

ZWANENBURG - DENNENLAAN 14-16

TRANSFORMATIE KANTOORLOCATIE

NAAR

WOONLOCATIE MET 25 APPARTEMENTEN



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

AKM

REALES

Project	Zwanenburg - Dennenlaan 14-16
Kenmerk	Transformatie kantoorlocatie naar woonlocatie met 25 appartementen IOM.2019.04
Initiatiefnemer	AKM REALES B.V.
Postadres	Henry Dunantlaan 1 2992 KP BARENDRECHT
Status	v.07
Aantal pagina's	41
Datum	22 november 2019
Auteur	  @iom-ro.nl



IMMING OMGEVINGSMANAGEMENT

adviesbureau voor ruimtelijke ordening en planologie

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	2
1.1	Voorgenomen transformatieplan en vooroverleg GH0 gemeente	2
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Huidig en gewenst planologisch kader	3
1.4	Leeswijzer	5
2	HET TRANSFORMATIEPLAN	6
2.1	Huidige situatie	6
2.2	Realisatie appartementengebouw	7
2.3	Toekomstige situatie	8
2.4	Transformatieplan versus bestemmingsplan	11
3	TOETSING VAN HET TRANSFORMATIEPLAN	12
3.1	Beleidskader	12
3.1.1	Het Rijk	12
3.1.2	Provincie Noord-Holland en Metropoolregio Amsterdam	18
3.1.3	Gemeente Haarlemmermeer	23
3.2	Ladder voor duurzame verstedelijking	27
3.3	Omgevingsaspecten	29
3.3.1	Bedrijven en milieuzonering	29
3.3.2	Geluid	30
3.3.3	Luchtkwaliteit	32
3.3.4	Bezonningsstudie	34
3.3.5	Externe veiligheid	34
3.3.6	Ecologie	35
3.3.7	Water	39
3.3.8	Bodem	39
3.3.9	Archeologie	40
4	ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	41
4.1	Economische uitvoerbaarheid	41
4.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41

BIJLAGEN:

adviseurs, Akoestisch onderzoek, 3 juni 2019.

, Quicksan Flora & Fauna, 12 april 2019.

III. IDDS, Nader Vleermuisonderzoek Wet Natuurbescherming, 1 oktober 2019.

, Stikstofberekening Aerius Calculator 2019, 30 oktober 2019.

V. Ingenieursburo AKM, Bezonningsstudie, 23 oktober 2019.

, Verkennend bodemonderzoek, 15 mei 2019.

1 INLEIDING

1.1 Voorgenomen transformatieplan en vooroverleg GHO gemeente

Initiatiefnemer AKM Reales BV is voornemens om het perceel Dennenlaan 14-16 te Zwanenburg te transformeren van een kantoorbestemming naar een woonbestemming. Meer concreet is het voornemen om het gebouw van de voormalige Rabobank te slopen om vervolgens op de vrijkomende locatie via nieuwbouw een appartementengebouw te realiseren met in totaal 25 koopappartementen. Het kantoorgebouw is niet meer als zodanig in gebruik en staat inmiddels leeg.

De beoogde appartementen zijn levensloopbestendig, ofwel geschikt voor iedere levensfase van de bewoners. Tevens zullen de appartementen energiezuinig (gasloos, all-electric) worden opgeleverd.

Om het transformatieplan ten uitvoer te kunnen brengen heeft initiatiefnemer op 5 maart 2018 een principeverzoek ingediend bij het Ondernemersplein van de gemeente Haarlemmermeer. Dit principeverzoek was tevens opgezet als een (eerste opzet van) Globaal Haalbaarheidsonderzoek¹ en vormde het impliciet een verzoek aan de gemeente Haarlemmermeer om planologische medewerking te verlenen aan het voorliggende proces van plan- en besluitvorming.

Als antwoord op het principeverzoek ontving initiatiefnemer op 30 april 2018 een bericht vanuit de werkgroep Ruimtelijke Advisering met als inhoud dat het initiatief, aangezien de planlocatie deel uitmaakt van het '█ van Zwanenburg', tevens was voorgelegd aan de projectgroep '█ van Zwanenburg' voor advies. Specifiek omvatte voornoemd bericht op dit punt de volgende reactie: *"De gemeente heeft als ambitie om het economisch en sociale █ van Zwanenburg een plek te geven in de Kom. De voorgestelde herontwikkeling past in onze beleving in de gewenste ontwikkeling om van de Kom het toekomstig █ van Zwanenburg te maken."*

Als 'over-all' advies op het principeverzoek heeft initiatiefnemer op 30 april 2018 een 'positief, mits'-advies ontvangen. Het aspect 'mits' betreft daarbij met name het passend maken van het bouwplan in de rooilijn van de Dennenlaan. Aanvullend omvatte het advies de volgende aandachtspunten:

- Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol is van toepassing op deze locatie.
- Nieuwe woningen moeten gasloos en duurzaam worden gerealiseerd.
- Voor de parkeernorm is het gemeentelijk 'Handboek parkeren' uitgangspunt bij de berekening van de benodigde parkeerplaatsen.

In vervolg op het vooroverleg met de gemeente Haarlemmermeer heeft initiatiefnemer verder invulling gegeven aan de vorming van het definitieve transformatieplan. In dit vervolgtraject heeft initiatiefnemer nauw gecommuniceerd met de direct omwonenden. Het voortliggende planontwerp is dan ook mede tot stand gekomen via een aantal informatiebijeenkomsten c.q. denksessies met omwonenden.

¹ De gemeente Haarlemmermeer biedt voor complexe plannen de mogelijkheid om, voordat een (concept) aanvraag om omgevingsvergunning wordt ingediend, een Globaal Haalbaarheidsonderzoek (GHO) te laten uitvoeren. In het GHO wordt het plan door de gemeente onder meer getoetst aan stedenbouwkundige uitgangspunten, inpasbaarheid in de omgeving, verkeersveiligheid, milieu-, geluids- en parkeernormen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied aan de Dennenlaan 14-16 bevindt zich in de Kom c.q. het '█ van Zwanenburg'. De directe omgeving van het plangebied kenmerkt zich met name door centrumfuncties, zoals woningen, maatschappelijke voorzieningen, detailhandel, kantoren, dienstverlening, horeca en bedrijfsactiviteiten uit de lagere milieucategorieën. Het plangebied is weergegeven in figuur 1.1.

Figuur 1.1: Luchtfoto plangebied Dennenlaan 14-16 en omgeving (Bron: Google Earth).



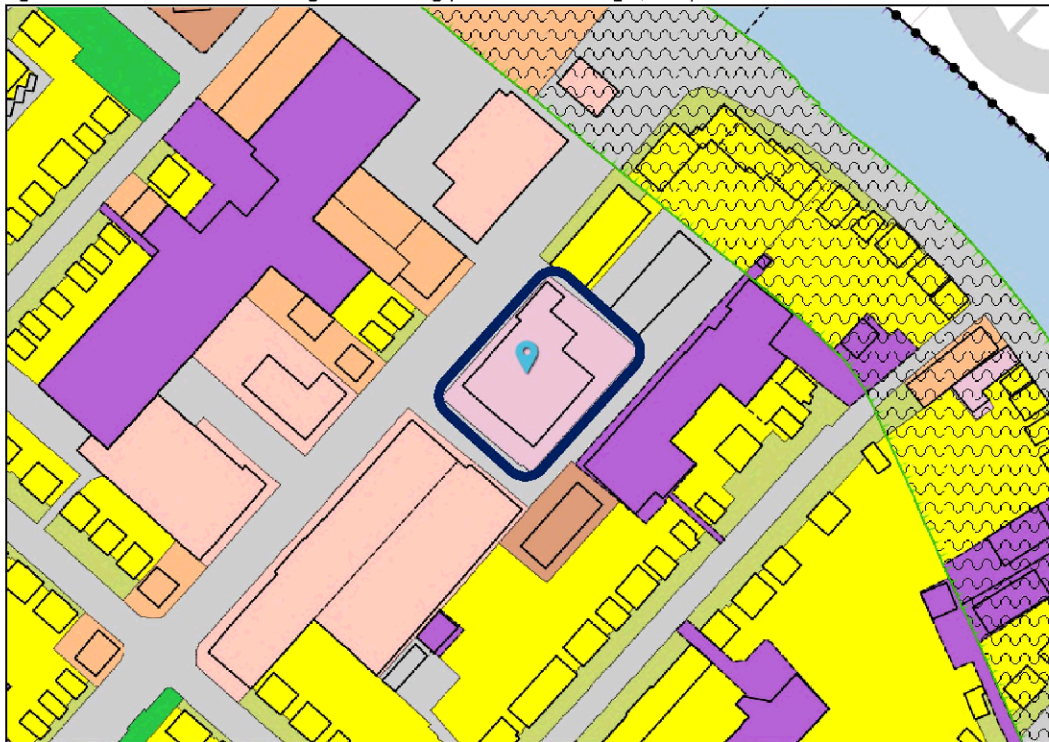
1.3 Huidig en gewenst planologisch kader

Huidig bestemmingsplan

Conform het vigerende bestemmingsplan 'Zwanenburg', vastgesteld op 13 augustus 2014, is het perceel Dennenlaan 14-16 bestemd als 'Kantoor' met inbegrip van o.a. de bijhorende parkeervoorzieningen. Binnen deze bestemming dienen gebouwen binnen het op de Verbeelding aangegeven bouwvlak te worden gebouwd. Voor het perceel Dennenlaan 14-16 is daarbij de maximale bouwhoogte gesteld op 9 meter.

Aanvullend is voor het perceel Dennenlaan 14-16 de 'Gebiedsaanduiding luchtvaartverkeerzone - LIB' van toepassing. Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau, die verband houden met de luchthaven Schiphol.

Figuur 1.2: Uitsnede Verbeelding bestemmingsplan 'Zwanenburg' (2014).



Kort samengevat kan worden gesteld dat het transformatieplan niet direct inpasbaar in het vigerende bestemmingsplan op grond van de volgende punten:

- Strijdigheid met de bestemmingsdoeleinden voor 'Kantoor'.
- Strijdigheid met bouwvlak en maximum bouwhoogte.
- Introductie nieuw woongebouw versus LIB.

Gewenst planologisch kader

Het gewenst planologisch kader voorziet in de mogelijkheid om op de locatie Dennenlaan 14-16 woonappartementen toe te staan. Het realiseren van woonappartementen betreft in deze situatie een 'handeling in strijd met regels ruimtelijke ordening' en is op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een omgevingsvergunning nodig om af te mogen wijken van het vigerende bestemmingsplan.

Om een omgevingsvergunning voor de activiteit 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' te kunnen verlenen is, conform voornoemd artikel van de Wabo, deze ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gemeente Haarlemmermeer. Deze onderbouwing vormt een instrument voor het bevoegd gezag om haar besluitvorming te kunnen motiveren en daarmee een volwaardig akkoord te kunnen geven op de planologische strijdigheid i.c. het transformeren van het voormalige kantoorgebouw van de Rabobank naar een appartementengebouw. Om een verantwoord besluit te kunnen nemen dient deze onderbouwing met name inzage te geven in:

- De aard en omvang van het transformatieplan.
- Het ruimtelijk beleid en toekomstvisies van de gemeente Haarlemmermeer en andere (regionale) overheden.
- Het anticiperen van de planvorming op woonbehoefte en duurzame stedelijke ontwikkeling.
- De in en rondom het plangebied aanwezige ruimtelijke- en milieukwaliteiten.
- De ruimtelijke- en/of milieueffecten van het transformatieplan op de omgeving alsmede de mogelijke invloed vanuit de omgeving op deze planvorming.

1.4 Leeswijzer

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing van het transformatieplan voor de Dennenlaan 14-16 in Zwanenburg en is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: Transformatieplan. In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van de planlocatie en omgeving beschreven, gevolgd door een beschrijving van het transformatieplan en de resulterende toekomstige situatie.
- Hoofdstuk 3: Toetsing van het transformatieplan. In dit hoofdstuk wordt de planvorming getoetst aan het vigerende beleidskader en de aanwezige omgevingsaspecten.
- Hoofdstuk 4: Uitvoerbaarheid: In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het transformatieplan, inclusief de gevoerde communicatie met omwonenden.

2 HET TRANSFORMATIEPLAN

2.1 Huidige situatie

De planlocatie c.q. het voormalige kantoorgebouw bevindt zich aan de Dennenlaan in het centrum van Zwanenburg. In de directe omgeving van dit gebouw bevinden zich verschillende centrumfuncties, zoals woningen, maatschappelijke voorzieningen, detailhandel, kantoren, dienstverlening, horeca en bedrijfsactiviteiten uit de lagere milieucategorieën. De huidige situatie van het voormalige kantoorgebouw is weergegeven in figuur 2.1 en 2.2.

Figuur 2.1: Aanzicht voormalig kantoorgebouw huidige situatie (zicht vanaf Dennenlaan: hoek planlocatie).



Figuur 2.2: Aanzicht voormalig kantoorgebouw huidige situatie (zicht vanaf meerdere posities).



De planlocatie omvat een oppervlak van circa 2.448 m² en is kadastraal bekend onder: Haarlemmermeer, Sectie [REDACTED] 9545.

Figuur 2.3: Kadastrale gegevens planlocatie (Bron: PDOK).



2.2 Realisatie appartementengebouw

Het transformatieplan betreft de sloop van de bestaande opstallen, gevolgd door nieuwbouw van een woongebouw met 25 koopappartementen. Verdeeld over vier bouwlagen worden 22 4-kamer appartementen gerealiseerd met een woonoppervlak van ruim 90 m², met op de bovenste woonlaag 3 penthouses van ruim 120 m² met dakterras. Alle appartementen zijn voorzien van buitenruimte in de vorm van balkon of tuin.

Op de begane grond van het appartementengebouw worden inpandig de benodigde bergingen gerealiseerd. Bij iedere entree van het gebouw bevindt zich een moderne (brancard)lift, die toegang biedt aan maximaal 5 appartementen per stijgpunt. Het appartementengebouw zal energiezuinig van opzet zijn, met gasloze (all-electric) appartementen.

In stedenbouwkundig opzicht is het bouwplan voor het appartementengebouw eenvoudig in haar hoofdopzet. Door het bouwvolume in een L-vorm op het perceel te plaatsen wordt de ruimte optimaal benut, waarbij er voldoende ruimte overblijft om te voorzien in de benodigde parkeervoorzieningen. Door het bouwvolume op bepaalde plaatsen te laten inspringen wordt voorkomen dat het bouwblok als massaal en ééntonig overkomt. De drie hoofdlagen van het bouwvolume kunnen als passend binnen de stedenbouwkundige context worden gezien en biedt de vierde laag met setback in een afwijkende materialisering voldoende terughoudendheid.

Beoogde doelgroep

Het transformatieplan is erop gericht om voor een brede doelgroep comfortabele wooneenheden te realiseren op een goed bereikbare plek in Zwanenburg. De wooneenheden worden op de markt gebracht als koopappartementen in het hoge(re) marksegment. Als beoogde doelgroep wordt vooral gedacht aan de kleinere huishoudens, gevormd door met name jonge tweeverdieners en doorstromers. Bij de doorstromers vormen senioren - waaronder 'empty nesters' - die hun (te grote) eengezinswoning willen verruilen voor een levensloopbestendig appartement, een belangrijke subgroep.

Levensloopbestendig bouwen

Zowel het woongebouw als de daarin opgenomen appartementen zijn technisch en bouwkundig voorbereid op de toekomst. Met name voor de senioren binnen de doelgroep zal op passende wijze worden geanticipeerd op een mogelijke levensfase met (fysieke) beperkingen. Onder meer worden de volgende levensloopbestendige gerichte maatregelen getroffen, waarbij zoveel als mogelijk invulling wordt gegeven aan het 'WMO-proof' maken van de woonsituatie:

Maatregelen woongebouw

- Zo veel als mogelijk ruimte bieden aan een goede toe- en doorgankelijkheid, in termen van gangbreedtes, draaicirkels (rolstoel) en brede deuren.
- Voorzieningen voor automatische deuren (knop op passende hoogte rolstoelgebruiker).
- Op hoogte rolstoelgebruiker afgestelde bereikbare brievenbussen en deurbellen.
- Drempelvriendelijke toe- en doorgankelijkheid rolstoelgebruiker.
- Voorzieningen voor audio-videosysteem bij toegangsdeur.

Maatregelen appartement binnen woongebouw

- Zo veel als mogelijk ruimte bieden aan een goede toe- en doorgankelijkheid, in termen van gangbreedtes, draaicirkels en breedte van deuren.
- Drempelvriendelijke toe- en doorgankelijkheid rolstoelgebruiker.
- Inloopdouche.

Parkeren

Op 6 februari 2018 heeft de gemeente Haarlemmermeer de 'Beleidsregel voor het vaststellen van parkeernormen' vastgesteld, met inbegrip van de 'Parkeernormentabel 2018'. Vanuit dit parkeerbeleid kan worden gesteld dat de planlocatie Dennenlaan 14-16 gelegen is binnen het omgevingstype 'Matig Stedelijk - Schil centrum', op minder dan 1.200 meter afstand van een treinstation. Dit betekent dat hier de parkeernormen 'Gemiddeld' van toepassing zijn en geldt een parkeerbehoefte voor de 25 appartementen van 1,60 tot 1,70 parkeerplaats per appartement.

Figuur 2.4: Parkeernormentabel Haarlemmermeer 2018 in relatie tot transformatieplan Dennenlaan 14-16.

Matig Stedelijk	IN CENTRUM			SCHIL CENTRUM		
	Minimum	Gemiddeld	Maximum	Minimum	Gemiddeld	Maximum
WONEN						
koop, etage, duur (meer dan € 300.000)	-	-	-	1,30	1,70	2,10
koop, etage, midden (tussen € 183.843 en € 300.000)	-	-	-	1,20	1,60	2,00
koop, etage, goedkoop (minder dan € 183.843)	-	-	-	1,00	1,40	1,80

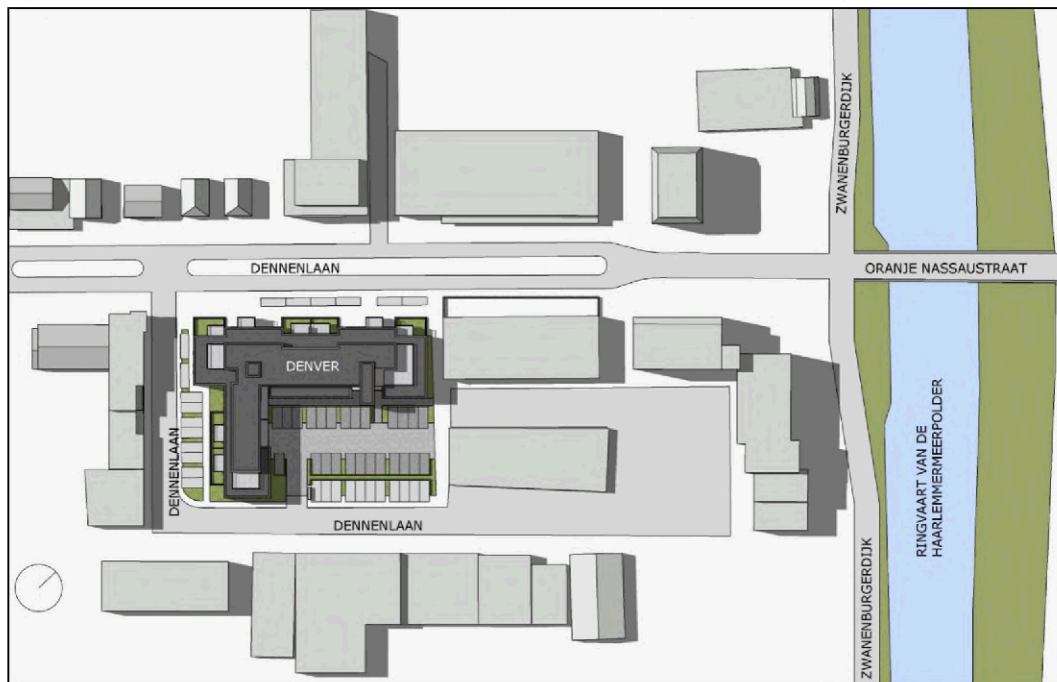
Het transformatieplan voorziet in de realisatie van 44 parkeerplaatsen op eigen perceel. Het realiseren van 44 parkeerplaatsen voor 25 appartementen komt overeen met 1,76 parkeerplaats per appartement ($44/25=1,76$). Het transformatieplan voldoet hiermee (ruim) aan de parkeernormen van de gemeente Haarlemmermeer.

2.3 Toekomstige situatie

Het nieuwe appartementengebouw heeft de passende naam DENVER gekregen. Dit aan de ene kant als verwijzing naar de centraal gelegen Dennenlaan binnen Zwanenburg. Aan de andere kant als referentie naar de Amerikaanse stad Denver, gelegen bij de Rocky Mountains in Colorado. De natuurlijke materialisering van hout en steen, welke in het bouwplan zullen worden toegepast, refereert aan de typische 'lodge'-architectuur uit het gebied rond Denver.

De navolgende figuren geven een overzicht van de voorgenomen inrichting van de planlocatie alsmede van de gevelaanzichten en plattegronden van de nieuwe bebouwing.

Figuur 2.5: Nieuwe inrichting planlocatie Dennenlaan 14-16 (Bron: Ingenieursburo AKM).



Figuur 2.6: Stedelijke doorsnede toekomstige situatie (Bron: Ingenieursburo AKM).



Figuur 2.7: Artist impression appartementengebouw DENVER: in vogelvlucht (Bron: Ingenieursburo AKM).



Figuur 2.8: Artist impression appartementengebouw DENVER: gevelaanzichten (Bron: Ingenieursburo AKM).



Figuur 2.9: Appartementengebouw DENVER: plattegronden bouwlozen



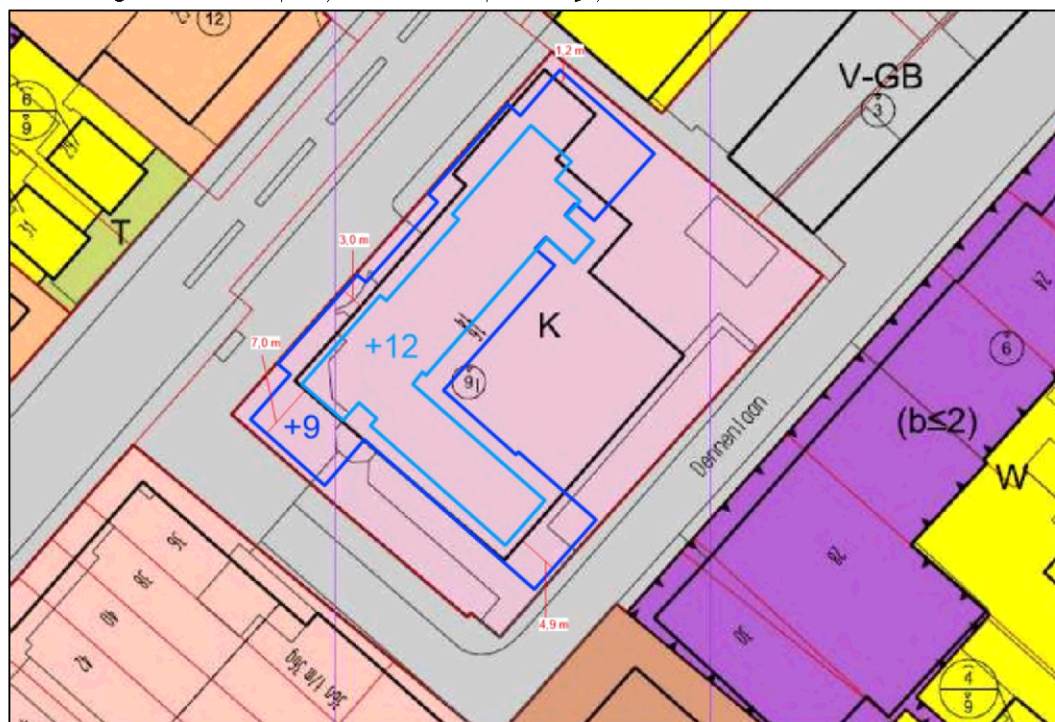
2.4 Transformatieplan versus bestemmingsplan

In hoofdstuk 1 is reeds aangegeven dat het transformatieplan niet direct inpasbaar in het vigerende bestemmingsplan is op grond van de volgende punten:

- Strijdigheid met de bestemmingsdoeleinden voor 'Kantoor'.
- Strijdigheid met bouwvlak en maximum bouwhoogte.
- Introductie nieuw woongebouw versus LIB.

De strijdigheid met de bestemmingsdoeleinden voor 'Kantoor' en het introduceren van een nieuw woongebouw versus het LIB behoeven spreken in beginsel voor zich. Op grond van het voorgaande kan de strijdigheid van het transformatieplan met het planologisch bouwvlak en de hierbinnen toegestane maximum bouwhoogte (9 meter) als volgt worden gevisualiseerd (zie figuur 2.10).

Figuur 2.10: Projectie transformatieplan incl. bouwhoogten (blauwe lijnen en cijfers) in vigerend bestemmingsvlak 'Kantoor' (roze) met bouwvlak (zwarte lijn).



Gesteld kan worden dat de planologische strijdigheid zich in stedenbouwkundig opzicht met name manifesteert aan de uiteinden van het bouwplan.

3 TOETSING VAN HET TRANSFORMATIEPLAN

3.1 Beleidskader

3.1.1 Het Rijk

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In maart 2012 is de landelijke Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Hierin schetst het Kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Tot de essenties van de SVIR kunnen worden gerekend dat de Rijksoverheid zich vooral gaat richten op nationale belangen en dat meer bewegingsvrijheid geboden zal worden aan provincies en gemeenten op het gebied van ruimtelijke ordening. Het Rijk stelt hierbij dat provincies en gemeenten beter op de hoogte zijn van de situatie in hun regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Zij kunnen dan ook beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. De visie van 'decentraal wat kan en centraal wat moet' vormt dan ook een essentieel beleidsaspect binnen de SVIR.

Rijksdoelen en regionale opgaven

In de SVIR heeft het Rijk de volgende drie rijksdoelen gesteld om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving, waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De Rijksdoelen zijn in de SVIR uitgewerkt tot nationale opgaven, die regionaal neerslaan. De gemeente Haarlemmermeer maakt in dit opzicht deel uit van de MIRT²-regio Noordwest-Nederland, met daarbinnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als de grootste stedelijke regio. In de SVIR constateert het Rijk dat het gebied van en rond de MRA een grote ruimedruk kent. De regio staat voor een forse woningbouwopgave, zowel kwantitatief als kwalitatief.

Duurzame stedelijke ontwikkeling

Duurzame stedelijke ontwikkeling wordt vanuit de Rijksoverheid gezien als doelstelling én als belangrijk instrument bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Als instrument doelt men dan op toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Vanaf oktober 2012 is deze Ladder vanuit de SVIR als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Overheden moeten vanaf deze datum op grond van het Bro elke nieuwe stedelijke ontwikkeling planologisch motiveren aan de hand van de treden van deze Ladder. Uitgangspunt van duurzame stedelijke ontwikkeling - en daarmee van de Ladder - is dat een nieuwe ontwikkeling voorziet in een behoefte en in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

In de SVIR is bepaald dat de concrete invulling en uitvoering van het verstedelijkingsbeleid wordt overgelaten aan de provincies en gemeenten. Toetsing van het initiatief aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in paragraaf 3.1.4 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, als vervolg op de analyse van de provinciale, regionale en gemeentelijke kaders.

² MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

Hoofdpogaven voor de regio Noordwest-Nederland

Een combinatie van meerdere factoren leidt tot een blijvend grote woonvraag in alle sectoren van de woningmarkt binnen de regio Noordwest-Nederland. Het aantal inwoners in deze regio is de afgelopen jaren harder gegroeid dan in de rest van Nederland en alles wijst erop dat dit aantal blijft groeien. Algemene constatering is ook dat de woningmarkt sinds de crisis sterk is aangetrokken. Ondanks een stijgende bouwproductie wordt de woningmarkt, vooral in en om de steden, als ‘oververhit’ gezien en wordt het belang onderkend om de bouw van voldoende en passende woningen alsmede de transformatie van kantoorpanden te versnellen.

Bij het versterken van het woningaanbod wordt de nadruk in eerste instantie gelegd op het bouwen binnen bestaand bebouwd gebied en het benutten van de toenemende mogelijkheden om via transformatie dan wel herstructurering woningen toe te voegen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. In het Barro wordt een aantal projecten die van Rijksbelang zijn, met name genoemd en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen zullen moeten voldoen.

Het Barro is met name gekoppeld aan de hoofdinfrastructuur (reserveringen voor hoofdwegen en landelijke spoorwegen en vrijwaring rond rijkswaagen), de elektriciteitsvoorziening, het Natuurnetwerk Nederland en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Het initiatief raakt geen nationale belangen, zoals opgenomen in de SVIR en nader geregeld in het Barro. Ten aanzien van de hoofdpogave voor de MIRT-regio Noordwest Nederland kan worden gesteld dat het initiatief in lijn is met de doelstelling om via transformatie van een locatie binnen bestaand bebouwd gebied woningen toe te voegen.

In lijn met de visie van ‘decentraal wat kan en centraal wat moet’ wordt ten aanzien van het aspect ‘Duurzame stedelijke ontwikkeling’ i.c. toetsing aan de ‘Ladder’ verwezen naar paragraaf 3.1.4 van deze Toelichting.

Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is een algemene maatregel van bestuur (AMvB) waarin beperkingen worden gesteld aan de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van gronden vanwege vliegveiligheid, externe veiligheid en geluid in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol. De staatssecretaris van [REDACTED] heeft na overleg met [REDACTED], [REDACTED], gemeenten en provincies besloten om het LIB te wijzigen. Het gewijzigde LIB is per 1 januari 2018 in werking getreden.

De kern van het actuele LIB is dat er meer ruimte komt voor woningbouw binnen de 20Ke-contour en dat de gemeente binnen de bestaande LIB-contour zelf verantwoordelijk is voor het bouwen van woningen binnen de gewijzigde regels van het Luchthavenindelingbesluit (LIB).

Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Het LIB bevat de ruimtelijke regels op Rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. Het LIB stelt onder meer ruimtelijke beperkingen aan de bestemming en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen nodig zijn met het oog op externe veiligheid en geluidbelasting door het luchtverkeer van en naar Schiphol. De regels zijn erop gericht om binnen het zogenoemde beperkingengebied enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw-)ontwikkelingen mogelijk te maken. Beide dienen het nationaal belang.

Gebiedsindeling LIB

LIB 1 - Sloopzone vanwege veiligheid

Om het risico op slachtoffers te beperken bij een vliegtuigongeluk is dit een zogenoemde sloopzone. Mensen die er al wonen mogen blijven wonen, maar wanneer zij de woning verlaten wordt de woning opgekocht en gesloopt.

LIB 2 - Sloopzone vanwege geluid

Ook dit is een sloopzone, maar dan vooral vanwege de negatieve effecten op de gezondheid. Ook hier worden woningen opgekocht en gesloopt.

LIB 3 - Geen nieuwe woningbouw mogelijk

Dit gebied valt niet meer onder de sloopzone, maar er mogen geen nieuwe woningen bij worden gebouwd.

LIB 4 - Woningbouw in principe niet toegestaan

De regels en beperkingen die in dit gebied worden opgelegd dienen om ernstige hinder en slaapverstoring door vliegtuiglawaai te voorkomen. Nieuwe woningen zijn in dit gebied *in principe* niet toegestaan. Toch kan een gemeente besluiten om wel woningen te bouwen in dit beperkingengebied. Dit om bijvoorbeeld verpaupering tegen te gaan en de leefbaarheid in de gemeente te verhogen. Dat moet dan wel binnen bestaand stedelijk gebied zijn en het mogen niet meer dan 25 woningen zijn.

LIB 5 - Groei van Schiphol en groei van gemeente

In dit gebied mag van de overheid gebouwd worden, maar er moet daarnaast ook ruimte zijn voor de groei van Schiphol. Er mag daarom bijvoorbeeld niet buiten bestaand stedelijk gebied gebouwd worden.

Figuur 3.1: LIB-zones rondom Schiphol, planlocatie in blauwe cirkel.



(Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2018).

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

De planlocatie Dennenlaan 14-16 ondergaat mogelijke beperkingen ten gevolge van de overlappende combinatie van LIB 4 (Beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen) en LIB 5 (Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid). De volgende regels uit het LIB (artikel 2.2.1) zijn hierbij van toepassing:

- Met het oog op geluidbelasting zijn binnen LIB 4 geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan. Uitzonderingen hierop vormen:
 - a) Bestaand gebruik van een geluidgevoelig gebouw.
 - b) Toevoeging binnen bestaand stedelijk gebied van niet meer dan 25 woningen per bouwplan of binnen lintbebouwing van niet meer dan 3 woningen per bouwplan.
 - c) Een geluidgevoelig gebouw ter vervanging van een bestaand geluidgevoelig gebouw, mits van gelijke aard en gelijke schaal en onder de voorwaarde dat het te vervangen gebouw wordt verwijderd of dat de functie en bestemming van het te vervangen gebouw wordt omgezet naar niet-geluidgevoelig.
 - d) Herstructurering van een bestaand stedelijk gebied, indien dit niet leidt tot een toename met meer dan 25 woningen en indien dit niet leidt tot een toename van de capaciteit van andere geluidgevoelige gebouwen binnen dit gebied.
 - e) Nieuwbouw van een bedrijfswoning, voor zover de noodzaak daarvan is aangetoond.
- Voor de gronden binnen LIB 5 motiveren gemeenten 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.

LIB 4: Beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen

Ten aanzien van LIB 4 maken met name de onderdelen b) en d) dat het toevoegen van woningen binnen de gemeente weer tot de mogelijkheden behoort. In concrete zin maken voornoemde onderdelen het voornemen van initiatiefnemer om 25 appartementen te realiseren op de locatie Dennenlaan 14-16 in Zwanenburg zonder aanvullende procedures mogelijk.

Tevens is, specifiek voor het aspect luchtvaartlawaai, onderzoek gedaan naar de benodigde geluidwering van de gevels van het beoogde appartementengebouw binnen de planlocatie, teneinde een akoestisch verantwoord wooncomfort te kunnen garanderen. Een en ander heeft daarbij plaatsgevonden met inachtnaam van het bepaalde in artikel 3.4 van het Bouwbesluit: *“Een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied van een gebruiksfunctie in een voor de luchthaven Schiphol op de kaarten in bijlage 3, nummer 4, van het LIB Schiphol aangewezen gebied of een krachtens de Luchtvaartwet of de Wet luchtvaart vastgestelde 56 dB(A) Lden beperkingengebied of een vastgestelde 35 Ke-geluidzone bij een burgerluchthaven, heeft een zodanige volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering dat het karakteristiek geluidniveau in het verblijfsgebied ten hoogste 33 dB is. Daarbij wordt uitgegaan van de krachtens de Luchtvaartwet of de Wet luchtvaart bepaalde geluidbelasting op de uitwendige scheidingsconstructie.”*

Aanvullend op de ruimtelijke inpasbaarheid van de beoogde 25 appartementen binnen het actuele LIB, zone 4, is het akoestisch binnenniveau van deze 25 appartementen geborgd via de op maat berekende geluidwering van de gevels. Een en ander is nader uitgewerkt in de bijbehorende aanvraag om omgevingsvergunning ‘Bouwen’.

LIB 5: Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid

Per wijziging van 01-01-2018 is een nieuw ‘afwegingsgebied’ (zone 5) toegevoegd aan het LIB. De actuele versie van het LIB stelt dat binnen de zone van LIB 5 niet buiten bestaand stedelijk gebied gebouwd worden. Het transformatieplan, gesitueerd in het centrum van Zwanenburg, voldoet aan dit vertrekpunt.

Binnen de zone van LIB 5 (afgebakend door de voorheen geldende planologische 20Ke zone) bestaat een enigszins verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. Gelet hierop dienen gemeenten op grond van artikel 2.2.1.d, lid 2 LIB te motiveren de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Het externe veiligheidsrisico neemt toe naarmate de intensiteit van het ruimtegebruik binnen deze zone toeneemt. Van belang hierbij is ook de aanwezigheid van gevaarlijke of ontplofbare objecten op de grond, waardoor vervolgschade kan ontstaan. Om dit risico zo laag mogelijk te houden worden, met name door de verschillende overheden, diverse maatregelen genomen om (onder meer) de vlucht- en toegangswegen voor hulpdiensten te bevorderen evenals de zelfredzaamheid van personen. Tevens wordt breed ingezet op het trainen van bestuurders in crisismanagement, voorlichting, rampenbestrijdingsplannen en oefeningen.

Ten aanzien van de intensiteit van het ruimtegebruik binnen de planlocatie Dennenlaan 14-16, gerelateerd aan het groepsrisico binnen dit externe veiligheidsaspect, kan het volgende worden gesteld. Het huidige kantoorgebouw heeft een functionele ruimte van totaal circa 2.055 m² BVO. Conform de geldende normen (NEN 1824:2010 nl) geldt voor werknemers in een kantoorgebouw een werkruimte van in totaal minimaal 12 m². Binnen de vigerende kantoorbestemming komt dit neer op een potentiële aanwezigheid van circa 170 personen in het huidige kantoorgebouw aan de Dennenlaan 14-16, in beginsel binnen de reguliere kantooortijden (09:00 - 17:00 uur). Het transformatieplan voorziet in de realisatie van een woongebouw met 25 appartementen op de plaats van het huidige kantoorgebouw. Indien alle appartementen worden bewoond door twee bewoners, hetgeen als een maximum bezettingsgraad kan worden gezien, komt dit neer op de potentiële aanwezigheid van 50 personen in het nieuwe gebouw. Ten opzichte van de vigerende gebruiksmogelijkheden is dit (rekening houdend met ook bezoekers) meer dan een halvering van de mogelijke bezettingsgraad, maar geldt deze bezettingsgraad in beginsel "24/7". Aangezien het appartementengebouw voorzien is van twee liften en twee trappenhuizen en zowel aan de voorzijde (2x) als achterzijde (1x) ontsloten is, kan worden gesteld dat het transformatieplan voorziet in (ruim) voldoende ontvluchtingswegen in geval van eventuele calamiteiten. Over-all kan worden gesteld dat een potentiële aanwezigheid van circa 170 personen in de dagperiode (kantoor) versus circa 50 personen 24/7 (wonen) geen substantiële wijziging betekent voor het groepsrisiconiveau voor de planlocatie.

Resumerend kan worden gesteld dat het transformatieplan niet leidt tot een intensiever gebruik van de ruimte, in vergelijking met een eventuele voortzetting van de huidige planologische situatie. Dit betekent dat in het geval van een onverhoopt vliegtuigongeval er niet dan wel nauwelijks meer slachtoffers kunnen vallen dan in de huidige situatie.

Aanvullend zijn de volgende (mitigerende) maatregelen en aspecten aan de orde:

- De kans op een vliegtuigramp binnen het plangebied is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten LIB zone 3. Een kans van 1 op de miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) al zo gering gezien, dat het risico als aanvaardbaar wordt geacht. De kans op het optreden van een dergelijk incident is daarmee verwaarloosbaar klein.
- Gemeente noch initiatiefnemer kunnen maatregelen treffen om een vliegtuigongeluk te voorkomen (bronmaatregel). Er wordt door de verschillende overheden uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten lopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen gelden niet alleen voor vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.
- In het geval van calamiteiten worden burgers door de overheid zo snel mogelijk geïnformeerd hoe ze moeten handelen (bv. via NL-Alert).
- De hulpdiensten treden in het geval van een ramp volgens het hiervoor geldende protocol op. De kwaliteit van de hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd.

Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd.

- De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn zeer gering. In het algemeen geldt dat nieuwbouw (gelet op de eisen van Bouwbesluit 2012) zeer goed bestand is tegen brand. Aanwezigen in een pand zijn derhalve goed beschermd tegen hittestraling indien een vliegtuig in de directe omgeving van het gebouw neerstort.
- Het transformatieplan is geprojecteerd in een omgeving, waar de functie 'Wonen' reeds aanwezig is. De toekomstige bewoners binnen de planlocatie kunnen zichzelf en anderen over het algemeen goed redden. Het beoogde appartementengebouw is voorzien van goede ontsluitingen, aan zowel voor- als achterzijde. Tevens is de nabije omgeving goed ontsloten voor hulpdiensten. Binnen het centrum van Zwanenburg zijn opstelplaatsen voor brandweer inclusief benodigde waterwinning aanwezig.
- Er zijn geen gevaarlijke of ontplofbare objecten in de omgeving van het plangebied waardoor vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan. Zie hiervoor ook paragraaf 3.3.4 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Beperkingen vanuit toegestane bouwhoogten

Aanvullend op de regels met betrekking tot de beperkingenzones LIB 4 en LIB 5 stelt het LIB in artikel 2.2.2 eveneens beperkingen aan de hoogte van gebouwen, andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde en objecten. Voor zover gelegen binnen Zwanenburg geldt binnen dit LIB-aspect een maximale bebouwingshoogte van circa 20 tot 40 meter, gerelateerd aan de referentiehoogte van Schiphol (4,00 m -NAP). Het voorgenomen woongebouw aan de Dennenlaan 14-16 kent een maximale bouwhoogte van circa 13 meter en valt daarmee ruim onder de maximale LIB-waarden.

Beperkingen vanwege mogelijk vogelaantrekkende werking

Op grond van artikel 2.2.3 van het LIB gelden beperkingen in relatie tot vogelaantrekkende werking. Tot de vogelaantrekkende bestemmingen worden in het betreffende artikel genoemd: industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen, opslag of verwerking van afvalstoffen, natuurreservaten en vogelreservaten, moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 hectare. Voornoemde criteria zijn niet van toepassing op het voorliggende transformatieplan.

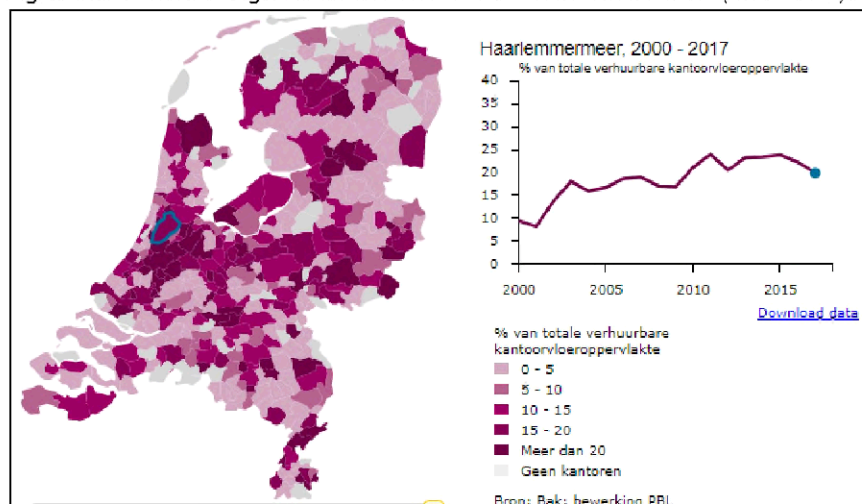
Conclusie LIB

Resumerend kan worden gesteld dat het transformatieplan geen belemmering vormt voor luchthaven Schiphol en dat het conform het actuele LIB realiseerbaar is zonder aanvullende onderzoeken en procedures.

Convenant Aanpak leegstand kantoren

In Nederland staat ongeveer acht miljoen vierkante meter kantooroppervlak leeg. Veel gebouwen zullen nooit meer een kantoorfunctie krijgen, omdat de markt hiervoor nu eenmaal structureel uit balans is. Het overaanbod van kantoorvloeroppervlakte in Nederland blijkt uit het gegeven dat gemiddeld ruim 17% van de kantoorvloeroppervlakte leeg staat. Ook de gemeente Haarlemmermeer kent een substantieel oppervlak aan leegstaande kantoren, zie figuur 3.2.

Figuur 3.2: Overzicht leegstand kantoren Nederland en Haarlemmermeer (2000 - 2017).



Om het beleid en de ambities voor het terugdringen van de leegstand onder kantoorgebouwen kracht bij te zetten hebben Rijk, Interprovinciaal overleg (IPO), Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en marktpartijen op 27 juni 2012 het ‘Convenant aanpak leegstand kantoren’ ondertekend. Dit convenant heeft als hoofddoel het bereiken van een gezonde, goed functionerende kantorenmarkt. Impliciet is het doel dan ook om te komen tot de wenselijke c.q. noodzakelijke reductie van de plancapaciteit en de wenselijke c.q. noodzakelijke intrekking van kantoorbestemmingen.

Vanuit de zorg voor kwaliteit en leefbaarheid, rust er op de verschillende overheden nu een taak om de leegstand onder de kantoorgebouwen terug te dringen. Transformatie naar andere functies wordt daarbij algemeen gezien als een goede mogelijkheid. Sinds 2012 worden er, mede als gevolg van het convenant, meer kantoren aan de voorraad onttrokken dan dat er worden toegevoegd. Dit is nog altijd niet voldoende om de leegstand te laten dalen. Daarvoor neemt het gebruik van kantoren te snel af.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Het transformeren van de locatie Dennenlaan 14-16 van een kantoorbestemming naar een woonbestemming is in lijn met het bestuurlijke convenant om de leegstand van kantoorruimten aan te pakken en deze om te zetten in een nieuwe, meer toekomstbestendige bestemming.

Eenduidig kan worden geconstateerd dat er een structureel overschot is aan kantoorruimten en een daarmee gepaard gaande leegstand onder kantoorgebouwen. Het omzetten van een kantoor naar een woonbestemming beantwoordt dan ook op efficiënte wijze een structureel aanwezige vraag naar woningen in de gemeente Haarlemmermeer, verbijszondert tot Zwanenburg.

Conclusie

Het transformatieplan voor locatie Dennenlaan 14-16 in Zwanenburg is in lijn met de ambities en doelstellingen van het Rijksbeleid, met inbegrip van de hieruit afgeleide regionale doelstellingen.

3.1.2 Provincie Noord-Holland en Metropoolregio Amsterdam

Omgevingsvisie NH2050 en Provinciale Ruimtelijke Verordening

Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin schetst de provincie haar toekomstvisie op de fysieke leefomgeving.

Ten aanzien van duurzaam ruimtegebruik geeft de provincie aan te willen zorgen voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur, waarbij de juiste functies op de juiste plek worden geplaatst. Binnen dit kader wenst de provincie bij te dragen aan het realiseren van voldoende en passende huisvesting (woningtype) op de best mogelijke plek (woonmilieu) voor huidige en toekomstige bewoners van Noord-Holland. De provincie heeft hiervoor reeds in 2010 een provinciale woonvisie opgesteld, met als doel om in 2020 te beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu voor haar inwoners. Deze woonvisie vormt daarbij het kader voor de door de regio's op te stellen regionale actieprogramma's, waarin het woningbouwprogramma zowel kwalitatief als kwantitatief wordt uitgewerkt. Uitgangspunt is om de woningvraag zoveel mogelijk te realiseren binnen het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG).

Met inachtnaam van het voorgaande constateert de provincie dat de druk op de ruimte in de provincie verder toeneemt. De provincie verwacht dat tot 2040 ten minste een netto toevoeging aan de woningvoorraad nodig is van ruim 200.000 woningen, waarvan circa 165.000 in de periode 2010-2040 in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Voor zo'n 50.000 woningen zijn hiervoor nog geen afspraken zijn gemaakt (15.000 in de periode 2020-2030 en 35.000 in de periode 2030-2040). De ruimte wordt in eerste instantie gezocht in gemeenten binnen de MRA, waaronder Haarlemmermeer.

Resumerend constateert de provincie in de Omgevingsvisie NH2050 dat woon- en werklocaties vooral nodig zijn in het zuidelijk deel van Noord-Holland, waarbij het concreet om de MRA gaat. Daarbij stelt de provincie dat de bebouwingsopgave zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen moet plaatsvinden. Wonen en werken worden in eerste instantie dan ook binnenstedelijk gepland, onder andere door transformeren.

Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) zijn de regels vastgelegd, waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moeten voldoen. De actuele versie van de PRV is op 1 februari 2019 in werking getreden. Ten aanzien van het transformatieplan Dennenlaan 14-16 zijn de volgende artikelen uit de PRV van belang:

- Artikel 5a: Nieuwe stedelijke ontwikkeling.
Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
- Artikel 5e: Woningen binnen de 20 Ke-contour.
Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour kan een bestemmingsplan voorzien in nieuwe woningen, uitsluitend binnen het bestaand stedelijk gebied. Voor de verdere toetsing aan dit artikel wordt verwezen naar paragraaf 3.1.1. van deze Ruimtelijke Onderbouwing, onder LIB.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Het initiatief past binnen bestuurlijke op afspraken op het gebied van regionale programmering door via transformatie van een locatie binnen bestaand bebouwd gebied woningen toe te voegen. Gezien de heersende situatie op de kantorenmark wordt met dit transformatieplan tevens een mogelijk structurele leegstand binnen de planlocatie voorkomen. Aansluitend en in lijn met de constatering in paragraaf 3.1.1 (Rijksbeleid) kan worden gesteld dat het transformatieplan geen belemmering vormt voor luchthaven Schiphol en dat het conform het actuele LIB realiseerbaar is. Het initiatief is daarmee zowel kwalitatief als kwantitatief in lijn met de Omgevingsvisie NH2050 en de hiermee verbonden PRV.

Monitor woningbouw 2018

De provinciale Monitor Woningbouw 2018, vastgesteld op 26 oktober 2018, bevat cijfers³ over de ontwikkeling van de woningvoorraad en huishoudens. Daarnaast is de ontwikkeling van de

³ Cijfers afkomstig van het Centraal Bureau van de Statistiek (CBS) en onderzoeksbureau ABF Research. Cijfers woningbehoefte komen uit de Bevolkingsprognose Noord-Holland 2017-2040 (G5, juni 2017).

plancapaciteit meegenomen, afgezet tegen de woningbehoefte. Vanuit de gepresenteerde cijfers hebben de 33 gemeenten binnen de MRA aangegeven dat er in de komende decennia in potentie ruimte is voor 460.000 woningen in deze regio. Alleen al voor het opvangen van de groei van de huishoudens zijn tot 2025 minstens 12.300 woningen per jaar nodig. Om de spanning op de woningmarkt te laten afnemen en het woningtekort te verkleinen, moet de woningproductie volgens de MRA-gemeenten dan ook hoger liggen.

De MRA-gemeenten geven ook aan dat het bieden van ruimte voor woningbouw alleen niet voldoende is: er moeten concrete bouwplannen zijn, die vervolgens ook tot uitvoering moeten komen. De zogenoemde 'harde' plancapaciteit, waarbij sprake is van vastgestelde bestemmingsplannen, laat in de meeste deelregio's van de MRA een lichte daling zien. Hoewel de harde planvoorraad en de woningbehoefte (gerelateerd aan de huishoudensgroei) nu ongeveer in evenwicht zijn tot 2025, leert de ervaring dat niet alle harde plannen ook daadwerkelijk tot uitvoering komen. Om de druk op de woningmarkt niet verder te laten oplopen, is het daarom belangrijk dat meer 'zachte' plannen (dit betreft de in voorbereiding zijnde en potentiële locaties) hard worden gemaakt door hiervoor nieuwe planologische kaders vast te stellen en tot uitvoer te brengen, zonder vertraging en waar mogelijk nog versneld.

De woningbehoefte voor de komende jaren, afgezet tegen de plancapaciteit, is weergegeven in figuur 3.3. Hieruit blijkt dat voor de deelregio Amstelland-Meerlanden - waartoe de gemeente Haarlemmermeer behoort - een woonbehoefte kent, die groter is dan de beschikbare harde plancapaciteit. Gezien ook het gegeven dat de woonbehoefte blijft groeien, is het van belang om meer plannen tot feitelijke realisatie te brengen.

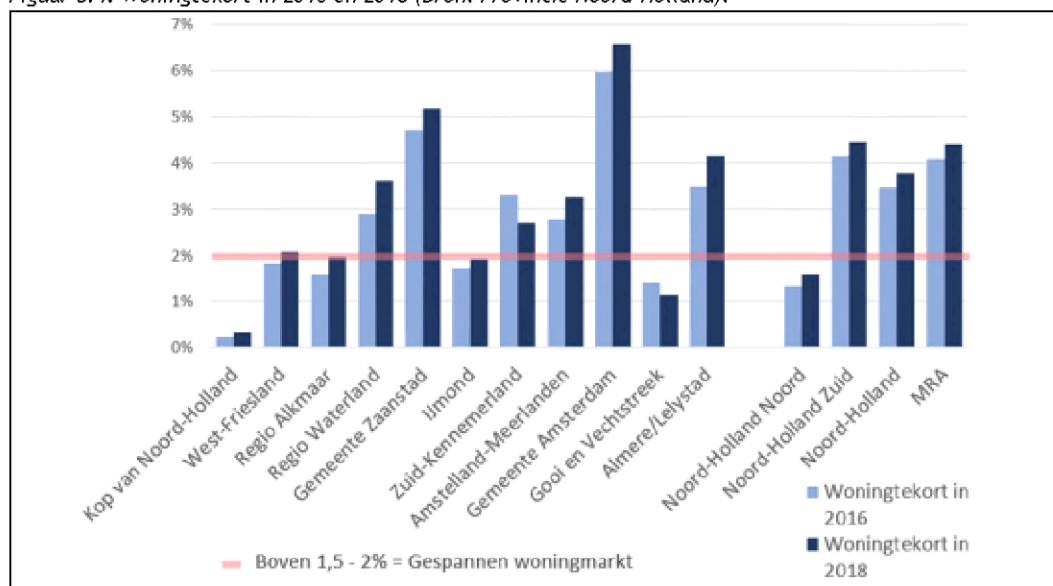
Figuur 3.3: Woningbehoefte 2018-2040 en plancapaciteit (Bron: Provincie Noord-Holland en Rigo).

	Woningbehoefte*				Netto-plancapaciteit	Hard	Zacht
	2018-2020	2018-2025	2018-2030	2018-2040			
Kop van Noord-Holland	700	1.800	2.200	600	4.700	2.700	2.100
Westfriesland	2.200	6.200	8.700	9.000	12.100	4.600	7.500
Regio Alkmaar	3.100	7.900	10.200	10.700	12.300	9.100	3.100
Waterland	1.700	4.300	6.200	8.800	13.900	3.600	10.300
Zaanstad	1.900	5.500	8.700	13.600	23.800	3.300	20.500
Amstelland-Meerlanden	3.700	13.100	21.600	33.900	45.000	8.400	36.700
Amsterdam	11.000	33.000	52.800	88.500	266.100	45.300	220.900
IJmond/Z-K	2.600	7.700	12.100	18.500	21.400	4.400	17.000
Gooi en Vechtstreek	2.100	6.000	8.700	12.000	12.400	6.400	6.000
Totaal Noord-Holland	29.000	85.700	131.300	195.500	411.700	87.700	324.100

*o.b.v. de Bevolkingsprognose Noord-Holland 2017-2040
 ** Getallen zijn afgerond op honderdtallen. Hierdoor kan het voorkomen dat getallen niet precies bij elkaar optellen (of overeenkomen met andere tabellen).

Aldus tonen de cijfers de noodzaak aan voor het omzetten van woningbouwplannen naar een toename van de bouwproductie in Noord-Holland. De provincie stelt dat deze toename plaats kan vinden zonder risico op toekomstige leegstand, in ieder geval in alle regio's met een tekort van boven de 2%. In deze regio's neemt het aantal huishoudens de komende namelijk nog toe. Ten aanzien van de deelregio Amstelland-Meerlanden geldt dat de groei van de woningvoorraad is achtergebleven bij de huishoudensgroei. Daardoor is het woningtekort opgelopen tot 3,3% (zie figuur 3.4) en de woningmarkt enigszins gespannen geraakt.

Figuur 3.4: Woningtekort in 2016 en 2018 (Bron: Provincie Noord-Holland).



Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Realisatie van het initiatief kan worden gezien als het omzetten van een woningbouwplannen in een concrete invulling van de gewenste bouwproductie in Noord-Holland. Het voorgenomen transformatieplan geldt vooralsnog als een 'zacht plan' (zie ook gemeentelijk beleidskader, paragraaf 3.1.3), waarvan het belangrijk wordt geacht deze 'hard' te maken door hiervoor nieuwe planologische kaders vast te stellen en vervolgens tot uitvoer te brengen, zonder vertraging en waar mogelijk nog versneld. Voor Amstelland-Amstelland (waartoe de gemeente Haarlemmermeer behoort) geldt in dit opzicht als gegeven dat de woonbehoefte in deze deerregio groter is dan de beschikbare harde plancapaciteit. Gekoppeld aan het gegeven dat het woningtekort binnen deze deelregio is opgelopen tot 3,3% kan tevens worden gesteld dat uitvoering van het transformatieplan in beginsel niet leidt tot risico op toekomstige leegstand.

Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020

Amstelland-Amstelland, Amsterdam Zaanstreek-Waterland (vhn Stadsregio Amsterdam)

De provincie Noord-Holland heeft de gemeenten in de (voormalige) Stadsregio Amsterdam⁴ gevraagd gezamenlijk een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen voor de periode 2016-2020. Dit komt voort uit de provinciale Woonvisie uit 2010 waarin als doelstelling is opgenomen dat in 2020 de inwoners van Noord-Holland beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu. Aandachtspunten die de provincie benoemd heeft voor het RAP 2016-2020 zijn onder meer:

- Vraaggestuurd bouwen (zowel kwalitatief als kwantitatief).
- Binnenstedelijk bouwen en transformeren.
- Duurzaam Bouwen.
- Demografische prognoses en cijfers over de woningbouwbehoeften.
- Inzicht in potentiële locaties binnen bestaand stedelijk gebied.
- Het RAP dient 'Ladderproof' te zijn (Ladder voor Duurzame Verstedelijking).

Eind 2016 heeft de (voormalige) Stadsregio Amsterdam het Regionaal Actieprogramma Stadsregio Amsterdam 2016-2020 (RAP 2016-2020) aangeboden aan de provincie Noord-Holland. Dit actieprogramma was geënt op het gemeentelijke samenwerkingsprogramma voor deze

⁴ De Stadsregio Amsterdam is op 1 januari 2017 verder gegaan als Vervoerregio Amsterdam. De taken voor wonen en economie zijn belegd bij de MRA en de deelregio's (Amstelland-Amstelland, Zaanstreek-Waterland en Amsterdam).

planperiode. De provincie heeft de betreffende deelregio's, waaronder Amstelland-Meerlanden met inbegrip van de gemeente Haarlemmermeer, in januari 2017 laten weten vooralsnog niet in te kunnen stemmen met het RAP 2016-2020. Een en ander heeft geresulteerd in aanvullingen op het RAP 2016-2020, ter completering en actualisatie van dit RAP. Het navolgende is afkomstig uit het RAP 2016-2020 inclusief de aanvullingen daarop (de 'oplegger').

Kwantitatieve vraag naar woningen

Voor de mark regio Amstel-Meerlanden wordt de groei van de woningbehoefte in de periode 2017-2027 geraamd op ruim 65.500 woningen. Hier staat een harde plancapaciteit van bijna 56.500 woningen tegenover, waardoor een tekort aan harde plannen van ruim 9.000 woningen bestaat (zie figuur 3.5). Voor binnenstedelijke plannen is hierdoor sprake van een actuele regionale woningbehoefte.

Figuur 3.5: Woningbehoefte versus plancapaciteit in de drie deelregio's, uitgedrukt in woningen.

	behoefte 2017-2027 ¹	plan capaciteit 2017			tekort harde capaciteit 2017-2027
		hard	zacht	totaal	
Mark regio Amsterdam (regio totaal)	79.510	62.440	112.250	174.690	17.070
Mark regio Zaanstreek-Waterland (incl. Amsterdam)	61.120	50.230	81.930	132.160	10.890
Mark regio Amstel-Meerlanden (incl. Amsterdam)	65.560	56.410	95.230	151.650	9.150
NB: de mark regio's overlappen elkaar. Woningbehoefte, plan capaciteit en tekort kunnen niet bij elkaar worden opgeteld.					

Kwalitatieve vraag naar woningen

Constatering in het RAP is dat de woningvraag ook in kwalitatief opzicht verandert. Als belangrijke trends in relatie tot de woningvraag worden daarbij gezien:

- De toenemende vergrijzing, waarbij echter ook het aantal jongeren en jonge huishoudens met kinderen in aantal toeneemt. Relatief gezien is de toename van het aandeel oudere alleenstaande huishoudens en samenwonenden zonder kinderen het grootst.
- De woningvraag is vooral afkomstig van jonge huishoudens, de zogenoemde starters op de woningmarkt.
- Ten aanzien van de koopwoningen doet de grootste vraag zich voor het dure marktsegment, waarbij tevens een toenemende behoefte aan stedelijk wonen te zien is.

Vanuit voornoemde constatering en gesignaleerde trends geeft [REDACTED] aan dat er in de deel regio Amstel-Meerlanden een behoefte is aan 51.320 appartementen, over de periode 2015-2025. Als belangrijkste woonomgeving binnen deze woningvraag wordt daarbij het stedelijk gebied gezien.

Gerelateerd aan de beschikbare plan capaciteit (peiljaar 2016) constateert het RAP tevens dat er meer aanbod nodig is in alle typen en prijsklassen van woningen, hier verbijzondert tot appartementen c.q. meergezinswoningen (zie figuur 3.6), om tegemoet te kunnen komen aan de vraag van de verschillende groepen woningzoekenden. Voor de deel regio Amstel-Meerlanden zijn de verschillende cijfers gepresenteerd in figuur 3.6.

Figuur 3.6: Woningbehoefte en plancapaciteit in deelregio Amstel-Meerlanden (incl. Amsterdam).

Prijscategorie		woningbehoefte 2015-2025	plancapaciteit 2016
	betaalbaar	32.110	10.040
	middelduur	18.870	11.230
	duur	23.660	18.730
	onbekend		4.060
totaal		74.650	44.050
Koopwoning / huurwoning			
		woningbehoefte 2015-2025	plancapaciteit 2016
koopwoning			
	betaalbaar	8.350	770
	middelduur	12.590	7.350
	duur	19.090	15.420
huurwoning			
	betaalbaar	25.760	9.270
	middelduur	6.280	3.880
	duur	4.570	3.310
	onbekend		4.060
totaal		74.650	44.050

		woningbehoefte 2015-2025	plancapaciteit 2016
	eengezins	23.310	7.680
	meergezins	51.370	28.750
	onbekend		8.120
totaal		74.650	44.050

Stedelijk / suburbaan			
		woningbehoefte 2015-2025	plancapaciteit 2016
	stedelijk	48.610	25.760
	suburbaan	26.020	10.170
	onbekend		8.120
totaal		74.650	44.050

Eengezins / meergezins i.r.t stedelijk / suburbaan			
		woningbehoefte 2015-2025	plancapaciteit 2016
eengezins	stedelijk	10.190	2.880
	suburbaan	13.120	4.800
meergezins	stedelijk	38.420	22.880
	suburbaan	12.900	5.370
	onbekend		8.120
totaal		74.650	44.050

Resumerend kan worden geconstateerd dat de woningbehoefte in de deelregio groot is en dat de tekorten zich, verbijzondert tot appartementen in het koopsegment van de woningmarkt, met name manifesteren in de stedelijke omgeving en binnen alle prijssegmenten.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Het initiatief geeft invulling aan plancapaciteit, waaraan - op basis van een vergelijking van woningbehoefte en plancapaciteit naar segmentering - kan worden gesteld dat er behoefte aan is. Realisatie van koopappartementen boven de liberalisatiegrens beantwoordt eveneens aan een heersende vraag, aangezien de behoefte is vastgesteld voor alle prijssegmenten binnen de koop- en de huursector en type woningen en woonmilieu's.

Conclusie

Het transformatieplan voor de locatie Dennenlaan 14-16 in Zwanenburg is zowel in aantal als in type wooneenheden in lijn met de ambities en doelstellingen van het provinciale beleid en de op basis hiervan opgestelde regionale plannen en programma's.

3.1.3 Gemeente Haarlemmermeer

Woonvisie 2012-2015

De Woonvisie is het kader voor het woonbeleid van Haarlemmermeer en heeft als centrale doelstelling: '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'. Belangrijke pijler van de woonvisie is het inspelen op de woningmarkt, waarbij vraag en aanbod het uitgangspunt vormt. 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.

Binnen de Woonvisie zet de gemeente in op de aanpak van 125.000 m² aan leegstand van kantoren, voor de periode tot 2020. Een deel hiervan zal bestaan uit de transformatie van kantoren in woningen. Initiatieven voor transformatie van kantoren worden aangemoedigd en ondersteund.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Net als bij het Convenant aanpak leegstand kantoren is het transformeren van de locatie

Dennenlaan 14-16 van een kantoorbestemming naar een woonbestemming is in lijn met de Woonvisie om de leegstand van kantoorruimten aan te pakken en deze om te zetten in een nieuwe, meer toekomstbestendige bestemming.

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

Met de Structuurvisie 2030 (vastgesteld in oktober 2012) biedt de gemeente een integrale kijk op een duurzame en toekomstbestendige ontwikkeling van Haarlemmermeer, met 2030 als horizon. Het is een visie waarin ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen in onderlinge samenhang zijn vastgelegd.

In de Structuurvisie stelt de gemeente dat een aantrekkelijk woon- en leefomgeving een belangrijke voorwaarde is voor een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. De bouw van nieuwe woningen in Haarlemmermeer vergroot de aantrekkelijkheid van de Randstad en van de MRA in het bijzonder. Voor het bevorderen van zorgvuldig ruimtegebruik bij stedelijke ontwikkeling zal Haarlemmermeer uitgaan van de 'ladder' voor duurzame verstedelijking, zoals deze door het Rijk is opgenomen in het Bro. Dit betekent dat primair wordt beoordeeld of:

- de beoogde ontwikkeling voorziet in een (regionale) vraag.
- deze vraag ook binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd.

Anno 2012, het moment van vaststelling Structuurvisie, stagneert de woningproductie in heel Nederland en ook in de gemeente Haarlemmermeer. De verwachting op dat moment was echter dat op de middellange en lange termijn wel weer vraag zal zijn naar nieuwe woningen om de zo belangrijke instroom in de regio te faciliteren. Vanuit dit vertrekpunt is in de Structuurvisie opgenomen dat in de MRA tot 2030 naar verwachting nog minstens 150.000 nieuwe woningen nodig zijn en daarna nog eens 150.000.

In de Structuurvisie wordt voor de korte termijn aangegeven dat met name wordt ingezet op kleinschalige, goed faseerbare plannen, waarmee een grote variëteit aan woningen kan worden aangeboden. De ontwikkeling op middellange en langere termijn is in eerste instantie afhankelijk van de marktvraag. Vanuit ruimtelijk perspectief wordt het daarbij van belang geacht dat woningbouwlocaties bestaande voorzieningen ondersteunen en zoveel mogelijk aansluiten op bestaande infrastructuur. In principe biedt de gemeente daarmee de mogelijkheid voor een grote variatie aan woonmilieus, zowel binnen- als buitenstedelijk.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Het transformatieplan Dennenlaan 14-16 betreft een binnenstedelijke (her)ontwikkeling, aansluitend op bestaande infrastructuur, waarbij invulling wordt gegeven aan een passende nieuwe bestemming voor een concrete doelgroep met een duidelijke vraag naar wonen. Per saldo beantwoordt het transformatieplan aan zowel ruimtelijke als functionele vraagstukken, zonder daarbij een claim te leggen op extra ruimtebeslag.

Bestuurlijke documenten

- *Collegeprogramma 2014-2018*

Ten tijde van het vooroverleg tussen initiatiefnemer en gemeente, waarbij instemming ('positief, mits'-advies) werd verkregen op het Globale Haalbaarheidsonderzoek (GHO), vormde het Collegeprogramma 2014-2018 één van de toetsingskaders. In dit programma sloot het College per project aan bij de marktvraag en streefde het in de mix van woningen voor de lagere, midden- en hogere inkomens voor de gemeente als geheel naar verhouding van respectievelijk 30%, 10% en 60%. Op 11 juli 2017 verscheen een B&W-nota met een update van uitgangspunten voor binnenstedelijke nieuwbouw en transformatie. Basis van deze notitie vormde het streven om bij de woningbouwproductie, voor wat betreft het programma voor de gemeente als geheel, naar 30% sociaal.

Op 11 juli 2017 volgde echter de bekendmaking van het Collegebesluit dat bij binnenstedelijke nieuwbouw- en transformatieprojecten van minder dan 30 woningen afgeweken mag worden van het uitgangspunt van 30% sociale woningen. Het College gaf hierbij aan dat alleen bij relatief kleine projecten er de vrijheid voor de ontwikkelaar is om het woningbouwprogramma zelf in te vullen. Het gaat dan om projecten van 30 of minder woningen. Het transformatieplan omvat de realisatie van 25 appartementen en valt daarmee binnen dit vrijheidsregime.

- *Rekenkamercommissie: 'Ruimte voor verbetering'*

In december 2017 verscheen het rapport 'Ruimte voor verbetering: Onderzoek naar woonbeleid in de gemeente Haarlemmermeer' van de Rekenkamercommissie (RKC). Het RKC-rapport is eind 2017 met een bestuurlijke reactie aangeboden aan de Raad. In de bestuurlijke reactie is aangegeven dat de gemeente werkt aan het Programma Schaalsprong Haarlemmermeer, waarin de uitbreidings- en versnellingsopgave in het perspectief van het woonbeleid wordt geplaatst.

Om haar bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave in de MRA heeft de gemeente de ambitie om de woningvoorraad met 20.000 woningen uit te breiden tot circa 80.000 in 2040. Deze woningbouwopgave wordt gezien als een uitgelezen kans om voor Haarlemmermeer een evenwichtig, aantrekkelijk en divers woningaanbod te creëren. Door de identiteit en behoeften van de kernen als uitgangspunt te nemen, kan worden gebouwd aan levendige gemeenschappen.

Resumerend wordt in het RKC-rapport geconcludeerd dat in het woonbeleid adequaat wordt ingespeeld op de actuele behoefte in de woningmarkt. In de bestuurlijke reactie is daarom aangegeven dat gewerkt wordt aan [REDACTED], waarin de uitbreidings- en versnellingsopgave in het brede perspectief van het woonbeleid wordt geplaatst. Het gemeentebestuur richt zich hierbij op de vraag welke woningen er nodig zijn om in de behoefte te voorzien - en naar welke woonmilieus er vraag is.

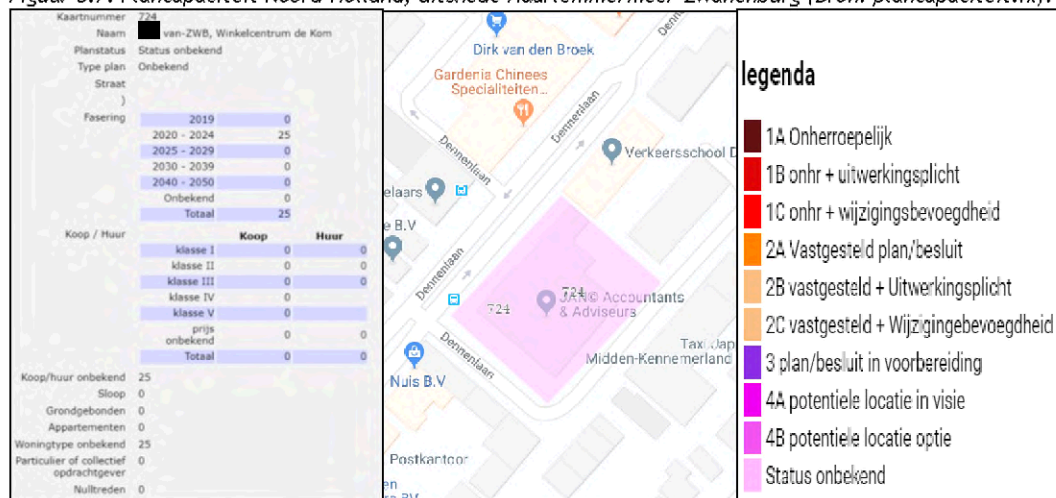
- *Nota van B&W [REDACTED] voortgangsrapportage 'Wonen 2018'*

In de Bestuurlijke voortgangsrapportage Wonen 2018 d.d. 12 juni 2018 rapporteert het College van B&W over de ontwikkelingen op de woningmarkt en over de resultaten van de gemeentelijke inspanningen in het woonbeleid. Geconstateerd wordt dat op de woningmarkt zich de afgelopen jaren een grote omslag heeft voorgedaan. Vanuit een situatie van economische crisis en stilstand op de woningmarkt is gekomen tot een woningmarkt, waar oververhitting dreigt voor koopwoningen en waar nog steeds sprake is van tekorten. Voor de komende tijd geldt dan ook als uitdaging om te voorzien in het bouwen van voldoende woningen door het versnellen van de woningproductie. De schaalsprong van Haarlemmermeer, waarmee het aantal woningen tot 2040 met ruim 20.000 naar 80.000 groeit en het inwonertal mogelijk doorgroeit naar 200.000, biedt hiervoor ook kansen. Daarom wordt vol ingezet op de uitvoering van de 'Versnelling Woningbouw' en het 'Programma Schaalsprong'.

Het doel is dus te zorgen dat de woningbouw de komende jaren op gang komt en ook op gang kan blijven door harde plannen toe te voegen, zoals het omzetten van zachte planvoorraad naar harde planvoorraad. Binnen de gemeente Haarlemmermeer bestaat het overgrote deel van de planvoorraad uit zachte plannen, overeenkomend met circa 14.400 woningen. De inzet is er hierbij op gericht om deze planvoorraad versneld hard te maken.

Op de digitale kaart met daarop alle potentiële woningbouwlocaties binnen de MRA is het transformatieplan voor de locatie Dennenlaan 14-16 reeds opgenomen met als (voorlopige) status 'onbekend', zie figuur 3.7. Dit betekent dat het transformatieplan kan worden gezien als een 'zachte' planvoorraad, waarvoor - in algemene zin en met inachtnaam van de hierbij van toepassing zijnde regelgeving - als bestuurlijk streven geldt om deze nader te concretiseren en tot realisatie te brengen.

Figuur 3.7: Plancapaciteit Noord-Holland, uitsnede Haarlemmermeer-Zwanenburg (Bron: plancapaciteit.nl).



Coalitieakkoord 2019-2022

In het vigerende Coalitieakkoord 2019-2022 wordt onder meer geconstateerd dat ook in deze collegeperiode de druk op de beschikbare ruimte in Haarlemmermeer verder toeneemt. Enerzijds door de sterke behoefte aan meer woningen en anderzijds door de gewenste economische ontwikkeling en daarmee het aantrekken van bedrijvigheid. Dat vraagt om slim omgaan met de beschikbare ruimte. Tot de oplossingen, meent het college, behoort het realiseren van een hoog stedelijk woonmilieu, daar waar dat mogelijk en gewenst is.

Het college erkent tevens dat er woningnood is in deze regio en dat er vraag is naar alle type woningen, zowel koop als huur, grondgebonden als gestapeld en van verschillende groottes en prijsklassen. Omdat nieuwbouw de nodige tijd vergt, biedt het college ook meer ruimte voor nieuwe initiatieven, zoals (onder meer) ombouwen van kantoren.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Het voornemen om het kantoorgebouw op de locatie Dennenlaan 14-16 binnen de bebouwde kom van Zwanenburg te vervangen door een woongebouw met koopappartementen past, met inbegrip van de beoogde doelgroepen en marktsegmenten, zowel kwalitatief als kwantitatief binnen de beleidskaders van het gemeentebestuur als het gaat om het toekomstig wonen.

Ruimtelijk programma van Zwanenburg

Voor het gebied rond de Dennenlaan tussen de Zwanenburgerdijk en de Nolenlaan-Iepenlaan is op 29 september 2011 het 'Ruimtelijk programma voor van Zwanenburg' vastgesteld. Dit programma geeft stedenbouwkundige randvoorwaarden voor toekomstige ontwikkelingen. Doel van dit programma is om alle bestaande kleinschalige initiatieven en ideeën voor de dorpskern in samenhang te bekijken en aan te pakken, zodat de totale ontwikkeling van het centrum van Zwanenburg op een hoger plan kan komen. Beoogd wordt om het centrum van Zwanenburg in de toekomst echt als dorpshart dienst te laten doen, wat ook de leefbaarheid van het dorp ten goede komt.

Voor de stedenbouwkundige ontwikkeling is het wenselijk om de relatie tussen de Kop en de Kom te versterken. Een accent bebouwing kan de relatie tussen deze twee gebieden bevorderen. Eventuele nieuwbouw dient aan te sluiten op de aanwezige bebouwing en het dorps karakter van Zwanenburg. Tot de stedenbouwkundige randvoorwaarden geldt onder meer het realiseren van een continu profiel langs de Dennenlaan, waarbij de bebouwing in dezelfde rooilijn staat.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

In het kader van vooroverleg c.q. de fase van GHO, is het transformatieplan voorgelegd aan de

projectgroep '█ van Zwanenburg' voor advies. Deze projectgroep heeft het plan als volgt beoordeeld: *"De gemeente heeft als ambitie om het economisch en sociale █ van Zwanenburg een plek te geven in de Kom. De voorgestelde herontwikkeling past in onze beleving in de gewenste ontwikkeling om van de Kom het toekomstig █ van Zwanenburg te maken."*

Conclusie

Het transformatieplan voor de locatie Dennenlaan 14-16 in Zwanenburg is in lijn met de ambities en doelstellingen van het gemeentelijke beleid.

3.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Duurzame stedelijke ontwikkeling wordt vanuit de Rijksoverheid gezien als doelstelling én als belangrijk instrument bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Als instrument doelt men dan op toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Het doel van deze Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang, gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang volgt uit de SVIR, geplaatst binnen een breder kader van een goede ruimtelijke ordening.

De Ladder voor duurzame verstedelijking is in oktober 2012 als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In april 2017 is het Bro gewijzigd in verband met de aanpassing van deze Ladder. Concreet is vanaf dat moment ten aanzien van de 'nieuwe' Ladder het volgende in het Bro (artikel 3.1.6) opgenomen:

- De toelichting bij een bestemmingsplan (hier: ruimtelijke onderbouwing voor planologisch afwijken) 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.
- De eerder van toepassing zijnde «actuele regionale behoefte» wordt vervangen door «behoefte».

Stedelijke ontwikkeling

De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In het Bro is het begrip 'stedelijke ontwikkeling' gedefinieerd als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Voor woningbouwlocaties geldt volgens vaste jurisprudentie dat 'in beginsel' sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen gerealiseerd worden. Voor wonen is daarmee de lijn dat er vanaf 12 woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

Aansluitend stelt het Bro dat van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel sprake is als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd. Daarnaast volgt uit jurisprudentie dat, wanneer het om een functiewijziging gaat, moet worden beoordeeld of er sprake is van een naar aard en omvang zodanige functiewijziging, dat desalniettemin gesproken kan worden van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Als de planvorming (hier: woningbouwontwikkeling) voorziet in een behoefte en gepland is binnen bestaand stedelijk gebied, dan wordt voldaan aan de Ladder.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Het transformatieplan voorziet in de realisatie van 25 appartementen in bestaand stedelijk gebied, op een locatie die vrijkomt na sloop van een bestaand kantoorgebouw. De planvorming vormt daarmee een stedelijke ontwikkeling, die tevens 'Ladderplichtig' is. In het kader van het toetsen aan de 'Ladder' wordt de behoefte aan woningen bepaald door de confrontatie van de korte en lange termijn prognose van de vraag naar woningen met het aanbod aan woningen om in die vraag te voorzien.

Kwantitatieve behoefte

Op *provinciaal niveau* kan worden geconstateerd dat de druk op de ruimte verder toeneemt. De provincie verwacht dat tot 2040 ten minste een netto toevoeging van ruim 200.000 woningen aan de woningvoorraad nodig is, waarvan circa 165.000 in de periode 2010-2040 in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Voor zo'n 50.000 woningen zijn hiervoor nog geen afspraken zijn gemaakt (15.000 in de periode 2020-2030 en 35.000 in de periode 2030-2040). De ruimte wordt in eerste instantie gezocht in gemeenten binnen de MRA, waaronder Haarlemmermeer.

Op *regionaal niveau* hebben de 33 gemeenten binnen de MRA aangegeven dat er in de komende decennia in potentie ruimte is voor 460.000 woningen in hun regio. Alleen al voor het opvangen van de groei van de huishoudens zijn tot 2025 minstens 12.300 woningen per jaar nodig. Om de spanning op de woningmarkt te laten afnemen en het woningtekort te verkleinen, moet de woningproductie volgens de MRA-gemeenten dan ook hoger liggen.

Binnen de MRA wordt voor de marktregio Amstel-Meerlanden de groei van de woningbehoefte in de periode 2017-2027 geraamd op ruim 65.500 woningen. Hier staat een harde plancapaciteit van bijna 56.500 woningen tegenover, waardoor een tekort aan harde plannen van ruim 9.000 woningen bestaat. Voor binnenstedelijke plannen is daarmee sprake van een actuele regionale woningbehoefte.

Op *gemeentelijk niveau* heeft de gemeente Haarlemmermeer als ambitie om de woningvoorraad met 20.000 woningen uit te breiden tot circa 80.000 in 2040. Hiermee wenst de gemeente haar bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave binnen de MRA. Deze woningbouwopgave wordt tevens gezien als een uitgelezen kans om voor Haarlemmermeer een evenwichtig, aantrekkelijk en divers woningaanbod te creëren.

Naast het voorzien in een (structurele) vraag naar woningen zet de gemeente tevens in op de aanpak van 125.000 m² aan leegstand van kantoren, voor de periode tot 2020. Een deel hiervan zal bestaan uit de transformatie van kantoren in de gewenste c.q. benodigde woningen.

Kwalitatieve behoefte

Het RAP toont aan dat er in de deelregio Amstel-Meerlanden een behoefte is aan 51.320 appartementen, over de periode 2015-2025. Als belangrijkste woonomgeving binnen deze woningvraag wordt daarbij het stedelijk gebied gezien. Gerelateerd aan de beschikbare plancapaciteit (peiljaar 2016) constateert het RAP tevens dat er meer aanbod nodig is in alle typen en prijsklassen van woningen, hier verbijzondert tot appartementen, om tegemoet te kunnen komen aan de vraag van de verschillende groepen woningzoekenden.

Resumerend kan worden geconstateerd dat de woningbehoefte in Haarlemmermeer en omgeving groot is en dat de tekorten zich, verbijzondert tot appartementen in het koopsegment van de woningmarkt, met name manifesteren in de stedelijke omgeving en binnen alle prijssegmenten. In zowel kwantitatief als kwalitatief opzicht bestaat het overgrote deel van de planvoorraad binnen de gemeente uit zachte plannen. De inzet is erop gericht om deze planvoorraad, waartoe ook onderhavig transformatieplan behoort, met inachtnaam van de bijbehorende regelgeving versneld hard te maken.

Conclusie

Het transformatieplan Dennenlaan 14-16 betreft een binnenstedelijke (her)ontwikkeling. Met dit plan wordt niet alleen een bijdrage geleverd aan het terugdringen van het aantal m² aan leegstaande kantoren, maar wordt tevens invulling gegeven aan een nieuwe bestemming voor een aanwezige doelgroep met een duidelijke vraag naar wonen. Per saldo beantwoordt het transformatieplan aan zowel ruimtelijke als functionele vraagstukken, zonder daarbij een claim te leggen op ruimtebeslag in het buitengebied. Resumerend kan worden gesteld het transformatieplan zowel kwantitatief als kwalitatief voorziet in een behoefte en gepland is binnen bestaand stedelijk gebied. Hiermee wordt voldaan aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.3 Omgevingsaspecten

3.3.1 Bedrijven en milieuzonering

Ruimtelijke ordening in Nederland is gericht op het creëren van zowel een aangenaam woon- en leefklimaat als een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. Een goede ruimtelijke ordening voorkomt voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten van bedrijven. Daarnaast biedt het bedrijven voldoende zekerheid om hun activiteiten uit te kunnen voeren. Een en ander brengt met zich mee dat weloverwogen keuzes moeten worden gemaakt als het gaat over vestigingslocaties voor woningen enerzijds en bedrijven anderzijds.

Milieuzonering legt een relatie tussen de milieuaspecten van een bedrijf en de omgeving. Bij milieuzonering gaat het vooral om de vraag “Welke afstand is aanvaardbaar tussen (nieuwe) bedrijven en (nieuwe) woningen?” Steeds meer vormen van bedrijvigheid lenen zich overigens prima voor functiemenging. Anders gezegd: bepaalde bedrijven zijn verenigbaar met woningen in hetzelfde gebied. De (Rijks)overheid hanteert in dit verband als uitgangspunt: “functiemenging waar het kan, functiescheiding waar het moet”. Binnen gebieden met functiemenging kunnen milieubelastende en milieugevoelige functies dan ook op verhoudingsgewijs korte afstand van elkaar zijn of worden gesitueerd. Stads en dorpscentra en woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid gelden als gebieden met functiemenging. Vanuit deze achtergrond wordt voor dit transformatieplan aangesloten bij de VNG-brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’ en de daarin opgenomen systematiek.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden tussen woningen en bedrijven zijn in de VNG-brochure richtafstanden opgenomen. Hiermee wordt aangegeven welke afstanden acceptabel zijn tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de dichtst daarbij gelegen gevel van een milieugevoelige functie (hier: woning), die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is c.q. wordt gemaakt. Figuur 3.8 geeft de relatie weer tussen milieucategorie bedrijvigheid, richtafstanden en omgevingstypen.

Figuur 3.8: Richtafstanden uit de VNG-brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’.

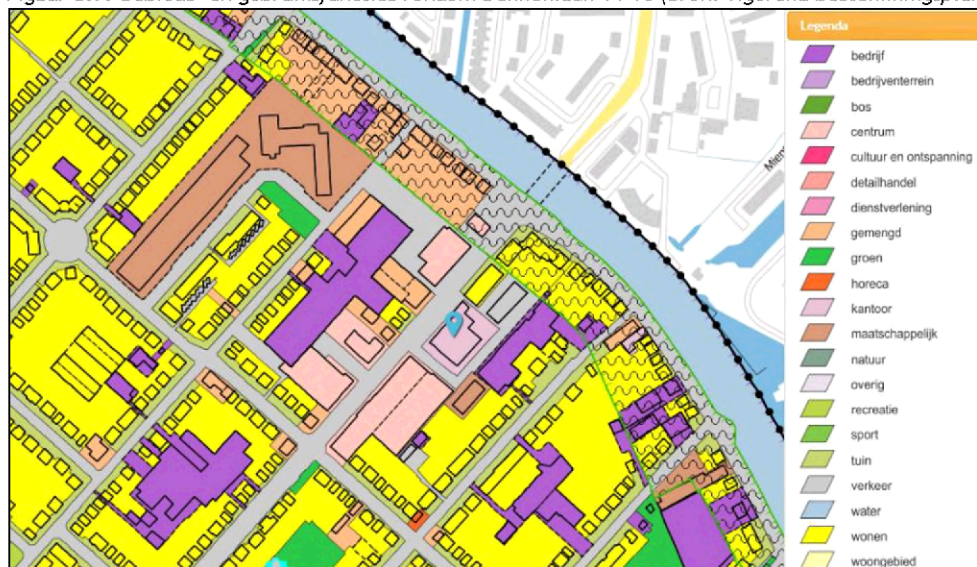
Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype ‘rustige woonwijk’	Richtafstand tot omgevingstype ‘gemengd gebied’
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Planologisch gezien bevindt de planlocatie Dennenlaan 14-16 zich in het centrum van Zwanenburg en is het perceel direct omgeven door diverse centrumfuncties, waaronder bedrijven uit de lichtere milieucategorieën (max. categorie 2) en woningen, zie ook figuur 3.9. De omgeving is dan ook te kenschetsen als een 'gemengd gebied' dan wel 'gebied met functiemenging'. Vanuit het aspect milieuzonering betekent dit verhoudingsgewijs (t.o.v. het omgevingstype 'rustige woonwijk') korte richtafstanden tussen milieugevoelige bestemmingen en milieubelastende activiteiten en dat woningen en bedrijven hier in beginsel naast en door elkaar kunnen en mogen voorkomen.

De afstand tussen de gevel van het beoogde appartementengebouw en de omliggende, bedrijfsgerelateerde gebiedsfuncties bedraagt 10 meter of meer, waarmee voldaan wordt aan de van toepassing zijnde richtafstand tussen deze verschillende bestemmingsdoeleinden.

Figuur 3.9: Gebieds- en gebruiksfuncties rondom Dennenlaan 14-16 (Bron: vigerend bestemmingsplan).



Conclusie

Het aspect 'Bedrijven en milieuzonering' vormt geen belemmering voor dit transformatieplan.

3.3.2 Geluid

Het aspect 'Geluid' is primair geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh richt zich vooral op een verantwoorde ruimtelijke inpassing van geluidsgevoelige bestemmingen ten opzichte van belangrijke geluidsbronnen, zoals (rail)verkeer en industrie.

Geluidsgevoelige bestemmingen worden in beginsel beschermd tegen te hoge geluidniveaus van verkeerswegen, spoorlijnen en industrie, of tegen een toename van deze niveaus als er iets aan de situatie verandert. De regels van de Wgh zijn van toepassing bij het vaststellen dan wel het mogen afwijken van een bestemmingsplan. De Wgh ziet alleen toe op zaken die nieuw zijn of veranderen, zoals het planologisch inpassen van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Het transformatieplan brengt - in planologische zin - met zich mee dat een geluidonogevoelige bestemming wordt omgezet in geluidgevoelige bestemming. Het omzetten van kantoorruimten

naar wooneenheden brengt dan ook met zich mee dat de potentiële impact van aanwezige geluidsbronnen in beschouwing moet worden genomen. Gezien de nabije omgeving gaat het daarbij om wegverkeerslawaaï en industrielawaaï. Eerder is al aangegeven dat het LIB Schiphol in beginsel geen belemmering vormt voor het transformatieplan.

In de periode mei-juni 2019 heeft Geluid Plus adviseurs akoestisch onderzoek uitgevoerd gedaan naar de geluidbelasting op de gevels van het te realiseren appartementengebouw. Met name is de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï berekend en de inpasbaarheid van het appartementengebouw in de nabijheid van omliggende bedrijven getoetst. Het navolgende vormt een resumé van de belangrijkste bevindingen uit dit onderzoek. De volledige rapportage van Geluid Plus is als bijlage aan deze Ruimtelijke Onderbouwing toegevoegd.

Het akoestisch onderzoek is opgezet vanuit de situatie dat het plangebied gelegen is in de geluidzone van de Oranje Nassaustraat - Dennenlaan en de Zwanenburgerdijk. Conform de Wgh dient binnen het invloedsgebied c.q. geluidzone van een weg de geluidbelasting op gevels van nieuw te realiseren woningen te worden bepaald. Elke weg, behoudens een weg met een toegestane rijksnelheid van maximaal 30 km/u, heeft een geluidzone.

De Dennenlaan heeft grotendeels een maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur. Dit deel van de Dennenlaan is dan ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening beoordeeld. Overige omliggende wegen zijn als akoestisch niet relevant beschouwd. Aansluitend is de omgeving van het nieuw te realiseren appartementengebouw getypeerd als 'gemengd gebied'. Er is sprake van een gebied met functiemenging, rondom het plan zijn woningen, bedrijven en detailhandel gelegen. Tussen de Dennenlaan (doodlopende deel ten oosten van het transformatieplan) en de Iepenlaan bevindt zich een klein bedrijventerrein. Conform het vigerende bestemmingsplan zijn hier bedrijven tot en met milieucategorie-2 toegestaan. Voor milieucategorie-2 bedraagt de richtafstand in deze situatie 10 meter.

Het akoestisch onderzoek heeft geresulteerd in de volgende bevindingen en conclusies:

- De geluidbelasting vanwege de gezoneerde wegen bedraagt ten hoogste:
 - 35 dB(A) vanwege de Zwanenburgerdijk;
 - 38 dB(A) vanwege het 50 km/u deel van de Dennenlaan - Oranje Nassaustraat.Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wgh. Vanwege het wegverkeerslawaaï zijn er geen belemmeringen voor de planvorming.
- De geluidbelasting vanwege de Dennenlaan - Oranje Nassaustraat inclusief het 30 km/u gedeelte bedraagt ten hoogste 53 dB.
- Ondanks de hogere geluidbelasting op de noordwestgevel van het plan, vanwege de Dennenlaan - Oranje Nassaustraat, zijn er voldoende geluidluwe gevels. Het plan voldoet hiermee aan het gemeentelijk geluidbeleid.
- Rondom het plan zijn diverse bedrijven gelegen. Dit betreffen bedrijven van ten hoogste milieucategorie-2. Het plan is op een afstand van tenminste 10 meter van alle omliggende bedrijven gelegen. Het plan is daarmee ruimtelijk inpasbaar voor het aspect geluid.
- In de nabijheid van de omliggende bedrijven zijn diverse woningen gelegen. Deze woningen zijn reeds beperkend voor de geluidemissie van deze bedrijven. Het realiseren van het appartementengebouw aan de Dennenlaan 14-16 levert geen extra beperkingen op aan deze bedrijven.
- Vanwege de cumulatieve geluidbelasting van wegverkeerslawaaï en luchtvaartlawaaï dient beoordeeld te worden of de gevels van de appartementen voldoende geluid weren of welke voorzieningen getroffen moeten worden teneinde te kunnen voldoen aan een binnenniveau van 33 dB. Dit onderzoek wordt uitgevoerd bij de verdere bouwkundige uitwerking van het plan.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de realisatie van een appartementengebouw aan de Denenlaan 14-16 te Zwanenburg ruimtelijk inpasbaar is. De gevelwering van de appartementen dient op een later moment nog getoetst te worden, zodat aan een binnenniveau van 33 dB kan worden voldaan.

Conclusie

Het aspect 'Geluid' vormt geen belemmering voor dit transformatieplan.

3.3.3 Luchtkwaliteit

De Rijksoverheid werkt samen met provincies en gemeenten om te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. In Europees verband zijn normen vastgelegd voor de maximum concentratie van een aantal stoffen in de buitenlucht. Deze normen zijn voor de Nederlandse situatie vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit en de Wet milieubeheer.

De kern van de Wet luchtkwaliteit bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen. Zo zijn er grenswaarden voor de maximaal toegestane concentraties van onder andere fijn stof (PM₁₀) en de fijnere fractie van fijn stof (PM_{2,5}) in de lucht. Daarnaast voorziet de wet in de planmatige aanpak voor Nederland om de Europese luchtkwaliteitseisen te halen: het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL bevat afspraken om op nationaal, provinciaal en regionaal niveau de gestelde eisen te halen. Daarbij is rekening gehouden met gewenste en geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

Resumerend hebben luchtkwaliteitsregels gevolgen voor het uitvoeren van (ruimtelijke) projecten. Uitgangspunt is dat een project niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Als er wel een overschrijding is, dan mag een project de luchtkwaliteit niet 'in betekenende mate' verslechteren.

Besluit 'Niet In Betekenende Mate bijdrage' (NIBM)

Het Besluit 'Niet In Betekenende Mate bijdrage (NIBM)' betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de heersende luchtkwaliteit, niet afzonderlijk getoetst hoeven te worden op de grenswaarden. Binnen gestelde omvanggrenzen is een toetsing aan de grenswaarden van de luchtkwaliteit niet noodzakelijk, tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is. Elk project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit kan dus worden uitgevoerd.

Op Rijksniveau is de definitie van 'in betekenende mate' vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur (AMvB). In deze AMvB, te zien als luchtkwaliteitseisen, is vastgelegd dat projecten die leiden tot een toename van (concentratie-)grenswaarden van een stof met meer dan 3%, in betekenende mate bijdragen aan de luchtvervuiling. Onder deze 3% grens is dus sprake van NIBM. Deze 3%-grens is in deze AMvB voor een aantal veel voorkomende ruimtelijke functies op voorhand reeds gekwantificeerd. In relatie tot woningbouw is de NIBM-grens gekoppeld aan 1.500 woningen met één ontsluitingsweg.

Besluit 'Gevoelige Beste

Het BGB is vastgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen zijn in dit opzicht geen gevoelige bestemmingen.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Huidige luchtkwaliteit

Het beoordeling van de luchtkwaliteit vindt plaats volgens bepalingen, zoals die in de Wet milieubeheer zijn opgenomen. Gelet op de componenten stikstofoxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) zijn de volgende grenswaarden van toepassing:

- NO₂: 40 µg/m³ als jaargemiddelde (sinds 2015).
- PM₁₀: 40 µg/m³ als jaargemiddelde.
- PM_{2.5}: 25 µg/m³ als jaargemiddelde (sinds 2015).

Om nader inzicht te krijgen in de huidige luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van de (algemeen gehanteerde) Atlas Leefomgeving van het ministerie van [REDACTED], mede opgesteld door Rijkswaterstaat en het RIVM en in samenwerking met provincies, gemeenten en andere beleids- en kennisinstituten. Op grond van de Atlas Leefomgeving kunnen met betrekking tot het plangebied de volgende jaargemiddelde concentraties over 2016 worden vermeld:

- NO₂: 23 µg/m³
- PM₁₀: 19 µg/m³
- PM_{2.5}: 11 µg/m³

Uit voornoemde gegevens kan worden geconcludeerd dat de concentraties van de componenten NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim onder de betreffende grenswaarden liggen. De huidige luchtkwaliteit ter plaatse is dus goed te noemen. Het is niet aannemelijk te veronderstellen dat het transformatieplan, mede gezien het voormalige kantoorgebruik op deze locatie, zal leiden tot een overschrijding van de grenswaarden van deze (meest) bepalende luchtkwaliteitscomponenten.

Besluit 'Niet In Betekenende Mate bijdrage' (NIBM)

Om de bijdrage van ruimtelijke plannen op de luchtkwaliteit te kunnen vaststellen en daarmee inzicht te krijgen of deze bijdrage wel/niet als NIBM kan worden aangemerkt, heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil in 2008 de NIBM-tool ontwikkeld. Om de mogelijke impact van het transformatieplan op de luchtkwaliteit te bepalen is deze NIBM-tool toegepast. Conform de kengetallen van het CROW (Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, december 2018) wordt hierbij uitgegaan van een verkeersgeneratie van gemiddeld 6,9 motorvoertuigen per dag per appartement. Dit gemiddelde aantal is berekend vanuit het vertrekpunt dat het plangebied zich bevindt in het door CROW gehanteerde omgevingstype 'schil centrum - matig stedelijk'. Voor koopappartementen in het dure marktsegment hanteert het CROW voor dit omgevingstype een verkeersgeneratie van minimaal 6,5 en maximaal 7,3 motorvoertuigen (mvt) per weekdag. Het via de NIBM-tool berekende resultaat voor de beoogde 25 appartementen is weergegeven in figuur 3.10.

Figuur 3.10: Indicatie bijdrage verkeer aan transformatieplan op luchtkwaliteit (NIBM-tool).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		173
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,14
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

De omvang alsmede de potentiële bijdrage van het transformatieplan aan de luchtkwaliteit kan als 'NIBM' worden beschouwd.

Opgemerkt dient te worden dat de NIBM-tool is ingevuld met cijfers over het transformatieplan als zodanig. Het vertrekpunt van de NIBM-tool betreft echter de bijdrage van het *extra* verkeer als gevolg van de planvorming. Voor het transformatieplan Dennenlaan 14-16 betekent dit dat de verkeersgeneratie in toekomstige (woon-)situatie feitelijk beoordeeld dient te worden ten opzichte van de verkeersgeneratie in de huidige (kantoor-)situatie. Op basis van een huidig vloeroppervlak (bvo) van circa 515 m² voor commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie), gekoppeld aan een verkeersgeneratie van gemiddeld 11,2 mvt per 100 m² bvo per dag, kan op grond van deze CROW-kengetallen worden gesteld dat (ongewijzigde voortzetting van) de huidige situatie resulteert in een verkeersgeneratie van 57,7 mvt per dag tijdens kantoordagen. De NIBM-tool vormt hier dan ook in meerdere opzichten een 'worst-case' berekening.

Besluit 'Gevoelige Beste

Het realiseren van de beoogde appartementen valt buiten de kaders van het BGB.

Conclusie

Het aspect 'Luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor dit transformatieplan.

3.3.4 Bezonningsstudie

Voor de beoogde nieuwbouw op de locatie Dennenlaan 14-16 is een bezonningsstudie uitgevoerd. Ten aanzien van een passend toetsingskader op dit vlak zijn er in Nederland geen vaste eisen voor bezonning, die door wet- en regelgeving worden aangestuurd. Er is dan ook geen eenduidige manier om te uitkomst van de berekening te beoordelen. Om conclusies aan de bezonningsstudie te verbinden, wordt meestal naar de TNO normen gerefereerd. Daarbij zijn er twee normen: een 'lichte' en een 'strengere' norm. Bij de lichte norm moet een gebouw in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober minimaal twee uren per dag zonlicht kunnen krijgen. De twee uren hoeven niet aansluitend te zijn. Bij de strengere norm wordt in de periode tussen 21 januari tot en met 22 november gekeken. Daarbij worden drie uren per dag als minimum gehanteerde. Deze uren dienen aansluitend te zijn.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

De bezonningsstudie toont aan dat de omliggende (woon-)gebouwen rondom de beoogde nieuwbouw op de locatie Dennenlaan 14-16, gemeten op de maatgevende dagen voor de stand van de zon en gerelateerd aan bovengenoemde informele normen, voldoende uren zonlicht ontvangen. De volledige overzicht van de bezonningsstudie, uitgevoerd door Ingenieursburo AKM, is opgenomen als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Conclusie

Het aspect 'Bezonning' vormt geen belemmering voor dit transformatieplan.

3.3.5 Externe veiligheid

Externe Veiligheid (EV) betreft het beperken van de kans op, en het effect van, een ernstig ongeval voor de omgeving door:

- Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen).
- Transport van gevaarlijke stoffen (buisleidingen, waterwegen en spoorwegen).
- Gebruik van luchthavens.

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland is gericht op het realiseren van een veilige woon- en leefomgeving. Essentie hierbij is het beheersen van risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen, al dan niet gerelateerd aan nutsvoorzieningen. Het beleid is erop gericht te voorkomen dat er nabij kwetsbare bestemmingen (zoals woningen) activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Een en ander brengt met zich mee dat weloverwogen keuzes moeten worden gemaakt als het gaat om vestigingslocaties voor woningen enerzijds en risicovolle (bedrijfs)activiteiten anderzijds. Bij deze afwegingen c.q. risicobenaderingen biedt de wet- en regelgeving twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Het betreft hier het persoons- c.q. plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico (PR)

Het PR is het risico op een plaats buiten een inrichting of langs een transportas voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, uitgedrukt als een 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 of bij de transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

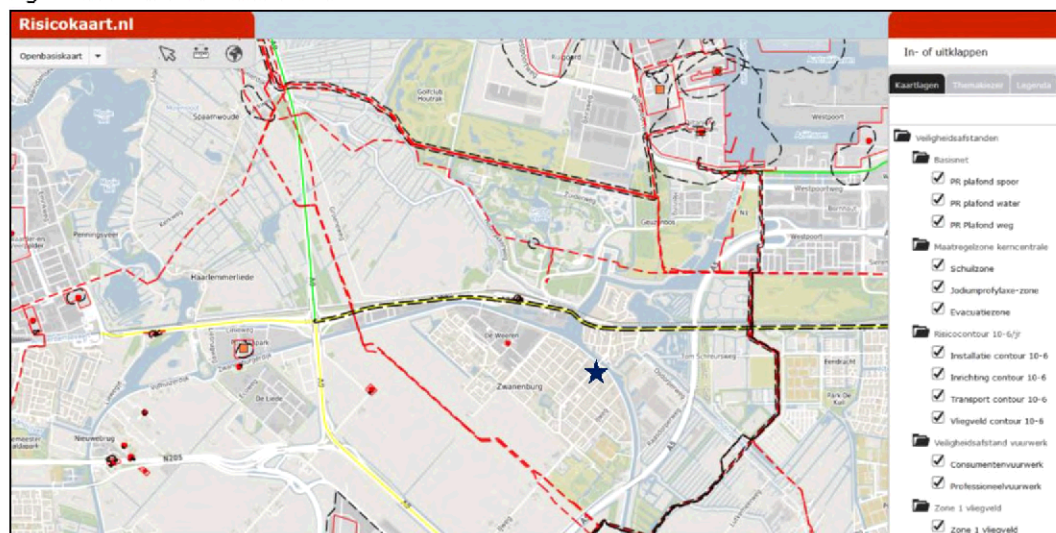
Groepsrisico (GR)

Het GR is de cumulatieve kans per jaar dat een aantal personen overlijdt als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting c.q. transportas en een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij die transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Op grond van de door provincies en gemeenten gehanteerde risicokaart IPO kan worden herleid dat in de (directe) nabijheid geen risicovolle objecten dan wel activiteiten zijn, met enige impact op het plangebied Dennenlaan 14-16 (zie figuur 3.11).

Figuur 3.11: Uitsnede Risicokaart.



Conclusie

Het aspect 'Externe Veiligheid' vormt geen belemmering voor dit transformatieplan.

3.3.6 Ecologie

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet en heeft als doel te komen tot één integrale en vereenvoudigde regeling van de natuurbescherming. Hierbij is de Europese

regelgeving als uitgangspunt genomen. In de Wnb is nog steeds sprake van gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

Gebieden die bescherming genieten zijn Natura2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden) en gebieden binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Soortenbescherming

De Wnb kent een apart beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn voor andere soorten, die vanuit nationaal oogpunt beschermd worden.

Stikstofdepositie

In 2015 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) vastgesteld om economische ontwikkelingen te kunnen verbinden met het op termijn realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen van de voor stikstof gevoelige habitattypen en (leefgebieden van) soorten voor Natura 2000-gebieden die zijn opgenomen in dit programma. Het programma bevat daartoe brongerichte maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie en herstelmaatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de betreffende Natura 2000-gebieden. In het PAS zijn alle Natura 2000-gebieden opgenomen waar zich minimaal één stikstofgevoelig habitat bevindt dat te maken heeft met overbelasting door stikstof. Dit is het geval voor 118 van de 160 Natura 2000-gebieden.

Woningbouwplannen kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000gebied. Met name het gebruik van de woningen (de gebruiksfase) kan leiden tot een toename van de stikstofdepositie, bijvoorbeeld vanwege het gebruik van gas en het autoverkeer van bewoners en bezoekers van de woningen. Voor kleinschalige woningbouwinitiatieven waarvan op voorhand kan worden onderbouwd dat deze (vanwege bijvoorbeeld de grote afstand tot Natura 2000-gebieden) geen enkele negatieve gevolgen kunnen hebben voor de relevante Natura 2000-gebieden, kan een passende beoordeling van de stikstofdepositie achterwege blijven.

Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603 en ECLI:NL:RVS:2019:1604) beslist dat het PAS niet gebruikt mag worden als basis om toestemming te verlenen voor activiteiten die leiden tot een toename van stikstof ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden. Deze beslissing heeft consequenties voor ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder woningbouw, die kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Nu het ecologisch onderzoek (de 'passende beoordeling') van het PAS niet meer als basis voor toestemmingverlening kan worden gebruikt, is voor veel ruimtelijke ontwikkelingen nodig dat zij op een andere manier gaan aantonen, dat het project of plan op voorhand geen significant schadelijke effecten heeft op de Natura 2000-gebieden. De passende beoordeling van het PAS kan daarvoor sinds voornoemde uitspraak niet meer worden gebruikt.

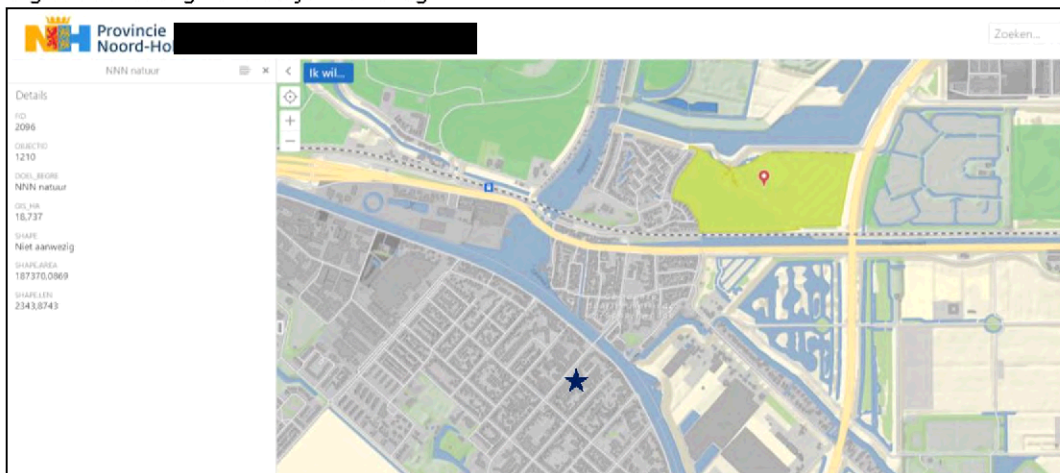
Om voor afzonderlijke projecten aan te tonen wat het effect is op Natura 2000-gebieden is vervolgens door de Rijksoverheid het rekeninstrument AERIUS in het leven geroepen. Dit instrument is na de uitspraak van de Raad van State op 16 september 2019 geactualiseerd in de AERIUS Calculator 2019.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen een Natura2000-gebied en maakt het geen deel uit van het NNN. Het meest nabijgelegen beschermd natuurgebied (NNN) is gelegen ten noorden van de Haarlemmervaart, op circa 800 meter afstand van de planlocatie (zie figuur 3.12).

Figuur 3.12: NNN-gebied nabij Zwanenburg.



Soortenbescherming

Ten aanzien van het deelaspect ‘soortenbescherming’ heeft het ecologisch adviesbureau EcoTierra een quickscan Flora & Fauna uitgevoerd, waarbij met name is gekeken naar (potentieel) aanwezige beschermde soorten. Constatering binnen deze quickscan is dat er zijn tijdens het veldbezoek geen beschermde planten, jaarrond beschermde nesten van vogels of beschermde verblijfplaatsen/exemplaren van Habitatrichtlijnsoorten of niet vrijgestelde soorten zijn waargenomen. De aanwezigheid van vaste voortplantings- en verblijfplaatsen van vleermuizen kon tijdens het veldbezoek echter niet worden uitgesloten. Gezien de voorgenomen sloop van de bestaande opstallen is dan ook een nader onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd, een en ander conform het protocol voor vleermuisinventarisaties 2017. In dit nadere onderzoek door IDDS, dat diende vast te stellen of vleermuizen daadwerkelijk gebruik maken van de bestaande opstallen, is vervolgens geconstateerd dat zich in het plangebied geen voor vleermuizen geschikte potentiële vaste rust- en verblijfplaatsen bevinden. Tijdens het veldbezoek is tevens geconstateerd dat het gebied geen deel uitmaakt van een lijnelement en niet wordt gebruikt als vaste vliegroute van vleermuizen. Als foerageergebied heeft het plangebied geen essentiële functie. Op basis van het bovenstaande is het uitgesloten dat de voorgenomen werkzaamheden negatieve effecten hebben op vaste rust- en/of verblijfplaatsen, vaste vliegroutes en foerageergebied van vleermuizen.

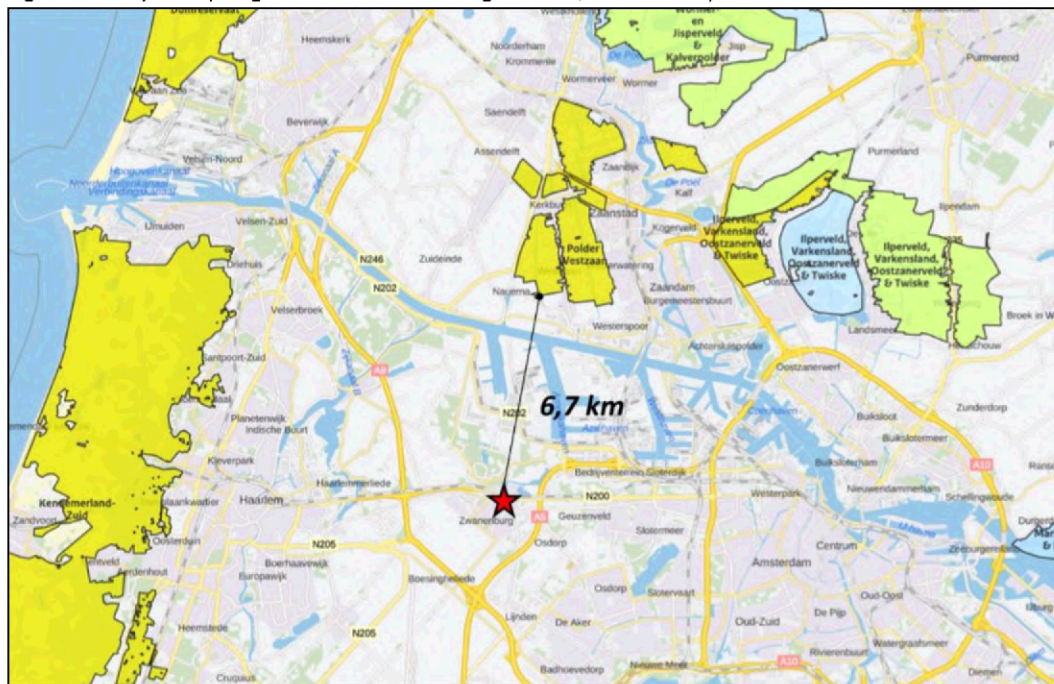
De Quickscan Flora & Fauna van EcoTierra en het Nader vleermuisonderzoek Wet Natuurbescherming van IDDS zijn als bijlage aan deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

Stikstofdepositie

Met het rekeninstrument AERIUS Calculator 2019 is de stikstofdepositie als gevolg van het transformatieplan op Natura 2000-gebieden berekend. Het navolgende is afkomstig uit het rapport ‘AERIUS Calculator 2019, stikstofberekening’, uitgevoerd door Ad Fontem. De volledige rapportage is als bijlage aan deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

Het plangebied Dennenlaan 14-16 ligt aan de noordkant van Zwanenburg. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is de Polder Westzaan, op circa 6,7 kilometer afstand. Dit Natura-2000 gebied is niet aangemerkt als stikstofgevoelig. Een ander Natura 2000-gebied, op relatief korte afstand, is het Kennemerland-Zuid op circa 9,5 kilometer afstand. Het Kennemerland-Zuid is wel aangemerkt als stikstofgevoelig.

Figuur 3.13: Afstand plangebied tot Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS).



Met de realisatie van het transformatieplan komt er NO_x vrij. Door uitvoering van de AERIUS berekening is aangetoond dat dit niet leidt tot een meetbare depositie van NO_x in Natura 2000-gebied dat gevoelig is voor stikstof. In zowel de aanleg- als gebruiksfase ligt de emissie niet hoger dan 0,00 mol/ha/j. Als gevolg van de berekende emissie, vindt er dan ook géén meetbare verhoging van de depositie NO_x plaats in Natura 2000-gebieden als gevolg van de bouw en bewoning van de 25 appartementen in het plangebied. De ontwikkeling leidt niet tot een verslechtering van de milieukwaliteit van Natura 2000-gebied. Er hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden.

De AERIUS Calculator 2019 berekent alleen de NO_x uitstoot van de beoogde nieuwe situatie. Het houdt daarbij geen rekening met het gebruik in de huidige situatie. Het transformatieplan betreft een inbreidingslocatie, waarbij een voormalig kantoor (met gasaansluiting) wordt geherstructureerd in een appartementencomplex (gasloze ontwikkeling). Ook zorgt de functiewijziging (van kantoor naar appartementen) voor een vermindering van de verkeersgeneratie. Kortom: ten opzichte van de huidige situatie, zal de stikstofuitstoot juist alleen maar afnemen.

Resumerend biedt de AERIUS Calculator 2019 voldoende inzicht in het effect van de voorgenomen activiteiten op Natura 2000-gebieden en kan worden gesteld dat de Wet natuurbescherming (Wnb) ten aanzien van het stikstofvraagstuk geen belemmering vormt voor het transformatieplan Dennenlaan 14-16. Er hoeft geen vergunning in het kader van de Wnb te worden aangevraagd voor de uitvoering van dit transformatieplan.

Conclusie

Het aspect 'Ecologie' vormt geen belemmering voor dit transformatieplan.

3.3.7 Water

Het aspect Water betreft de waterhuishouding van het plangebied en omgeving, waarbij het vooral gaat om de wijze waarop waterstromen in een gebied verlopen. Het kan dan gaan om de kringloop van het water in de natuur of om het afwateringssysteem. Waterhuishouding omvat tevens de (technische) organisatie van afvoer van regen- en afvalwater alsmede de zuivering ervan. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang om aan te geven óf en in welke mate een ontwikkeling gevolgen heeft voor de waterhuishouding in het gebied. Met name de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de aspecten van waterbeheersing, zijnde 'vasthouden - bergen - afvoeren' (in die volgorde), zijn van belang. Uitgangspunten in dit verband zijn:

- Zoveel mogelijk gebiedseigen water vasthouden en inlaat gebiedsvreemd water zoveel mogelijk beperken.
- Beperking van overlast door (grond)water of tekort aan water.

Naast de waterkwantiteit heeft duurzaam omgaan met water ook betrekking op de kwaliteit van het water. Hierbij staat de trits 'schoonhouden - scheiden - zuiveren' centraal. Uitgangspunten in dit verband zijn:

- Vervuiling waar mogelijk bij de bron aanpakken;
- Voorkomen van verspreiding van verontreinigingen.

Watertoets

Om het aspect 'Water' volwaardig mee te nemen in het proces van ruimtelijke plan- en besluitvorming is de 'Watertoets' in het leven geroepen. Het doel van deze toets is het bewerkstelligen van een goede en evenwichtige afstemming tussen waterbeheer (kwantiteit en kwaliteit) en ruimtelijke plannen. De watertoets is onder meer van toepassing bij ruimtelijke plannen, waarbij het verhard oppervlak met meer dan 500 m² toeneemt en een versnelde afvoer van (hemel)water daardoor het gevolg is.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Aangezien de planlocatie in de huidige situatie nagenoeg volledig is verhard, brengt het transformatieplan geen toename van het bebouwd oppervlak c.q. verstening van het grondoppervlak met zich mee, leidend tot een versnelde afvoer van (hemel)water. Het inrichten van een deel van het perceel als tuin draagt zelfs bij aan het verbeteren van de infiltratie van dit hemelwater in de bodem. Aansluitend wordt het toekomstige appartementengebouw, net als het bestaande kantoorgebouw, aangesloten op de reeds aanwezige toe- en -afvoervoorzieningen met betrekking tot het (huishoudelijk) afvalwater.

Conclusie

Het aspect 'Water' vormt geen belemmering voor dit transformatieplan.

3.3.8 Bodem

Het bodembeleid in Nederland heeft als doel te voorkomen dat als gevolg van een aanwezige bodemverontreiniging onaanvaardbare risico's ontstaan voor de gebruikers van deze bodem. De Wet bodembescherming stelt dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt daarbij als het ware de benodigde bodemkwaliteit.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

In de periode april-mei 2019 heeft Arnicon B.V. een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de locatie Dennenlaan 14-16. Doel van dit onderzoek was om inzicht te verkrijgen of en in hoeverre het voormalige, dan wel het huidige gebruik van de locatie geleid kan hebben tot verontreiniging van de bodem. Het onderzoek is zodanig uitgevoerd, dat een milieuhygiënische beoordeling kan worden gegeven ten aanzien van het (toekomstige) gebruik van deze locatie.

Het verkennend bodemonderzoek heeft aangetoond dat in de beoogde groenstrook een sterke verontreiniging met koper is aangetroffen. De omvang van deze verontreiniging is nog niet vastgesteld. De verontreiniging is waarschijnlijk ontstaan vóór 1987 (mogelijk aansluitend aan de bouw van het pand in 1980) en wordt derhalve vanuit de Wet bodembescherming (Wbb) beschouwd als een historische verontreiniging. Op basis van de onderzoeksresultaten is er sprake van ernstige bodemverontreiniging en geldt een saneringsplicht.

De aangetoonde sterk verhoogde gehalten aan koper in de bovengrond geven op basis van de Wbb in principe aanleiding tot het uitvoeren van een vervolgonderzoek en/of het treffen van saneringsmaatregelen. In het onderzoeksrapport, dat als bijlage aan deze ruimtelijke onderbouwing is toegevoegd, wordt aanbevolen om zodra het pand leeg is een nader onderzoek te verrichten, waarbij ook in pandige boringen worden verricht.

Conclusie

Het aspect 'Bodem' vormt, met inbegrip van het toepassen van saneringsmaatregelen binnen de beoogde groenstrook, geen belemmering voor dit transformatieplan.

3.3.9 Archeologie

Op grond van het door Nederland ondertekende Verdrag van Valletta (1992) dient bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te worden gehouden met mogelijk in de bodem aanwezige archeologische waarden. Het Verdrag is in 2008 geïmplementeerd in de Nederlandse wet- en regelgeving via de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz). Deze wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem alsmede de inpassing ervan in ruimtelijke ontwikkelingen. De Wamz is erop gericht om bodemverstoringen pas te laten plaatsvinden nadat er archeologisch vooronderzoek heeft plaatsgevonden, er is vastgesteld of het om belangrijke archeologische sporen gaat en vervolgens is vastgesteld hoe met die archeologische informatie het beste kan worden omgegaan.

Het Verdrag van Valletta geeft aan dat het belangrijk is dat in de ruimtelijke ordening rekening wordt gehouden met het belang van de archeologie. In de Wamz is daarom vastgelegd dat gemeenten bij de vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen, of bij vrijstellingen op bestaande plannen, aan moeten geven welke archeologische waarden er in de bodem zitten en hoe de gemeente daarmee denkt om te gaan.

Toetsing transformatieplan Dennenlaan 14-16

Conform de Toelichting van het vigerende bestemmingsplan komen aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden niet voor in Haarlemmermeer. Aansluitend geldt dat het transformatieplan gekoppeld is aan nieuwbouw, grotendeels binnen het bouwvlak dat vrijkomt na sloop van het bestaande gebouw op deze locatie. Het deel van het bouwplan dat buiten het vigerende bouwvlak is gelegen, ligt ruim onder de drempelwaarde (10.000 m²) voor archeologisch onderzoek. Op basis van het vigerend beleid hoeft dan ook geen nader onderzoek te worden gepleegd.

Conclusie

Het aspect 'Archeologie' vormt geen belemmering voor dit transformatieplan.

4 ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Het transformatieplan wordt gerealiseerd vanuit een particuliere exploitatie. Private partijen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en dragen in beginsel het risico van planontwikkeling.

Eventuele planschade wordt middels een privaatrechtelijke overeenkomst verhaald op initiatiefnemer. Voorafgaand aan de besluitvorming over de benodigde Omgevingsvergunning is de initiatiefnemer reeds een overeenkomst met betrekking tot planschade aangegaan met de gemeente Haarlemmermeer.

Het voorgaande betekent dat de economische uitvoerbaarheid van de herontwikkeling op voorhand is geborgd.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De Wabo-procedure kent de mogelijkheid voor een ieder om te reageren op een verleende (ontwerp)vergunning. Zo kan men een zienswijze indienen op de ontwerp Omgevingsvergunning, waarna de mogelijkheid tot beroep en hoger beroep openstaat op de vastgestelde Omgevingsvergunning. Zonder ingesteld beroep geldt de vastgestelde Omgevingsvergunning na afloop van de tervisielegging als onherroepelijk.

Participatie omwonenden

Op meerdere momenten heeft initiatiefnemer omwonenden geïnformeerd over en betrokken bij de totstandkoming van het transformatieplan. Deze participatie van omwonenden vond plaats op zowel individueel niveau als in groepsverband. Binnen dit participatietraject zijn door de omwonenden meerdere vragen gesteld - met name gericht op het stedenbouwkundig plan - en zijn deze vragen door initiatiefnemer - in zover mogelijk - beantwoord in het voorliggende transformatieplan. Het resulterende plan is dan ook mede het resultaat van een transparant communicatietraject met de nabije omwonenden.