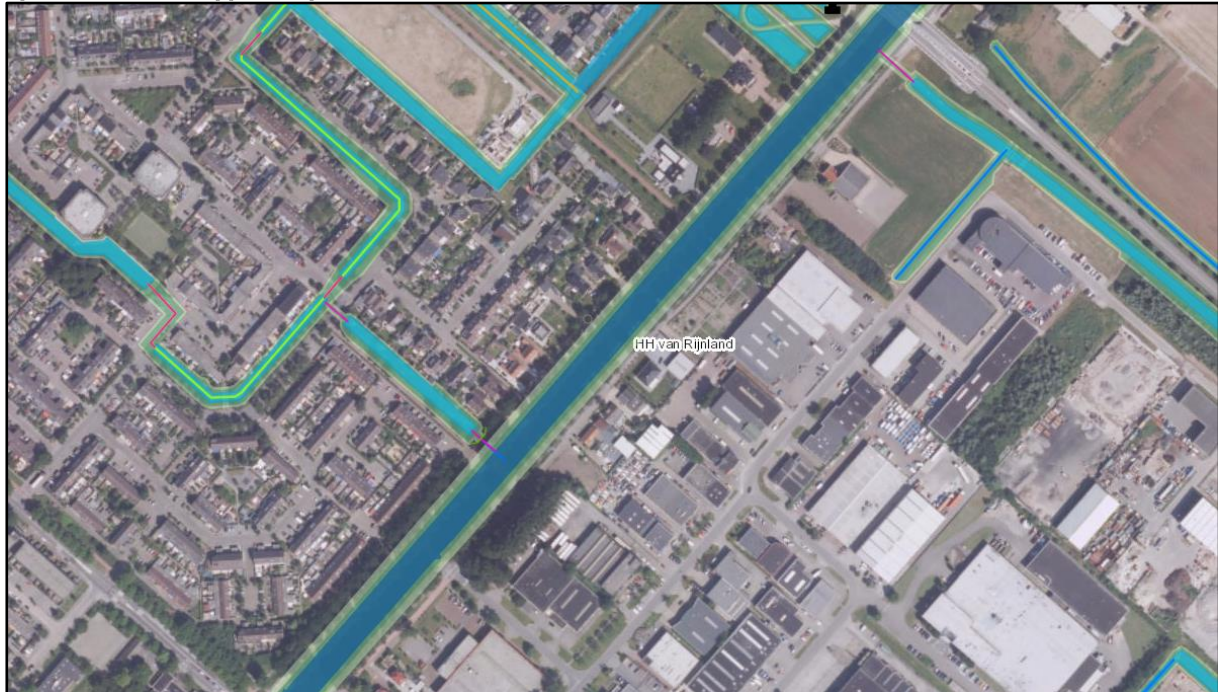
De Keur is een juridisch document (verordening). Bij de Keur horen de Uitvoeringsregels. Hierin staan voorwaarden voor allerlei werkzaamheden die bewoners en bedrijven willen uitvoeren bij water en dijken. De Uitvoeringsregels kan een zorgplicht, een Algemene regel en een Beleidsregel bevatten:

- De zorgplicht geldt voor eenvoudige werkzaamheden met weinig risico;
- In de Algemene regel staan voorwaarden voor activiteiten met een beperkt risico;
- In de Beleidsregel staan voorwaarden voor activiteiten met een groter risico. Dan verlenen zij een watervergunning.

Relatie met het plan

Op de projectlocatie neemt de verharding met ca. 150 m² toe. Vooroverleg met de waterbeheerder is niet noodzakelijk geacht doordat de toename van het verhard oppervlak minder dan 500 m² bedraagt. Op basis van artikel 3.2 lid 2 sub g van de Keur is het toegestaan neerslag versneld af te voeren, wanneer deze toename meer dan 500 m² en minder dan 5.000 m² bedraagt. Er wordt voldaan aan de voorwaarden die zijn opgenomen in een door het bestuur voor die handeling vastgestelde regel.

figuur 6. Uitsnede legger Hoogheemraadschap Rijnland, rode streeplijn: projectlocatie. Bron: rijnland.net.



5 Milieu- en omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan milieu- en omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving.

5.1 Bedrijven en milieuzonering

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' in opdracht van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten opgesteld. Hierdoor wordt in een vroeg stadium bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden met de belangen van bedrijven en woningen. Zo wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt door de komst van nieuwe woningen.

Milieuzonering is een hulpmiddel bij ruimtelijke planvorming. Het is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties. Milieuzonering 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.

In de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. Hierbij worden richtafstanden gegeven per milieutechnisch aspect (geur, stof, geluid en gevaar), waarbij de grootste afstand bepalend is voor de indeling in een milieucategorie.

figuur 7. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering.

milieucategorie	richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk	richtafstand 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 in bijlage 1 van de VNG-uitgave zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor.

Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype gemengd gebied, dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging, waarbij direct naast woningen ook andere functies voorkomen, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. De

richtafstanden uit bijlage 1 van de VNG-uitgave gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. De afstanden kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied.

Relatie tot het project

De projectlocatie heeft in de huidige situatie een woon- en tuinbestemming, maar voor de extra woning ontbreekt een bouwvlak. In de directe omgeving liggen veelal woningen. Aan de overzijde van de Hoofdvaart zijn woningen gesitueerd met daarachter het industrieterrein Nieuw-Vennep Spoorzicht. Aan de Haverstraat zijn de meest dichtstbijzijnde bedrijven gevestigd ten opzichte van de projectlocatie. Hier zijn bedrijven in de milieucategorie tot en met 2 toegestaan. Dergelijke bedrijfsactiviteiten hebben een richtafstand van maximaal 30 meter. De afstand van het projectgebied tot het dichtstbijzijnde bedrijf bedraagt ca. 60 meter, waardoor ruimschoots voldaan wordt aan de richtafstand en de te realiseren woning niet binnen de milieucontour van het bedrijf ligt.

Aan de Luzernestraat in het industrieterrein zijn bedrijfsactiviteiten met maximaal milieucategorie 4.1 toegestaan. De aan te houden afstand bedraagt voor dergelijke activiteiten 200 meter. De afstand van het projectgebied tot aan de gronden waar maximaal 4.1-categorie activiteiten zijn toegestaan bedraagt ca. 225 meter. Er wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand en de te realiseren woning ligt niet binnen de milieucontour van het bedrijf.

Op dit industrieterrein, aan de Haverstraat 62-66, is een bedrijf met milieucategorie 4.2 toegestaan. De bijbehorende richtafstand bedraagt 300 meter. Het bedrijf is al een paar jaar weg, waardoor wanneer een bedrijf dat zich op dit perceel wil vestigen rekening moeten houden met de bestaande situatie. In de bestaande situatie zijn reeds woningen dicht bij de het bedrijfsperceel aan de Haverstraat 62-66 gesitueerd dan de geplande nieuwbouw. De milieucategorie in het bestemmingsplan heeft hierdoor geen invloed op onderhavig project.

Conclusie

Vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering zijn er geen consequenties voor onderhavige ontwikkeling. Bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering.

5.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en ondergrondse buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

Plaatsgebonden risico (PR):

Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een

ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.

Groepsrisico (GR):

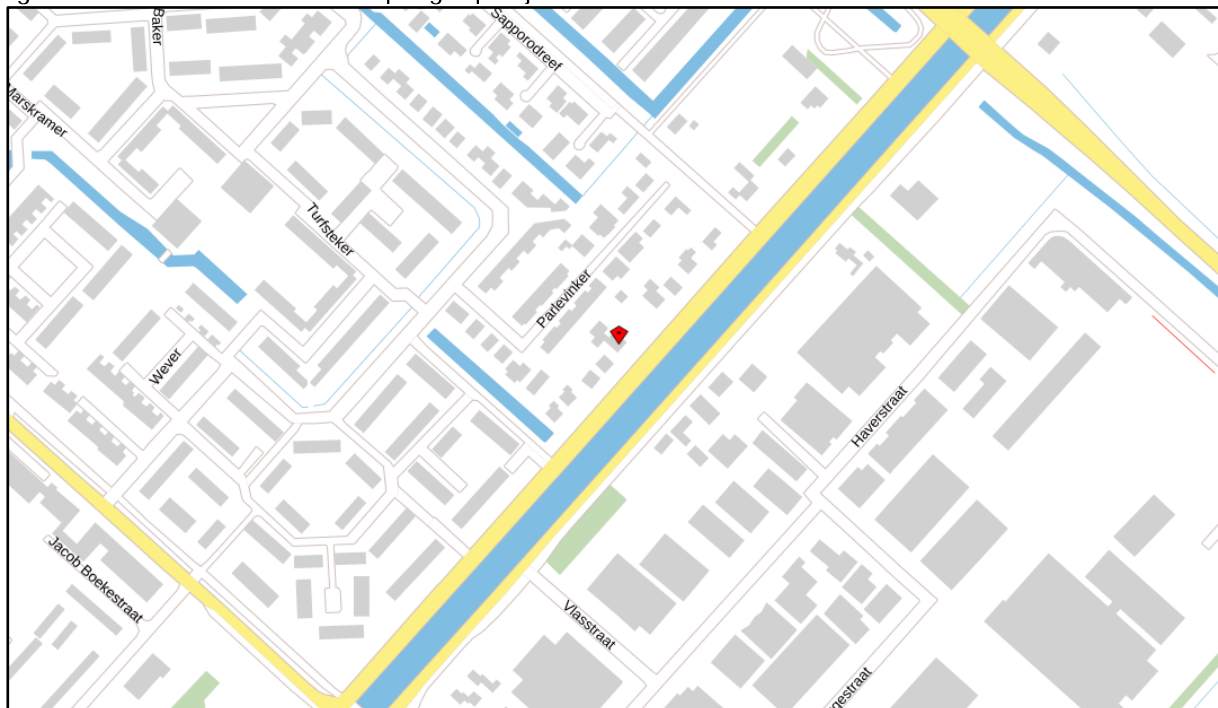
Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een verantwoordingsplicht, kan afwijken. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen en risico-ontvangers zijn aangegeven. Op de risicokaart staan gegevens die met risico te maken hebben, zoals risico veroorzakende bedrijven (inrichtingen) die gevaarlijke stoffen gebruiken, produceren of opslaan en ook het vervoer/transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Gevaarlijke stoffen zijn in dit geval stoffen die een schadelijke invloed hebben op de gezondheid en het milieu.

Relatie tot het projectgebied

Ten behoeve van het bestemmingsplan "Nieuw-Vennep" heeft een inventarisatie en onderzoek van de aanwezige risicobronnen in het gehele plangebied plaatsgevonden. Op basis van de risicokaart is de situatie ter plaatse van het projectgebied beschouwd. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

figuur 8. Uitsnede risicokaart. Geraadpleegd op 19 juli 2019. Bron: risicokaart.nl.



Op basis van de risicokaart kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het projectgebied ligt niet binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting;
- Het projectgebied ligt niet binnen de veiligheidsafstanden van andere stationaire risicobronnen;
- Het projectgebied ligt niet binnen het invloedsgebied van een transportroute van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor of water;
- Het projectgebied ligt niet binnen het invloedsgebied van een buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Conclusie

Het voorgenomen initiatief zelf is geen risicovolle activiteit. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

5.3 Bodem (milieukundig)

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

Het project betreft de splitsing van een bestaand woonperceel. In gevolge van het plan wordt ter plaatse van een bestaand woonbestemmingsvlak een extra bouwvlak opgenomen. De gronden zijn (op basis van het vigerende bestemmingsplan) reeds geschikt voor de woonfunctie. Op basis van het huidige gebruik van de gronden als siertuin zijn ter plaatse van het projectgebied geen activiteiten uitgevoerd die een bodemverontreiniging tot gevolg zouden kunnen hebben gehad.

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

5.4 Geluid

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn er die geluidsbronnen waarmee rekening gehouden dient te worden: wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai. In de Wet geluidhinder wordt een aantal typen objecten beschermd, waaronder woningen. De splitsing van het perceel aan de Hoofdweg 1083 te Nieuw-Vennep en de realisatie van een extra woning heeft tot gevolg dat er sprake is van realisatie van een geluidsgevoelig object in het kader van de Wet geluidhinder.

Relatie tot het project

M+P raadgevende ingenieurs BV heeft onderzoek verricht naar de geluidsbelasting op de te bouwen woning. De rapportage is opgenomen in de bijlage van deze ruimtelijke onderbouwing en heeft kenmerk M+P.VNAT.19.01.1.

De Hoofdweg oost heeft tot gevolg dat de voorkeursgrenswaarde maximaal met 9 dB wordt overschreden. Er is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de noordoost-, zuidoost- en zuidwestgevel. Daarnaast veroorzaakt de Hoofdweg west een overschrijding van de

voorkeursgrenswaarde van maximaal 1 dB. Deze overschrijding treedt enkel op ter plaatse van de zuidoostgevel van de woning. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor binnenstedelijke situaties wordt niet overschreden.

De geluidsbelasting vanwege wegverkeer over de Parlevinker blijft in alle gevallen onder $L_{den} = 40$ dB. De noordwestgevel is geluidsluw voor alle wegen. Maatregelen in de vorm van stil asfalt zijn voor een enkele woning niet doelmatig vanwege de hoge kosten. Maatregelen in de overdracht zijn niet mogelijk, omdat de woning hiermee wordt afgesloten van de ontsluitingsweg. De geluidsbelasting op de woning kan niet doelmatig gereduceerd worden. Om woningbouw op deze locatie mogelijk te maken zullen hogere waarden moeten worden verleend van 57 dB vanwege de Hoofdweg oostzijde, en 50 dB vanwege de Hoofdweg westzijde.

In het Bouwbesluit 2012 zijn voor nieuwbouwwoningen in afdeling 3.1 eisen opgenomen ter bescherming tegen geluid van buiten. Vanwege de verhoogde geluidsbelasting kan niet worden volstaan met de minimaal vereiste geluidswering van $G_{A,k} = 20$ dB(A). Met akoestisch onderzoek moet worden aangetoond dat de gevel voldoende geluidswerend is om aan de eisen uit het Bouwbesluit te voldoen. Onderzoek naar de geluidswering is nodig voor die gevels, waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Dit onderzoek zal in het kader van de aanvraag om omgevingsvergunning onderdeel bouwen worden uitgevoerd.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Er dienen hogere waarden te worden vastgesteld, zoals op basis van het onderzoek door M+P raadgevende ingenieurs BV verantwoord wordt geacht. Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning bouw zal een rapport moet worden overlegd om aan te tonen dat de geluidswering van de gevel zodanig is dat een binnenniveau van 33 dB haalbaar is.

5.5 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de paragraaf 5.2 van de Wet milieubeheer gewijzigd (Hoofdstuk 5 titel 2 Wm, Staatsblad 2007, 414) en zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer vernieuwde luchtkwaliteitseisen opgenomen.

Gelijktijdig zijn de ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Staatscourant 2007, 220), het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) in werking getreden. Een belangrijk element uit deze wetswijziging is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM).

Luchtkwaliteitseisen vormen nu geen belemmering voor ontwikkelingen, als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde; of
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt; of
- een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging; of
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

AMvB 'niet in betekenende mate'

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de

bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Op verzoek van de Nederlandse overheid heeft de EU verlenging van de termijn (derogatie) gegeven waarbinnen de luchtkwaliteitseisen gerealiseerd moeten zijn. Per 1 augustus 2009 is het NSL vastgesteld (een belangrijke voorwaarde voor het verkrijgen van de derogatie). Hierdoor kan volledig gebruik worden gemaakt van deze derogatie. Bovendien is de definitie van 'niet in betekenende mate' verlegd van 1% naar 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³) voor zowel PM₁₀ als NO₂.

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 NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

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 niet in betekenende waarde 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.

In onderhavig geval is sprake van een het mogelijk maken van een extra woning. Op basis van de NIBM-rekentool kan geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en daarmee niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Met behulp van de monitoringstool is op 19 juli 2019 bepaald wat de huidige achtergrondconcentraties zijn ter plaatse van het plangebied (dichtstbijzijnde rekenpunt 138606). Met de monitoringstool is bepaald of het realiseren van deze functie op deze specifieke plek in het kader van een goed leefklimaat te motiveren is.

tabel 4. Achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van het plangebied. Bron: nsl-monitoring.nl

Jaar	GCN-achtergrondconcentratie		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2017	18,25	17,46	10,20
2020	15,61	18,40	10,77
2030	10,28	16,09	8,8
Grenswaarden	40	40	20

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de concentraties van de maatgevende stoffen voor de luchtkwaliteit, stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), ter plaatse van het plangebied (ruim) onder de grenswaarden van 40 µg/m³ blijven.

Conclusie

Het project draagt niet in betekenende mate bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Het milieuaspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

5.6 Luchthavenindeliningsbesluit Schiphol (Lib)

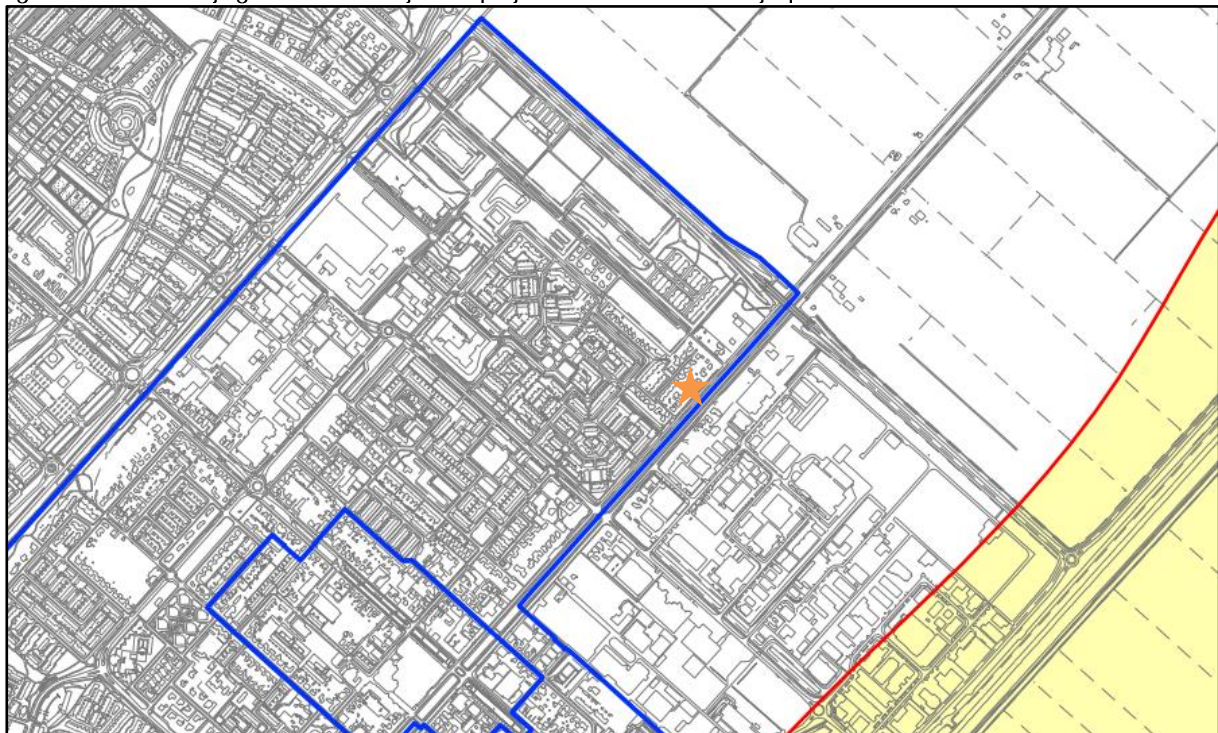
Op 1 november 2002 heeft het kabinet de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB, geconsolideerd januari 2018), waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven en het luchthavenverkeerbesluit (LVB), dat is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen (onder andere de voormalige bouw- of aanlegvergunningen).

Relatie tot het plan

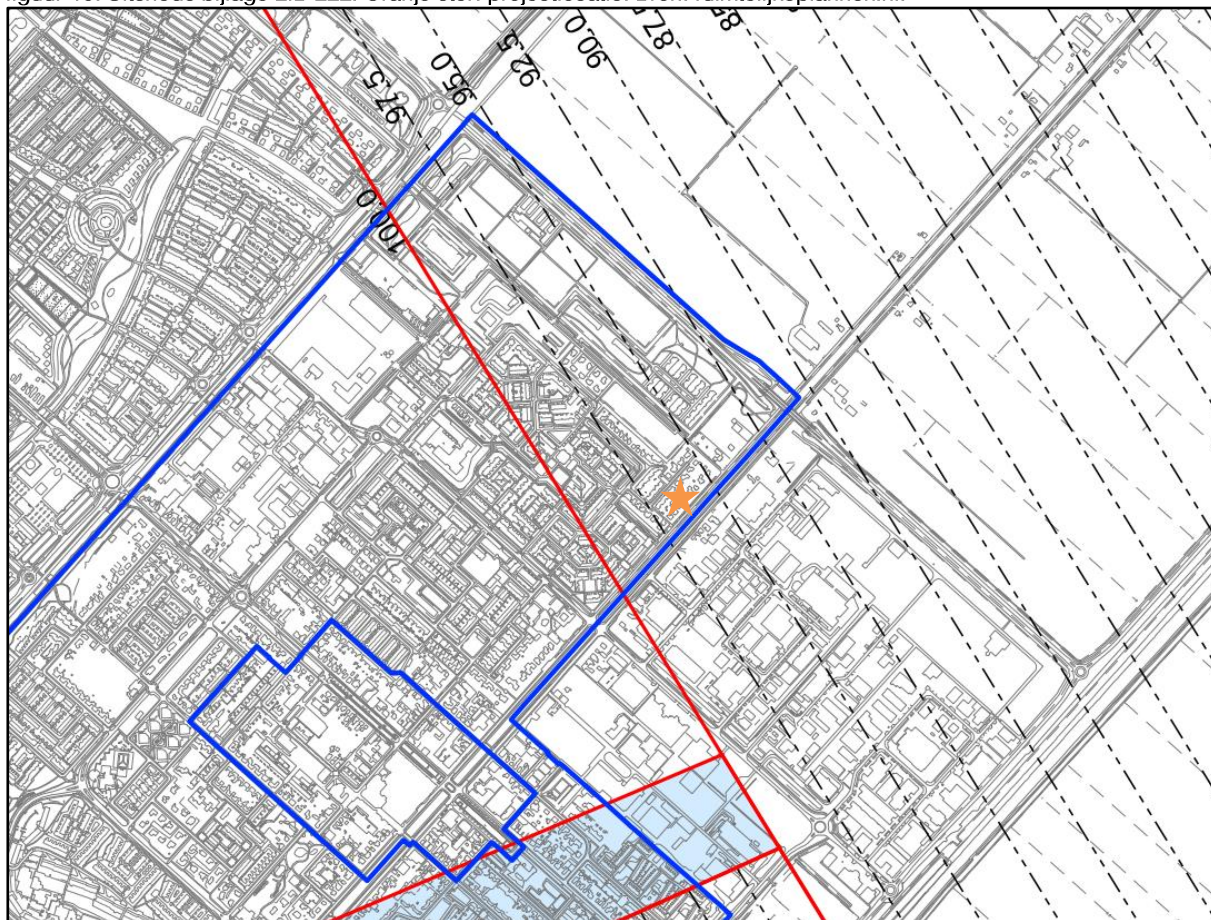
In het vigerende bestemmingsplan voorziet artikel 42 in de regels behorende bij de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – lib'. Artikel 42 is tweedelig. In lid 1 wordt aangegeven: *“Voor zover de gronden, met de aanduiding Luchtvaartverkeerzone, zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.1, zoals aangegeven in bijlage LIB 221, gelden de beperkingen met betrekking gevoelige bestemmingen. In het LIB zijn deze geclassificeerd als woningen, woonwagens, woonschepen, gebouwen met een gezondheidszorgfunctie en gebouwen met een onderwijsfunctie.”*. De projectlocatie ligt niet binnen het gebied met de beperkingen met betrekking tot gevoelige bestemmingen. Bijlage LIB 221 legt geen beperkingen op voor onderhavige ontwikkeling.

In lid 2 wordt aangegeven: *“voor zover de gronden, met de aanduiding ‘Luchtvaartverkeerzone’, zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2, zoals aangegeven in bijlage LIB 222, gelden de beperkingen met betrekking tot de hoogte van gebouwen, andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde en objecten, gesteld in artikel 2.2.2 van het “Luchthavenindelingbesluit Schiphol”.”*. De projectlocatie ligt binnen het gebied met de beperkingen met betrekking tot de hoogte van gebouwen met een hoogtemaat van 95 meter. De beoogde ontwikkeling voorziet in een woning met een bouwhoogte van 9 m boven het maaiveld. Bijlage LIB 222 legt geen beperkingen op voor onderhavige ontwikkeling.

figuur 9. Uitsnede bijlage LIB 221. Oranje ster: projectlocatie. Bron: ruimtelijkeplannen.nl.



figuur 10. Uitsnede bijlage LIB 222. Oranje ster: projectlocatie. Bron: ruimtelijkeplannen.nl.



In verband met de ligging in het beperkingengebied voor bebouwing van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is voor onderhavige ontwikkeling de webapplicatie LIB Schiphol doorlopen. In de bijlage van deze ruimtelijke onderbouwing is hiervan het rapport ingevoegd. Het projectgebied ligt binnen de 'beperking bebouwing – LIB 5': afwegingsgebied geluid en externe veiligheid. In paragraaf 5.4 is het geluidaspect nader toegelicht. In relatie tot het aspect externe veiligheid dient in de ruimtelijke onderbouwing aangegeven te worden op welke wijze rekening wordt gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

In dit geval is locatie goed bereikbaar voor hulpdiensten. In de directe omgeving van de ontwikkeling bevinden zich met name woningen. Er vindt hierdoor geen opslag plaats van brandbare stoffen. Tevens is de locatie goed ontsloten.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de aanduiding luchtvaartverkeerzone. Het projectgebied ligt buiten het gebied met de beperkingen met betrekking tot gevoelige bestemmingen (LIB 221). De beoogde ontwikkeling voorziet in een woning met een bouwhoogte van 9 m boven het maaiveld, waardoor ook bijlage LIB 222 geen beperkingen oplegt voor onderhavige ontwikkeling. In gevolge van de ligging binnen de beperking bebouwing – LIB 5 is gemotiveerd dat geen belemmering wordt gevormd voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.7 Ecologie

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan de provincie ervoor kiezen om een gebied aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied- of landschap of als Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Nationaal Natuurnetwerk

De term EHS werd in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan (NBP) van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. In 2013 veranderde de naam van Ecologische Hoofdstructuur naar Nationaal Natuurnetwerk (NNN). NNN is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in of in de nabijheid van het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'.

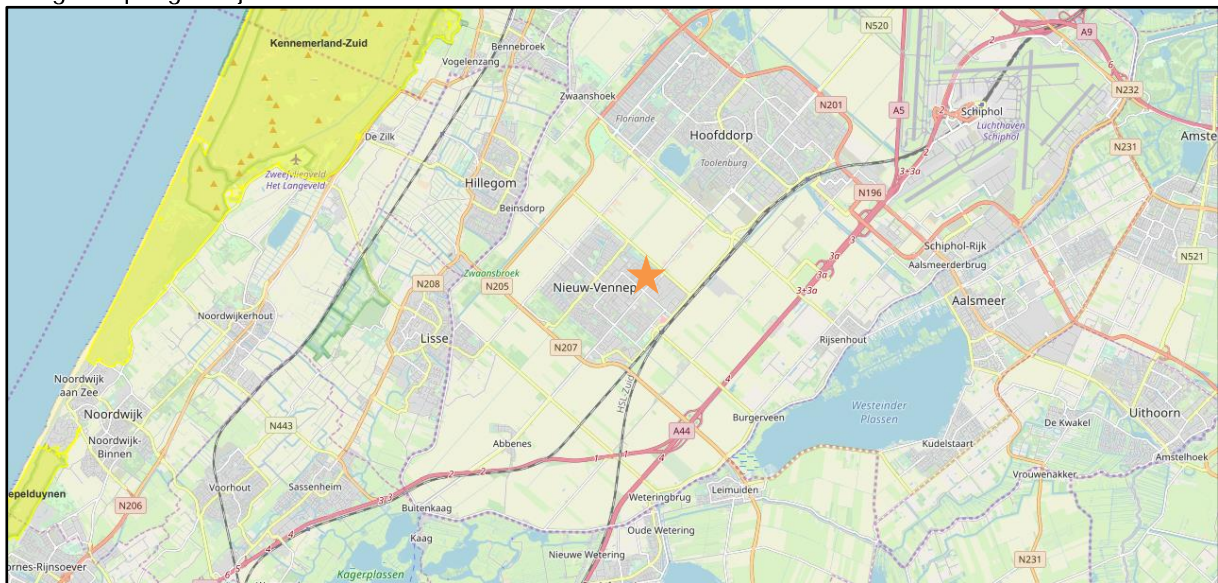
Soortenbescherming

Het voornemen bestaat uit de splitsing van een bestaand woonperceel. In de huidige situatie zijn de gronden in gebruik als siertuin en vindt met een zekere regelmaat onderhoud plaats. Ook gaan geen sloopwerkzaamheden met het project gemoeid. Eventueel aanwezig foerageergebied van vleermuizen of verblijfplaatsen van andere beschermde diersoorten blijft hierdoor intact.

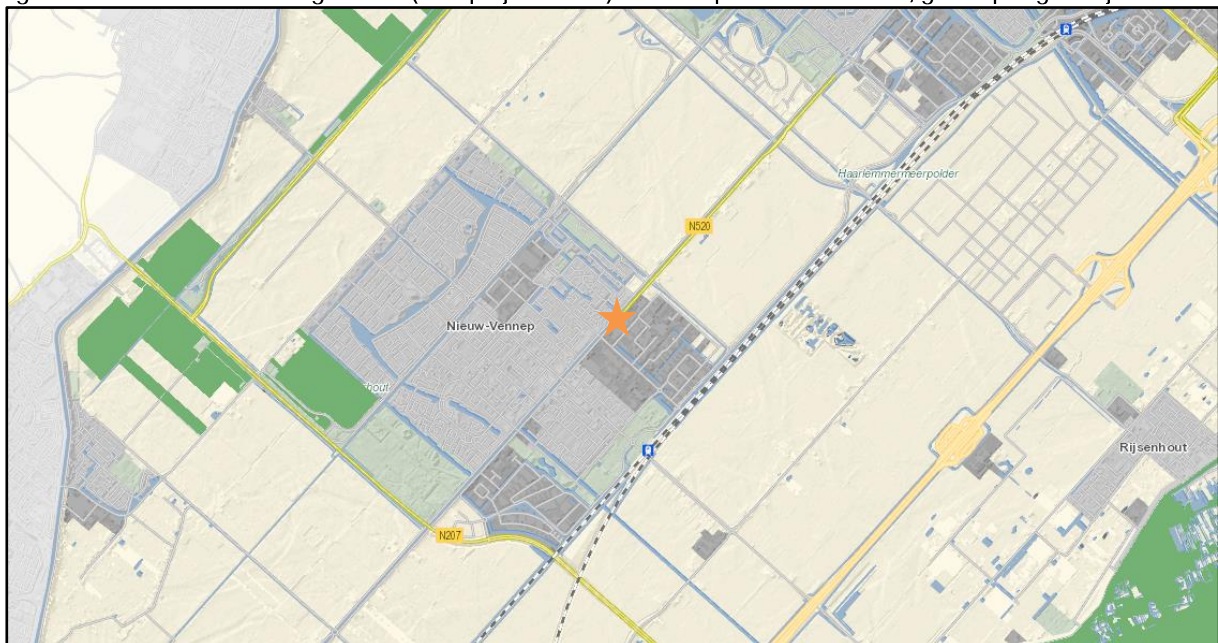
Gebiedsbescherming

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied of NNN. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft 'Kennemerland Zuid', op circa 7,9 km afstand. Het dichtstbijzijnde NNN gebied is gelegen op een afstand van circa 2,3 meter van de bestaande woning. De naam van het NNN gebied is "De Venneperhout". Gezien de beperkte omvang van het project en de afstand tot het NNN gebied zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden of NNN uitgesloten.

figuur 11. Uitsnede kaart Natura-2000 gebieden (ster: projectlocatie). Bron: synbiosys.alterra.nl/natura2000, geraadpleegd: 23 juli 2019.



figuur 12. Uitsnede kaart NNN gebieden (ster: projectlocatie). Bron: maps.noord-holland.nl, geraadpleegd: 23 juli 2019.



Conclusie

Het gaat om de toevoeging van één woning op een afstand van zo'n 7,9 km van het Natura 2000-gebied "Kennemerland Zuid". Bovendien wordt de woning gasloos gerealiseerd. Er zal dan ook geen sprake zijn van tot de ontwikkeling herleidbare stikstofdepositie op de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Gezien de beperkte omvang van het project en doordat de gronden in de huidige situatie in gebruik zijn als siertuin kunnen negatieve effecten op NNN worden uitgesloten. Verder is van belang dat er geen sloopwerkzaamheden plaatsvinden voor realisatie van de voorgenomen ontwikkeling. Eventueel aanwezig beschermde soorten worden niet aangetast in hun verblijfs- of broedplaats.

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.8 Mer-beoordeling

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 een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

Voor alle activiteiten die op de D-lijst staan geldt bovendien sinds 16 mei 2017 dat het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit moet nemen. 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. Voor voorliggend project geldt echter dat het Besluit m.e.r. niet van toepassing is, omdat het toevoegen van een extra woning door splitsing van een bestaand woonperceel niet op de C of D lijst vermeld staat. Wel staat 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' vermeld in kolom D11.2 van het Besluit mer (zie onderstaande figuur).

figuur 13.Relevant onderdeel besluit mer

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. Een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

In jurisprudentie is bepaald dat bij de beoordeling of sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject, gekeken moet worden naar de concrete omstandigheden van het geval, waarbij aspecten als de aard en omvang van de voorziene wijziging een rol spelen (o.a. rechtbank Gelderland van 3 juli 2017, ECLI:NL:RBGEL:2017:4105 en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 15 maart 2017, ECLI:NL:RVS:694).

Geconcludeerd kan worden dat voor wat betreft de voorgenomen ontwikkeling, geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject, gezien de aard en omvang van de ontwikkeling. Mede gelet op het feit dat er geen negatieve gevolgen voor het milieu plaatsvinden en het slechts de nieuwbouw van één woning betreft, kan niet gesproken worden van een stedelijk ontwikkelingsproject. Daarnaast zijn ook andere categorieën die vermeld staan op de C of D lijst in onderhavige situatie niet aan de orde. Er geldt derhalve geen m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Als gevolg van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient ten behoeve van een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken van het bestemmingsplan inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid. Het project wordt door de 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.

Ten behoeve van de realisatie van de extra woning aan de Hoofdweg 1083 te Nieuw-Vennep is een overeenkomst gesloten tussen Gemeente Haarlemmermeer en de initiatiefnemer. Hierin wordt overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning zal samen met deze ruimtelijke onderbouwing zes weken ter inzage worden gelegd. Voor belanghebbenden is er tijdens deze periode de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen.

7 Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid

De initiatiefnemer heeft als doel het huidige perceel te splitsen en een extra woning te realiseren. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. De uitvoerbaarheid van het initiatief is getoetst aan milieu- en omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving en hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor de voorgenomen ontwikkeling.

Bijlage

- 1 Hoofdweg 1083 te Nieuw-Vennep,
geluidsbelasting nieuwbouwwoning
(M+P raadgevende ingenieurs BV, 2019)

Bijlage

- 2** Plan-/Objectanalyse i.v.m. Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, rapport gegenereerd door Mees Ruimte & Milieu, 2019)