



Toelichting Wijzigingsplan Schiphol Rijk 2^e wijziging

Aalsmeerderdijk 320-321

Aalsmeerderbrug

In opdracht van:	Familie Van der Bijl
Uitgevoerd door:	G. Bot, AgROM
Status:	Vastgesteld
Datum:	17 november 2020

AGROM Advies Ruimtelijke Ordening Milieu

T: 023- 540 625 4 / M: 06- 47873064
W: www.agrom.nl / E: info@agrom.nl



Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1: INLEIDING	3
1.1. AANLEIDING	3
1.2. LIGGING EN BEGRENZING PROJECTGEBIED	4
1.3. GELDEND BESTEMMINGSPLAN	4
1.4. TOEPASSEN VAN DE WIJZIGINGSBEVOEGDHEID	6
1.5. LEESWIJZER	6
HOOFDSTUK 2: GEBIEDSVISIE	7
2.1. BESTAANDE SITUATIE OMGEVING PROJECTGEBIED	7
2.2. BESTAANDE SITUATIE PROJECTGEBIED	8
HOOFDSTUK 3: TOEKOMSTIGE SITUATIE	9
3.1. VISIE OP DE GEWENSTE ONTWIKKELING	9
3.2. TOETSING AAN WIJZIGINGSREGELS	11
HOOFDSTUK 4: BELEID EN REGELGEVING	12
4.1. RIJKSBELEID	12
4.2. PROVINCIAAL BELEID	14
4.3. REGIONAAL BELEID	18
4.4. GEMEENTELIJK BELEID	19
HOOFDSTUK 5: MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN.....	25
5.1. WATER	25
5.2. BODEM	26
5.3. CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	27
5.4. ECOLOGIE	29
5.5. LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT	30
5.6. MILIEUZONERINGEN	32
5.7. EXTERNE VEILIGHEID	33
5.8. GELUID	36
5.9. LUCHTKWALITEIT	39
5.10. LUCHTKWALITEIT KABELS, LEIDINGEN EN TELECOMMUNICATIE	40
5.11. BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE.....	40
5.12. VERKEER EN PARKEREN	41
HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID.....	43
6.1. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	43
6.2. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	43
6.3. OVERLEG EX ARTIKEL 3.1.1 BRO	43
HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE PLANOPZET.....	44
7.1. ALGEMEEN	44
7.2. VERANTWOORDING PLANVORM	44

BIJLAGEN

- Verkennend bodemonderzoek (inclusief asbest) 'Aalsmeerderdijk 320 Aalsmeerderbrug', Linge Milieu, projectnummer: 19-2141, d.d. 17 februari 2020;
- Akoestisch onderzoek 'Woningbouw Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug', Kragten, status: 20200623-AGR017-RAP-AKO 3.0, d.d. 23 juni 2020.

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding

Dit wijzigingsplan heeft betrekking op de nieuwbouw van twee woningen op de percelen Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug. Ter plaatse van deze percelen geldt ingevolge het vigerende bestemmingsplan 'Schiphol Rijk' een verkeersbestemming. Op basis van artikel 37 'wro-zone - wijzigingsgebied 3' biedt het bestemmingsplan 'Schiphol Rijk' het college van B&W de mogelijkheid om ter plaatse van het perceel, onder voorwaarden, de bestemming 'Verkeer' te wijzigen in de bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin'.

Met voorliggend wijzigingsplan wordt voorzien in het planologisch-juridisch kader voor het gewenste initiatief. Hierbij worden de gestelde randvoorwaarden uit de wijzigingsbevoegdheid behandeld en wordt de ruimtelijke aanvaardbaarheid en uitvoerbaarheid van het gewenste initiatief aangetoond.

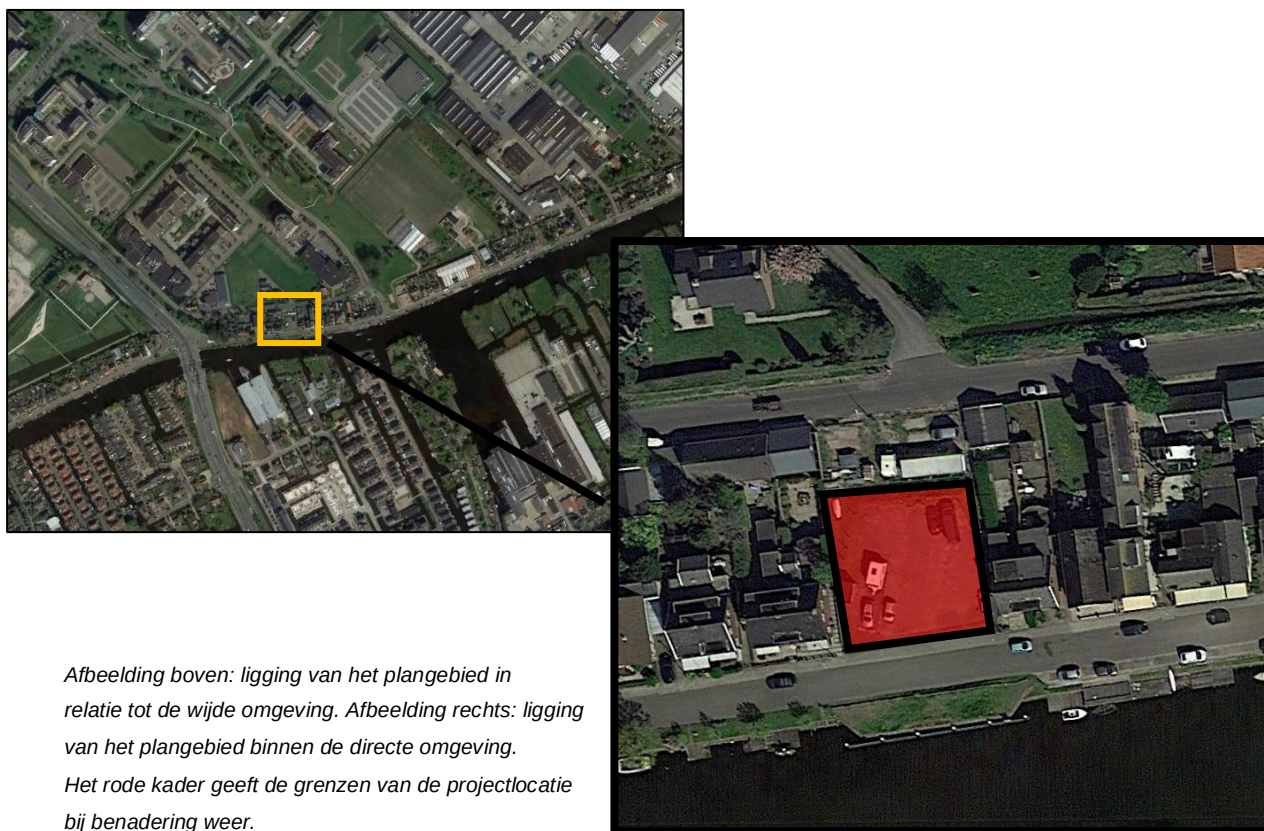


Afbeelding: aanzicht vanaf de Aalsmeerderdijk op de projectlocatie.

1.2. Ligging en begrenzing projectgebied

Het perceel aan de Aalsmeerderdijk 320-321, kadastraal bekend onder gemeente Haarlemmermeer, sectie AK, nummer 63, ligt in het oosten van de gemeente Haarlemmermeer en maakt deel uit van de kern Aalsmeerderbrug. De Aalsmeerderdijk vormt een deel van het zuidoostelijk dijktracé van de Ringvaart.

Het projectgebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Aalsmeerderdijk. De overige begrenzing wordt gevormd door de aanwezige woonpercelen Aalsmeerderdijk 319 en 322.



Afbeelding boven: ligging van het plangebied in relatie tot de wijde omgeving. Afbeelding rechts: ligging van het plangebied binnen de directe omgeving. Het rode kader geeft de grenzen van de projectlocatie bij benadering weer.

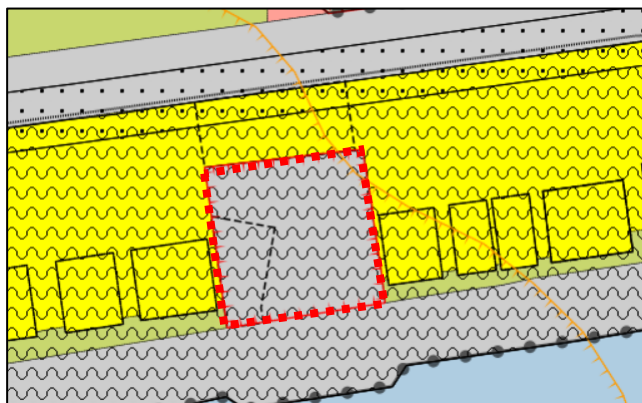
1.3. Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Schiphol Rijk'. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer vastgesteld op 4 juli 2013.

Ter plaatse van de projectlocatie geldt ingevolge het bestemmingsplan voor het plangebied de bestemming 'Verkeer' (artikel 19). Bovendien zijn binnen het gehele plangebied de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' (artikel 26) en de gebiedsaanduidingen 'Geluidzone - Industrie' (artikel 30) en 'Luchtvaartverkeerzone - LIB' (artikel 31) van toepassing. Voorts geldt ter plaatse van het gehele plangebied de wijzigingsbevoegdheid 'Wro-zone - wijzigingsgebied 3'.

Verkeer (artikel 19)

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden mogen benut worden voor wegen, woonstraten, fiets- en voetpaden, voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer, parkeervoorzieningen, groen, civiele kunstwerken en bergbezinkbassins. Aan de westkant van het plangebied is een weegbrug ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - weegbrug' toegestaan.



Afbeelding: Weergegeven is een uitsnede van het vigerend bestemmingsplan. Het plangebied is bij benadering omkaderd met een rode streepjeslijn.

Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering (artikel 26)

Binnen het hele plangebied geldt aanvullend de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Deze bestemming dient ter bescherming van de aanwezige waterkering langs de ringvaart. Er gelden restricties ten aanzien van de bouwmogelijkheden, waarbij bepaald is dat er vanuit het oogpunt van waterbeheersing en onderhoud geen bezwaar mag bestaan en er vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de waterbeheerder.

Geluidzone - industrie (artikel 30)

Ter plaatse van het gehele projectgebied geldt de gebiedsaanduiding 'Geluidzone - industrie'. Ter plaatse van deze aanduiding zijn geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan. Een woning of gebouw is binnen deze geluidzone niet toegestaan, tenzij een besluit tot vaststelling van een hogere grenswaarde voor de betrokken woningen is verleend of uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het gezoneerd industrieterrein op enige gevel van de betrokken woningen niet hoger zal zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

Luchtvaartverkeerzone - LIB (artikel 34)

Ter plaatse van het gehele projectgebied geldt de gebiedsaanduiding 'Luchtvaartverkeerzone - LIB'. Deze gebiedsaanduiding houdt verband met het functioneren van de luchthaven in relatie tot de veiligheid en het beperken van de geluidhinder. Gezien de gebiedsaanduiding gelden beperkingen voor bebouwing (geluid), hoogtebeperkingen alsmede aantrekkende werking voor vogels.

1.4. Toepassen van de wijzigingsbevoegdheid

Zoals in paragraaf 1.3 is beschreven wordt het college van burgemeester en wethouders, ingevolge artikel 37 van het bestemmingsplan 'Schiphol Rijk', de mogelijkheid geboden om met toepassing van een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening de bestemming 'Verkeer' te wijzigen in de bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin'.

De wijzigingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 37 kan alleen worden toegepast indien:

- Het maximaal aantal woningen bedraagt twee (half-) vrijstaande woningen;
- De maximale goothoogte bedraagt 4 meter;
- De maximale bouwhoogte bedraagt 9 meter;
- De woningen worden in de rooilijn van de bestaande woningen gebouwd;
- De afstand van een gebouw moet aan ten minste één zijde ten minste 3,00 meter tot de zijdelingseperceelgrens bedragen;
- Aangetoond moet worden dat de woningen voldoen aan de gestelde normen uit de Wet geluidhinder.

Conclusie

In hoofdstuk 3 wordt het initiatief getoetst aan de bovenstaande wijzigingsregels. Geconcludeerd wordt dat het voorliggende wijzigingsplan voldoet aan de voorwaarden zoals deze in het bestemmingsplan 'Schiphol Rijk' zijn opgenomen. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer kan daarmee toepassing geven aan de wijzigingsbevoegdheid.

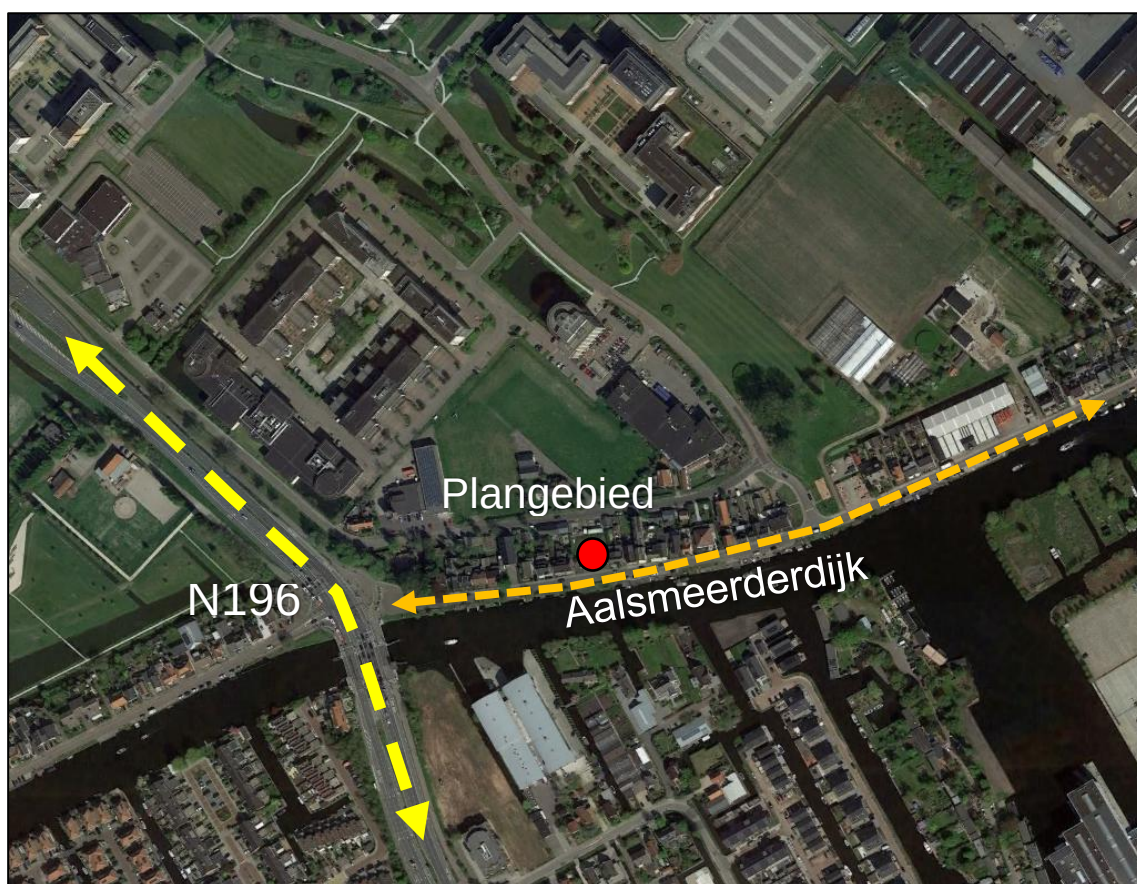
1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie van het projectgebied beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het gewenste initiatief alsmede de betreffende wijzigingsregels. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 5 is de toetsing van het gewenste initiatief aan de relevante sectorale milieuaspecten beschreven. Hoofdstuk 6 gaat in op de economische uitvoerbaarheid alsmede de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Ten slotte is in hoofdstuk 7 de juridische regeling van het wijzigingsplan nader toegelicht.

HOOFDSTUK 2: GEBIEDSVISIE

2.1. Bestaande situatie omgeving projectgebied

De kern Aalsmeerderbrug ligt in het oostelijk deel van de gemeente Haarlemmermeer. Het projectgebied is gelegen ter plaatse van het perceel Aalsmeerderdijk 320-321. Op het deel van de Aalsmeerderdijk, ter hoogte van het plangebied geldt een maximum snelheid van 50 km/u. De Aalsmeerderdijk betreft in westelijke richting een doodlopende weg. Er is geen autoverbinding met de westelijk gelegen Kruisweg (N196). Hierdoor is de Aalsmeerderdijk ter hoogte van het plangebied geen doorgaande route.



Afbeelding: weergegeven zijn de ontsluitingswegen in de omgeving van het projectgebied (bij benadering met een rode stip weergegeven).

Langs de Aalsmeerderdijk zijn ter hoogte van het plangebied voornamelijk woonpercelen aanwezig. De aanwezige bebouwing bestaat uit één a twee bouwlagen met kap. Langs de oevers van de Ringvaart zijn diverse steigers en ligplaatsen gerealiseerd ten behoeve van (kleine) pleziervaartuigen.

Ten noorden van het plangebied, aan de overzijde van de Molenweg, zijn verschillende bedrijven aanwezig.

2.2. Bestaande situatie projectgebied

Het plangebied zelf betreft een kavel van circa 675 m². Het gehele plangebied bestaat uit verharding waar enkele auto's geparkeerd zijn. Grenzend aan het plangebied zijn ten oosten en westen twee woonpercelen gelegen. Aan de zuidzijde van het plangebied is een vrij uitzicht over de ringvaart. Op diverse plaatsen langs de Aalsmeerderdijk zijn langspaarkeervoorzieningen aanwezig.



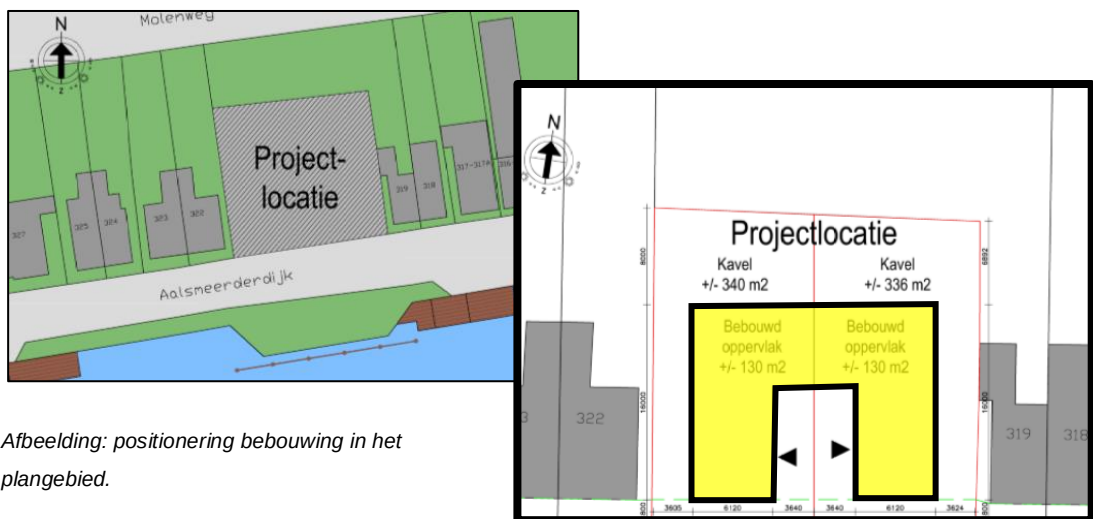
Afbeelding: zicht op de projectlocatie gezien vanaf verschillende punten.

HOOFDSTUK 3: TOEKOMSTIGE SITUATIE

3.1. Visie op de gewenste ontwikkeling

Voorliggend initiatief gaat uit van de realisatie van twee woningen ter plaatse van het perceel aan de Aalsmeerderdijk 320-321, kadastraal bekend onder gemeente Haarlemmermeer, sectie AK, nummer 63.

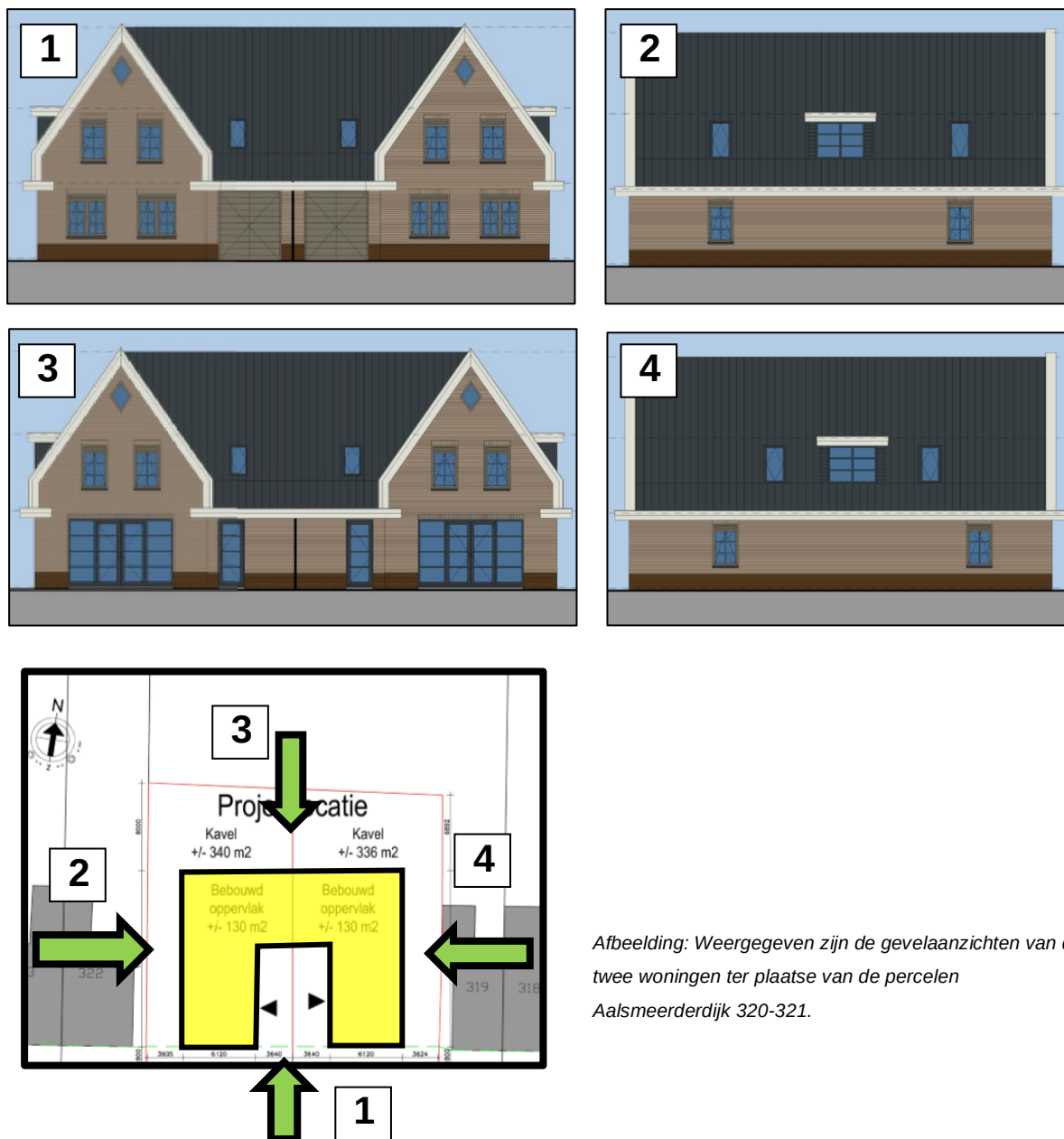
Ten behoeve van de nieuwe invulling van het perceel is door Tordoir Van den Berg architecten een bouwplan ontworpen. Op de onderstaande afbeeldingen is het plangebied alsmede de toekomstige positionering van de bebouwing in een situatietekening weergegeven. Middels een eigen in- en uitrit worden beide woningen ontsloten op de Aalsmeerderdijk.



Afbeelding: positionering bebouwing in het plangebied.

De positionering van de twee woningen is afgestemd op de omliggende bebouwing hetgeen resulteert in een straatbeeld dat aansluit op de voorgevelrooilijn van naastgelegen bebouwing. Het plangebied gaat uit van twee kavels van 340 m² en 336 m². De twee aaneengebouwde woningen hebben beide een bebouwd oppervlak van 130 m² en zijn ontworpen in één bouwlaag met een kapconstructie. De goothoogte en de bouwhoogte zijn respectievelijk 3 en 9 meter.

Op de onderstaande afbeelding zijn de gevelaanzichten van de twee woningen weergegeven



Afbeelding: Weergegeven zijn de gevelaanzichten van de twee woningen ter plaatse van de percelen Aalsmeerderdijk 320-321.

Met de toevoeging van de twee woningen wordt de ruimtelijke kwaliteit en uitstraling van het plangebied in de toekomstige situatie verbeterd. De woonbebouwing past binnen de stedenbouwkundige structuur van de omgeving. Ook de woonfunctie past binnen de omgeving, welke reeds in hoofdzaak voorziet in een woonfunctie. Voorts draagt de ontwikkeling bij aan de binnenstedelijke woningbouwopgave. Geconcludeerd kan worden dat het initiatief ruimtelijk goed inpasbaar is.

3.2. Toetsing aan wijzigingsregels

In het vigerende bestemmingsplan 'Schiphol Rijk' is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid biedt de mogelijkheid om onder voorwaarden de bestemming 'Verkeer' te wijzigen in de bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin'.

Hieronder wordt het plan getoetst aan de wijzigingsbevoegdheid zoals deze is opgenomen in artikel 37 van de planregels van het moederplan:

- a. *Het maximaal aantal woningen bedraagt twee (half-) vrijstaande woningen;*
Conclusie: Het wijzigingsplan gaat uit van twee (half-) vrijstaande woningen;
- b. *De maximale goothoogte bedraagt 4 meter;*
Conclusie: Hier wordt aan voldaan.
- c. *De maximale bouwhoogte bedraagt 9 meter;*
Conclusie: Hier wordt aan voldaan.
- d. *De woningen worden in de rooilijn van de bestaande woningen gebouwd*
Conclusie: De woningen worden gebouwd in de bestaande rooilijn.
- e. *De afstand van een gebouw moet aan ten minste één zijde ten minste 3,00 meter tot de zijdelingseperceelgrens bedragen;*
Conclusie: De afstand tot de zijdelingseperceelgrens bedraagt 3,60 meter.
- f. *Aangetoond moet worden dat de woningen voldoen aan de gestelde normen uit de Wet geluidhinder.*
Conclusie: Na het verlenen van een hogere waarde voor de van toepassing zijnde woningen vormt het aspect geluid vanwege de omliggende wegen geen belemmering voor de realisatie van het plan. Wanneer een hogere waardenbesluit wordt genomen door het bevoegd gezag kan gesteld worden dat het wijzigingsplan in relatie tot het aspect geluid uitvoerbaar is. In paragraaf 5.8 wordt hier uitgebreid op ingegaan.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het voorliggende wijzigingsplan voldoet aan de voorwaarden zoals deze in het bestemmingsplan 'Schiphol Rijk' zijn opgenomen. Het college van burgemeester en wethouders kan daarmee toepassing geven aan de wijzigingsbevoegdheid.

HOOFDSTUK 4: BELEID EN REGELGEVING

4.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' (SVIR) uit 2012 geeft een totaalbeeld voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn tot 2028:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in standhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn.

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Conclusie

De onderwerpen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hebben geen relatie met/invloed op voorliggend wijzigingsplan.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro) is als Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) direct gekoppeld aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het Barro stelt de begrenzing van de besluitmogelijkheden van de lagere overheden, indien nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken. Als nationaal belang zijn benoemd de Mainportontwikkeling Rotterdam, het Kustfundament, de Grote rivieren, de Waddenzee en het waddengebied, Defensie en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Conclusie

Dit wijzigingsplan heeft geen betrekking op deze door het Rijk benoemde nationale belangen.

Ladder Duurzame Verstedelijking

Vanaf 1 oktober 2012 is de Ladder voor duurzame verstedelijking (LDV) onderdeel van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, artikel 3.1.6 lid 2). De Ladder behelst een drietal opeenvolgende treden -die met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik- voorwaarden stellen aan de inhoud van de toelichting bij een ruimtelijk besluit/plan dat voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Per 1 juli 2017 is de vereenvoudigde Ladder in werking getreden. De belangrijkste wijzigingen betreffen een vereenvoudiging door het loslaten van de afzonderlijke treden en het vervangen van het begrip 'actuele regionale behoefte' door: 'behoefte'. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven, waarbij in geval van inpassing buiten bestaand stedelijk gebied een uitgebreidere motivering vereist is. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Met de Ladder wordt een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies nagestreefd. Dat vergt een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing daarvan.

Conclusie

Relevant in relatie tot het verantwoorden van de ladder voor duurzame verstedelijking is of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 16 september 2015; ECLI:NL:RVS:2015:2921) blijkt dat de realisatie van 11 woningen niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling gekwalificeerd wordt. Het initiatief dat in dit wijzigingsplan centraal staat gaat uit van de realisatie van 2 woningen. Het initiatief betreft derhalve geen nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de ladder voor duurzame verstedelijking. Een nadere verantwoording is derhalve niet nodig. Voorts wordt aangedragen dat het initiatief uitgaat van de uitwerking van de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Schiphol Rijk'. Een afwezig, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, om ter plaatse van het plangebied aan de Aalsmeerderdijk 2 woningen met tuinen toe te staan is genomen in het moederplan. Het voorliggende wijzigingsplan voorziet in de uitwerking van de wijzigingsregels.

Nationaal Waterplan

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016-2021 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan 2016-2021 vervangt het Nationaal Waterplan 2009-2015 en de partiële herzieningen hiervan.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie en zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem en met het waterplan worden de strategische doelen voor het waterbeheer vastgelegd. Andere overheden worden gevraagd om het Nationaal Waterplan te vertalen in hun beleidsplannen.

Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het plan gaat in op de thema's waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit. Daarnaast zijn in het plan gebiedsgerichte uitwerkingen voor grote wateren en de zee en de kust opgenomen. Ook beschrijft het waterplan de relatie tussen water en de omgeving.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
- Nederlanders leven waterbewust.

Conclusie

Het initiatief dat in dit wijzigingsplan centraal staat is in lijn met het bepaalde in het waterplan. In hoofdstuk 5.1 wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige aspecten ter plaatse van het projectgebied.

4.2. Provinciaal beleid

Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld. Met de Omgevingsvisie richt de provincie zich op langetermijnambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig willen koesteren en die probeert in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het Waaronder en ten dele over het Wat. Onder de hoofdambitie, Balans tussen economische groei en leefbaarheid, zijn samenhangende ambities geformuleerd.

In het Visiedeel zijn de ambities uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

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

De vijf geschetste bewegingen staan niet op zichzelf. Samen met de randvoorwaarden en ontwikkelprincipes uit het onderdeel Leefomgevingskwaliteit, vormen ze de provinciale visie. De provincie hanteert de ontwikkelprincipes om een hoge leefomgevingskwaliteit te kunnen (blijven) bieden. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen en moeten ook als zodanig worden gelezen, zo wordt in de visie beschreven. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de

hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving.

De systematiek van de visie impliceert dat diverse gebieden een samenhang kennen van verschillende bewegingen en ontwikkelingsprincipes. De intentie van de provincie is om aan de visie een uitwerkingsprogramma te koppelen. Gelijktijdig met de besluitvorming over de Omgevingsverordening die gekoppeld is aan de Omgevingsvisie (medio 2019) worden daartoe acties vastgesteld.

In de omgevingsvisie is aangegeven dat rond Amsterdam een metropool wordt gevormd. Het gaat hier om een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als hoogstedelijke kernstad, een landschap met hoge gebruiks- en belevingswaarde, een multimodale bereikbaarheid, een havengebied met energietransitie en circulaire economie als dragers en Schiphol als internationale hub.

De ontwikkeling van de metropool komt tot uiting door een snel groeiend aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, leidend tot een tendens van concentraties van economische functies. Grote aantallen arbeidsplaatsen concentreren zich op een aantal locaties in een zone van de Amsterdamse binnenstad tot net ten zuiden van Schiphol. Daarbij is het wenselijk om, vanuit het beperken van woon-werkafstanden en daarbij horen de mobiliteitsinvesteringen, nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woonwerkmilieus.

Conclusie

Voorliggend wijzigingsplan maakt de ontwikkeling van twee woningen met bijbehorende tuinen mogelijk. In de bestaande situatie is het plangebied volledig verhard. De ontwikkeling wordt wenselijk geacht, omdat de ontwikkeling van de twee woningen qua omvang en stedenbouwkundige inpassing past in de structuur van het lint van de Aalsmeerderdijk. In relatie tot de waterkering wordt het initiatief met het waterschap afgestemd. Het plan is in overeenstemming met het provinciale beleid zoals verwoord in de Omgevingsvisie NH2050

Provinciale Ruimtelijke Verordening

Provinciale Staten hebben op 28 september 2015 de 'Provinciale Ruimtelijke Verordening' (gewijzigd) vastgesteld. De Provinciale Ruimtelijke Verordening wordt naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid regelmatig geactualiseerd. De laatste actualisatie van de Provinciale Ruimtelijke Verordening is op 23 mei 2018 door Provinciale Staten vastgesteld.

Doel van de Provinciale Ruimtelijke Verordening is het stellen van algemene regels over de inhoud van ruimtelijke plannen en omgevingsvergunningen. Daarnaast heeft de verordening tot doel doorkruising van provinciaal beleid zoals vastgelegd in de provinciale structuurvisie te voorkomen. Verder voorziet de verordening in de uitwerking van thema's opgedragen door het Rijk. Conform het bepaalde in de Provinciale Ruimtelijke Verordening is het projectgebied onderdeel van het 'bestaand stedelijk gebied', waarbij het behoud van woningen en bijbehorende stedelijke voorzieningen van belang is.

Uit een raadpleging van de digitale verbeelding (geconsolideerde versie) behorend bij de verordening blijkt dat relevant voor het projectgebied zijn:

- *Artikel 30 Regionale waterkeringen*

Het bepaalde in dit artikel heeft betrekking op regionale waterkeringen en voorziet in bescherming van de waterkerende functie. De bepalingen voorzien tevens in een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkeringen, opdat reconstructies van de waterkeringen niet onmogelijk worden gemaakt. Deze lokaal benodigde vrijwaringzones worden overgenomen van de hoogheemraadschappen. In hoofdstuk 4.2 zal hier nader op worden ingegaan ter plaatse van het projectgebied.

- *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. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt lintbebouwing gekwalificeerd als bestaand stedelijk gebied.



Afbeelding: plangebied (rode stip) binnen 20 Ke-contour PRV

Onder lid 3 van artikel 5e van de provinciale verordening is bepaald dat, voor zover nieuwe woningen worden toegestaan op de gronden binnen de 20 Ke-contour, rekenschap gegeven dient te worden van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer, waarbij redenen vermeld dienen te worden die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen toe te staan, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent. In hoofdstuk 4.8 wordt hier nader op ingegaan.

Conclusie

Middels voorliggend wijzigingsplan worden twee nieuwe woningen mogelijk gemaakt. In relatie tot artikel 5, lid 3 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening kan gesteld worden dat initiatiefnemer bekend is met de omgeving en het geluid van luchtvaartverkeer ter plaatse. De twee woningen zullen voldoen aan de bepalingen van het bouwbesluit en de daartoe voorgeschreven binnenwaarden voor geluid. In de paragrafen 5.5 en 5.8 van dit wijzigingsplan wordt een nadere toelichting op de relatie met en de effecten van het vliegverkeer.

Het 'Regionale Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 - Amstelland-Meerlanden, Amsterdam' voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan woningen. Voor de regio Amstelland-Meerlanden, waar de gemeente Haarlemmermeer onderdeel van is, is gemeten dat woningbehoefte hoger is dan de harde plancapaciteit, wat betekent dat er in de regio nog woningen bij kunnen/moeten worden gebouwd. In hoofdstuk 4.3 wordt hier nader op ingegaan.

Voorliggend wijzigingsplan zal worden afgestemd met het hoogheemraadschap. In hoofdstuk 5.1 wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige aspecten. Het initiatief in lijn met de provinciale verordening.

Watervisie 2021 'Buiten de oevers'

De Watervisie 2016-2021 is op 16 november 2015 door Provinciale Staten vastgesteld. De nieuwe Watervisie 2016-2021 is de opvolger van het Waterplan 2010-2015.

Met de Watervisie 2021 sluit de provincie Noord-Holland aan op het Bestuursakkoord Water en anticipeert op de Omgevingswet, die naar verwachting in 2018 van kracht zal worden. De Omgevingswet beoogt minder planvorming en besluiten, een meer integrale afweging op gebiedsniveau en meer doelmatige procedures. De Watervisie 2021 vormt derhalve meer dan voorheen een integraal onderdeel van het strategische omgevingsbeleid. Dit vraagt om een doelgericht instrumenteel samenspel tussen de Watervisie 2021, de provinciale structuurvisie en overige beleidsvisies. De Watervisie 2021 is een zelfbindend, strategisch beleidsdocument en geeft kaders voor de waterschappen. De provincie beschrijft in de Watervisie 2021 de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 en biedt een doorkijk naar 2040. De Watervisie 2021 dient bovenal werkbaar te zijn voor zowel de provincie als haar (water) partners, zijnde de waterschappen, Rijkswaterstaat, gemeenten en andere relevante partijen. De provincie wil vanuit de wateropgaven een positieve bijdrage leveren aan het bewerkstelligen van een samenhangende benadering van de leefomgeving, onder meer voor ruimtelijke ordening, economie, natuur en milieu.

Conclusie

In hoofdstuk 5.1 wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige aspecten.

Provinciale woonvisie 2010 - 2020

Voldoende woningen in 2020, afgestemd op de behoeften van de inwoners van Noord-Holland. Dat is de doelstelling van de provincie, zoals die is verwoord in de Provinciale woonvisie. De speerpunten van de Provinciale woonvisie zijn:

1. Verbeteren van de afstemming tussen vraag en aanbod voor alle consumenten, en specifiek voor doelgroepen die minder kansen hebben op het vinden van een geschikte woning;
2. Verbeteren van de mate waarin voorzieningen in de woonomgeving aansluiten bij de vraag van bewoners;
3. Verbeteren van de duurzaamheid van het woningaanbod en de woonomgeving.

Door samen met de regio's Regionale actieprogramma's (RAP's) te ontwikkelen met daarin duidelijke afspraken over de regionale woningbouwprogramma's en deze uit te voeren, wil de provincie hier een bijdrage aan leveren. De gemeente Haarlemmermeer behoort tot de Vervoerregio Amsterdam. Zij hebben samen met de provincie het 'Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2016-2020' vastgesteld. Hiermee hebben zij uitvoering gegeven aan de Provinciale Woonvisie 2010-2020.

Conclusie

Het wijzigingsplan is in overeenstemming met de Provinciale woonvisie 2010 - 2020. In hoofdstuk 4.3 wordt het actieprogramma beschreven.

4.3. Regionaal beleid

Regionale Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 - Amstelland-Meerlanden, Amsterdam

De gemeenten van de Stadsregio hebben allemaal hun eigen woonvisie en uitvoeringsprogramma. Een optelsom van deze lokale plannen leidt echter niet vanzelfsprekend tot de beste ondersteuning van de regionale woonmarkt. Daarom hebben de gemeenten afgesproken om naar de kwalitatieve bouwprogramma's te kijken en hierbij rekening te houden met de verschillende lokale identiteiten. De ambitie van de Metropoolregio Amsterdam is een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu te bieden, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen. Belangrijke aandachtspunten daarin zijn:

- de omslag van vooral aanbodgericht bouwen naar meer vraaggericht bouwen;
- verder onderzoek naar de werking van het uitgebreide instrumentarium voor de regulering van de woningbouw;
- hoe door het benutten van de subregionale identiteiten lokale bouwopgaven zo goed mogelijk in balans gebracht kunnen worden met de regionale opgave;
- hoe de regionale samenwerking in het woningbouwdossier zo effectief mogelijk handen en voeten gegeven kan worden.
- herprogrammering en faseren van gemeentelijke plannen.

De gemeente Haarlemmermeer behoort tot de deelregio Amstelland-Meerlanden. Binnen deze deelregio geldt een kwantitatieve woningbehoefte zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Amstel-Meerlanden		tegenspoedscenario woningbehoefte 2015-2025			
	woonmilieu	trendmatig	gecorrigeerd *)	aandeel totale behoefte	voorraad 2015
eengezins					
	stedelijk	1.170	3.210	16%	14.620
	suburbaan	7.900	5.500	28%	83.950
meergezins					
	stedelijk	7.320	6.420	33%	34.270
	suburbaan	3.140	4.410	23%	13.690
		19.540	19.540	100%	146.520

Tabel: Woningbehoefte Amstelland-Meerlanden 2015 - 2025.

Conclusie

Voor de regio Amstelland-Meerlanden is gemeten dat woningbehoefte hoger is dan de harde plancapaciteit, wat betekent dat er in de regio nog woningen bij kunnen/moeten worden gebouwd. Er is zowel behoefte aan een- als meergezinswoningen. Voorliggend wijzigingsplan gaat uit van de ontwikkeling van twee eengezinswoningen en voorziet derhalve in de kwantitatieve woningbehoefte. De kwalitatieve woningbehoefte van de regio bestaat uit de vraag naar alle typen en prijsklasse woningen, om tegemoet te komen aan de vraag van verschillende groepen woningzoekenden (jonge gezinnen, samenwonende zonder kinderen, senioren, alleenstaande en starters). De vraag naar woningen in alle prijssegmenten is groter dan het aanbod. Het wijzigingsplan voldoet aan het Regionale Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 - Amstelland-Meerlanden, Amsterdam.

4.4. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is vastgesteld in 2012. In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 worden de toekomstige ontwikkeling van de gemeente beschreven. De Structuurvisie gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als dragers van de ontwikkelingen. Ook over de wijze waarop wordt ontwikkeld en over het centraal stellen van de mens binnen dit ontwikkelproces worden belangrijke uitspraken gedaan. Het accent ligt hierbij op Sociale Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit.

Het doel van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het bieden van een actueel juridisch en planologisch kader voor de gemeente Haarlemmermeer waarmee de gemeente:

1. de ruimtelijk bestaande situatie, de huidige ontwikkelingen en de gewenste toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang (voor de periode tot 2030) borgt;
2. het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid voor de periode 2010-2020 geeft;

3. de kaders voor het maken van financiële afspraken met overheden en marktpartijen voor bovenplanse verevening biedt.

De woningmarkt in de Metropoolregio Amsterdam heeft, door het brede palet aan woningmilieus dat wordt aangeboden, duidelijk een complementair karakter. De bouw van voldoende en op de vraag afgestemde nieuwe woningen, met ruimte voor ontspanning in de omgeving, vergroot de aantrekkelijkheid van Haarlemmermeer en daarmee van de Metropoolregio Amsterdam.

Woningbouw is een van de speerpunten uit het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040. Er wordt uitgegaan van een flinke woningbehoefte (zowel vervanging als nieuwbouw): 150.000 woningen tot 2030. Haarlemmermeer blijft zich inzetten om haar afgesproken aandeel van 15.000 woningen hierin te realiseren. Ingezet wordt op het bouwen op kleinschalige locaties waar – goed faseerbaar – heel verschillende nieuwe wijken gebouwd worden.

Door de directe nabijheid van stedelijke centra en knooppunten als Amsterdam, de Leidse en Haagse regio en Schiphol kan woningbouw in Haarlemmermeer een positief effect hebben op de woon-werkbalans en op het regionale mobiliteitspatroon in algemene zin.

Conclusie

Voorliggend wijzigingsplan voorziet in de ontwikkeling van twee woonpercelen in het bestaande lint van de Aalsmeerderdijk. De twee woningen worden stedenbouwkundig, conform de wijzigingsregels, ingepast. Middels de ontwikkeling van de twee woonpercelen wordt de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse vergroot. De voorliggende ontwikkeling draagt bij aan de diversiteit van de woningmarkt en woningbehoefte in de gemeente Haarlemmermeer. Het voorliggende initiatief is in overeenstemming met de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

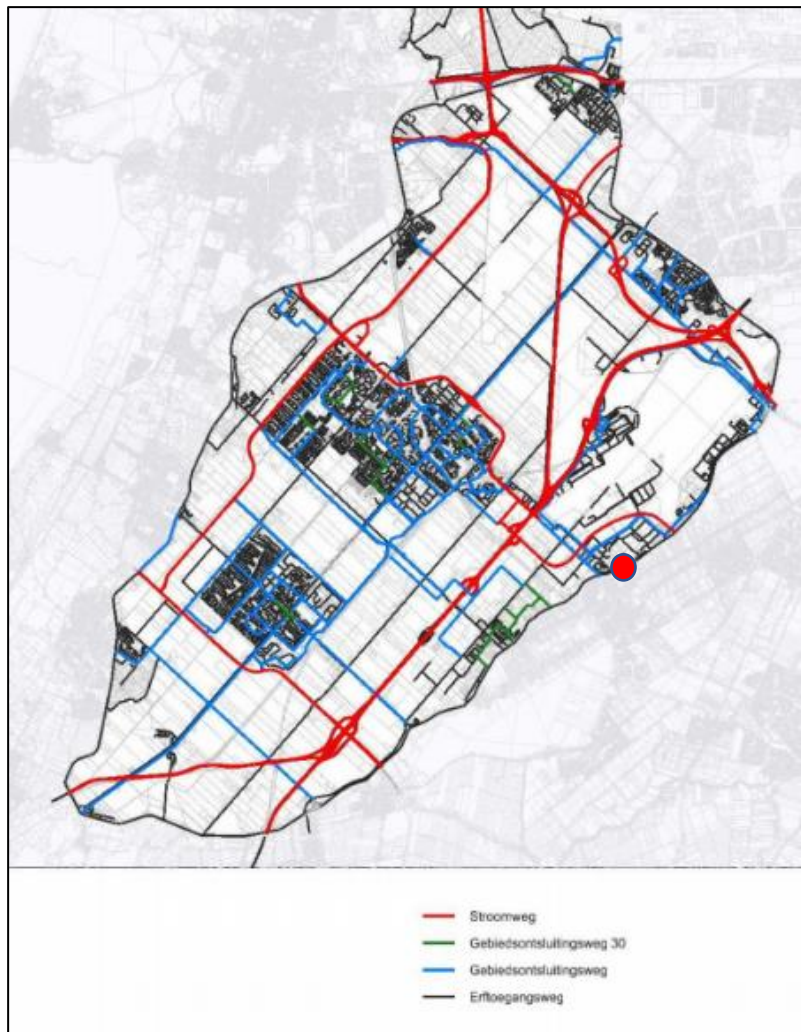
Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer

Op 6 december 2018 heeft de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer 'Vrijheid van bewegen' vastgesteld. Haarlemmermeer is de tweede economie in de Metropoolregio Amsterdam, die op haar beurt de sterkste economische regio van ons land is. De luchthaven Schiphol is daarin een belangrijke economische motor naast de hoge bevolkingsconcentratie. Dit resulteert in veel (internationale) bedrijvigheid en een dicht netwerk van internationale verbindingen via land, lucht en water. Deze positie wil de gemeente Haarlemmermeer behouden en versterken.

- *Wegcategorisering*

De mobiliteitsvisie geeft aan welke functie een weg zou moeten hebben. De visie helpt onder meer bij het veilig inrichten van wegen. Hierbij wordt het wegennet ingedeeld naar vier soorten functies: stroomwegen, gebiedsontsluitingsweg, gebiedsontsluitingsweg 30 en erftoegangswegen. De Aalsmeerderdijk dijk is als 'erftoegangsweg' aangeduid. Er zijn aandachtswegen waar zowel de verkeersfunctie belangrijk is als de verblijfsfunctie, die wegen zijn moeilijk goed in te richten. Een voorbeeld hiervan is de Ringdijk. In het beleid Ringdijk en Ringvaart is hiervoor een tussenoplossing voorgesteld, namelijk in de dorpskernen erftoegangswegen ingericht als fietsstraten met maximumsnelheid van 30 km/uur en

daarbuiten gebiedsontsluitingswegen.



Afbeelding: wegcategorisering gemeente Haarlemmermeer. Het plangebied is bij benadering met een rode stip weergegeven.

Conclusie

Voorliggend wijzigingsplan is in overeenstemming met de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. De beoogde ontwikkeling is niet van negatieve invloed op de mobiliteit beleidswensen van de gemeente Haarlemmermeer.

Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018

Bij de toetsing van nieuwe ontwikkelingen in Haarlemmermeer wordt beoordeeld of er in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien. De Beleidsregel 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018' is hiervoor veelal het toetsingskader. Het handboek is op 6 februari 2018 door burgemeester en wethouders is vastgesteld. Het betreft een geactualiseerde

beleidsregel over parkeernormen. De eerder vastgestelde beleidsregel van 14 januari 2014 vervalt hierdoor.

Conclusie

Het initiatief voldoet aan het handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018. In hoofdstuk 4.12 wordt nader ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren.

Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025: Het verschil maken

In het Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025 is aangegeven dat het gemeentelijk woonbeleid toe is aan nieuwe impuls. Na de kredietcrisis van 2007-2012 leek er aanvankelijk geen grote nieuwe bouwproductie nodig. Inmiddels is de economische situatie verbeterd. Er is nu sprake van schaarste in alle prijzen en eigendomssegmenten. In juli 2019 heeft de Metropoolregio Amsterdam (MRA) de 'Woondeal' met het Rijk ondertekend. Hierin is afgesproken dat de regio aan de lat staat om voor het jaar 2040 230.000 nieuwe woningen in alle prijssegmenten bij te bouwen. Op basis van onze plancapaciteit kunnen we in Haarlemmermeer tussen tot 2040 circa 20.000 woningen toevoegen aan de voorraad. Om dit te bereiken is een versnellingsoperatie gestart. Eind 2018 is in de raad de Nota Schaalsprong besproken; een eerste kwalitatieve verkenning rondom het nieuwe woningbouwprogramma. 'Vergroting van verscheidenheid' is hierin het devies. In januari van 2019 sloten we het coalitieakkoord 'Samen bouwen aan een krachtig nieuw Haarlemmermeer'. De gemeente Haarlemmermeer wil vaart maken met nieuwbouw. Bij gebiedsontwikkeling gaat de gemeente uit van het principe 'eerst bewegen, dan bouwen'. Voor een goede ontsluiting van toekomstige woongebieden zijn we mede-afhankelijk van investeringen door het Rijk en de Provincie. Haarlemmermeer heeft hoogwaardig openbaar vervoer, (snel)wegen en Schiphol.

Conclusie

Voorliggend wijzigingsplan draagt bij aan de woningbouwbehoefte in de gemeente Haarlemmermeer.

Welstandsnota Haarlemmermeer 2013

De Welstandsnota Haarlemmermeer 2013 geeft het geldende welstandsbeleid van Haarlemmermeer weer. De Welstandsnota is op 4 juli 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. In de welstandsnota is het grondgebied van Haarlemmermeer onderscheiden naar welstandsregimes van verschillende 'zwaarte', namelijk een beperkt, een regulier en een bijzonder regime, met een oplopende reeks van toetsingscriteria.

Uit de interactieve kaart van de welstandsnota blijkt dat het projectgebied onderdeel uitmaakt van het gebied waarvoor een 'regulier welstandsregime' geldt.

Bij een regulier welstandsregime wordt het gebouw niet alleen in haar omgeving maar ook als zelfstandig object getoetst: de architectonische benadering. Bij een regulier welstandsregime wordt rekening gehouden met de volgende aspecten:

- de geleding van het bouwvolume: verschillende bouwhoogten, accenten zoals torens of grote openingen;
- de vormgeving van de gevel: verticale, horizontale, neutrale of onregelmatige geleding;
- de keuze van de dakvorm: plat, hellend vlak of kap, zoals lessenaars-, zadel-, schilddak of mansardekap;
- het gebruik van compositorische middelen: erkers, luifels, balkons, loggia's;
- het gebruik van decoratieve middelen: (uitkragende) daklijsten, raamlijsten, gevelbanden.

Conclusie

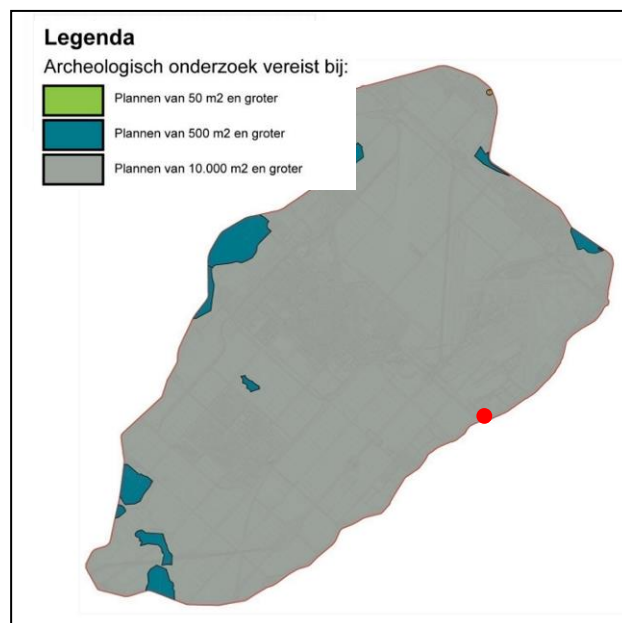
Bij een aanvraag die valt onder het regulier welstandsregime wordt volstaan met een enkelvoudige toets door een lid van de welstandscommissie. Het bouwplan zal worden besproken in de werkgroep ruimtelijke advisering van de gemeente Haarlemmermeer.

Nota Erfgoed op de kaart

De nota 'Erfgoed op de kaart' is op 17 februari 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Speerpunten van de nota zijn om archeologische waarden en het cultureel erfgoed beter te benutten bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij herbestemming van monumenten. Als bijlage bij de nota is de 'Archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer' opgenomen, hieruit blijkt dat voor het projectgebied geldt dat bij archeologisch onderzoek vereist is bij plannen van en groter dan 10.000 m².

Conclusie

Het initiatief gaat uit van een beperkte ontwikkeling, het bouwplan is kleiner dan 10.000 m². Er is geen verkennend archeologisch onderzoek vereist.



Afbeelding: Archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer'. De plangebied is bij benadering weergegeven als rode stip.

Beleidsregel Wonen en Vliegen

Op 19 juli 2018 is de Beleidsregel Wonen en Vliegen vastgesteld naar aanleiding van het akkoord tussen de regio, het Rijk en de luchtvaartsector waarin is besloten om meer planologische ruimte te bieden voor woningbouw binnen de LIB 4-contour en 20 Ke-contour (LIB 5).

In de beleidsregel is beschreven dat de toelichting van een bestemmingsplan dat woningbouw binnen de 20 Ke-contour mogelijk maakt als uitgangspunt de volgende onderdelen bevat:

- a. een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied (bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onderdeel h van het Bro en locaties als bedoeld in artikel 5e, tweede lid, van de PRV.
- b. een beschrijving van de huidige geluidssituatie op die woningbouwlocatie;
- c. een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie;
- d. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
- e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.

Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving bevat van die maatregelen en de afweging die daaraan te grondslag ligt.

Conclusie

Voorliggend wijzigingsplan maakt woningbouw mogelijk binnen de 20 Ke-contour. De woningbouw valt binnen de uitzondering van het LIB 4 als bedoeld in artikel 2.2.1c van het Luchthavenindulingsbesluit, omdat het gaat om de toevoeging van 2 woningen binnen bestaand stedelijk gebied. Een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingsgebied is opgenomen in hoofdstuk 4.2 onder 'Provinciale Ruimtelijke Verordening'. Tevens is in deze paragraaf het geldende planologische regime ingevolge de PRV opgenomen. Het geldende planologische regime voor woningbouw ingevolge het Luchthavenindulingsbesluit is opgenomen in paragraaf 5.5.

De relevantie van de betreffende woningbouw in de 20 Ke-contour blijkt uit:

- De regionale woningbouwopgave die voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan woningen (zie ook paragraaf 'Regionale Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 - Amstelland-Meerlanden, Amsterdam', hoofdstuk 4.3). Het voorliggende wijzigingsplan voorziet in de woningbehoefte.
- De kwaliteit van de locatie past qua aard, omvang voor twee woningen met tuin beter in het lint van de Aalsmeerderdijk dan het huidige geheel verharde huidige terrein;
- De beoogde ontwikkeling draagt bij aan het waarborgen van een kwalitatief goede leefomgeving.

De geluidbelasting en eventueel benodigde maatregelen om de geluidhinder te verminderen worden nader toegelicht in de paragrafen 5.5 en 5.10.

HOOFDSTUK 5: MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

5.1. Water

Algemeen

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de “Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw” ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de “watertoets” toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit “bouwen in strijd met het bestemmingsplan”, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Keur Rijnland 2020

Het plangebied aan de Aalsmeerderdijk 320-321 maakt onderdeel uit van het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het hoogheemraadschap van Rijnland zorgt voor een veilig en gezond watersysteem voor het gebied tussen Wassenaar, Gouda, Amsterdam en IJmuiden. De taken die aan een waterschap worden opgedragen, betreffen de zorg voor het watersysteem en de zorg voor het zuiveren van afvalwater en eventueel kan nog de zorg voor andere waterstaatsaangelegenheden worden opgedragen, bijvoorbeeld vaarwegbeheer.

De keur dient tevens ter invulling van deze doelstellingen, te weten:

- a. voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met:
- b. bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen, en:
- c. vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Beschouwing

Het wijzigingsplan behelst de ontwikkeling van twee woningen met tuin ter plaatse van de Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug. Het plangebied betreft een kavel van circa 340 m² en een kavel van circa 336 m². De twee te ontwikkelen woningen gaan uit van een oppervlakte van circa 130 m². In de toekomstige zal het totaal verhard oppervlak, dus inclusief tuinverharding en parkeerplaatsen, circa 150 m² bedragen. In de bestaande situatie bestaat het gehele plangebied uit verhard oppervlak. In de toekomstige situatie zal deze verharding dus sterk afnemen. Hiertoe is watercompensatie bij het voorliggende initiatief niet aan de orde. Door de aanleg van de tuinen zal de waterhuishouding in de toekomstige situatie een positief effect hebben. De nieuwe woningen worden aangesloten op de bestaande riolering. Het gebruik van uitlogende materialen wordt voorkomen.

De projectlocatie ligt conform het vigerende bestemmingsplan voor een deel binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat - Beschermingszone'.

Op 16 juli 2020 (kenmerk: 2020-014384) is het Hoogheemraadschap van Rijnland akkoord gegaan met het voorliggende wijzigingsplan. Voor de werkzaamheden is wel een watervergunning nodig voor het saneren van de bodem en het bouwen van de woningen. Uit de Keur en de uitvoeringsregels blijkt dat er een vergunningplicht geldt voor het uitvoeren van grondverzet en het bouwen in de kernzone van de waterkering (Aalsmeerderdijk). In de uitvoeringsregels zijn de randvoorwaarden opgenomen. Ten behoeve van de uitvoering van voorliggend wijzigingsplan zal een watervergunning worden aangevraagd.

Conclusie

Het wijzigingsplan is in relatie tot het aspect water uitvoerbaar.

5.2. Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen aan te worden getoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. In het algemeen geldt dat verontreiniging van de bodem (grond en grondwater) moet worden voorkomen. Uitgangspunt is dat de bodem schoon is en dat dat zo moet blijven (zorgplicht). Voor vervuilde bodems geldt dat deze functiegericht en kostenefficiënt gesaneerd moeten worden. Voorwaarde is dat hierbij geen verspreiding van of ontoelaatbare blootstelling aan verontreiniging optreedt. De Wet bodembescherming geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor de stof geldende streefwaarde overschrijdt. Onderzoek dient gedaan te worden wanneer initiatieven uitgaan van bodemroerende activiteit, dan wel functies mogelijk maken waarbij dezelfde mensen gedurende een langere periode minstens 2 uur per dag op de betreffende gronden verblijven.

Beschouwing

Het wijzigingsplan behelst de ontwikkeling van twee woningen met tuin ter plaatse van de Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug.

Er wordt met het initiatief een woonfunctie mogelijk gemaakt. Er dient derhalve aangetoond te worden dat de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik. Hiertoe is door Linge Milieu het verkennend bodemonderzoek (inclusief asbest) 'Aalsmeerderdijk 320 Aalsmeerderbrug' uitgevoerd. Dit onderzoek, d.d. 17 februari 2020, projectnummer: 19-2141, is opgenomen als bijlage bij deze toelichting.

Het plangebied bestaat uit een met asfalt verhard parkeerterrein tussen de dijkwoningen nummer 319 en 322. In het verleden is het terrein voor parkeren gebruikt, door een transportbedrijf. Er zijn tien boringen en een peilbuis boringen geplaatst verdeeld over het terrein tot maximaal 4.0 meter onder maaiveld. Het grondwater stond op het moment van het onderzoek op 2.5 meter onder maaiveld. In het onderzoek is de grond en grondwater geanalyseerd op het NEN 5740-pakket, bestrijdingsmiddelen, PFAS en asbest.

Grond

In de grond tot 1.5 m-mv zijn metalen en PAK met één uitzondering licht verhoogd. De uitzondering is zink in het mengmonster van de zandige en licht puinhoudende bovengrond van vier boringen in en rond het asfalt, tot een diepte van 0.5 m-mv. De vier boringen zijn individueel geanalyseerd op zink. In drie van de vier is het metaal boven de interventiewaarde verhoogd. Deze drie boringen staan verspreid over de locatie.

Conclusie van het onderzoek is dat de zandige en licht puinhoudende bovengrond van het terrein aan de Aalsmeerderdijk heterogeen verontreinigd is met zink. Over de ernst, omvang en consequenties van de verontreiniging het volgende.

- I. De onderzijde van de sterke verontreiniging bevindt zich op 0.5 m-mv.
- II. Het criterium voor een ernstig geval van verontreiniging is een volume aan sterk verontreinigde grond van tenminste 25 m³. Daar zou in deze situatie een oppervlak voor nodig zijn van 50 m². Gezien de gemeten gehalten aan zink en de verspreiding van de boringen wordt vermoed dat er meer dan 25 m³ grond boven de interventiewaarde verontreinigd is, al dan niet aaneengesloten.
- III. Er is in de huidige situatie geen sprake risico voor de volksgezondheid. Het terrein is grotendeels verhard, er is geen contact mogelijk met de sterk verontreinigde grond.
- IV. Voor ontwikkeling de locatie is de zink-verontreiniging een belemmering.

Conclusie van het onderzoek is dat zandige bovengrond van het terrein heterogeen verontreinigd is met zink. Het metaal vormt waarschijnlijk een ernstig geval van verontreiniging. De verontreiniging zal voor de ontwikkeling van de locatie gesaneerd moeten worden, op basis van een BUS-melding.

Sanering van de verontreiniging is mogelijk door het aanbrengen van een schone leeflaag van een meter of door het aanbrengen van duurzaam gesloten verharding. Een leeflaag is relevant voor de delen van het perceel die in de toekomst een bestemming als tuin krijgen. Hergebruik van bovengrond op de locatie zelf is mogelijk onder de aan te brengen verharding (herschikken), maar heeft niet de voorkeur. Bevoegd gezag bij de beoordeling van de resultaten van het onderzoek in relatie tot de bouwplannen en het grondverzet is Omgevingsdienst Noordzee-kanaalgebied, namens Gemeente Haarlemmermeer.

Conclusie

Het wijzigingsplan is, na sanering, in relatie tot het aspect bodem uitvoerbaar.

5.3. Cultuurhistorie en archeologie

Erfgoedwet

Op 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1988, samen met enkele andere wetten op het gebied van de bescherming van cultureel erfgoed, samengevoegd tot de Erfgoedwet. Ten aanzien van het ruimtelijk domein regelt deze wet de omgang met rijksbeschermd gebouwd en archeologische monumenten en de beschermde stads- en dorpsgezichten.

De Erfgoedwet werkt door in de Wet administratieve bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg (2009) (MoMo)

Het doel van de MoMo is het doorvoeren van veranderingen in de monumentenzorg. Bij de uitwerking heeft de Minister zich op drie pijlers gericht. Eén van de pijlers uit de Modernisering Monumentenzorg van het Rijk is het opnemen van cultuurhistorische waarden in de ruimtelijke ordening. Deze wijziging is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Wro/Bro

In het Bro wordt het bestemmingsplan genoemd als instrument waarin cultuurhistorische waarden kunnen worden verankerd. Het Bro is een uitwerkingsbesluit van de Wro.

Dit besluit verplicht gemeenten om in de toelichting bij een ruimtelijk plan te beschrijven op welke wijze met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden (Artikel 3.1.6, lid 5). Belangrijk daarbij is dat het cultuurhistorische belang uitdrukkelijk als afwegingsgrond in het ruimtelijk plan moet worden genoemd, omdat anders een juridische grond voor toetsing op basis van dit beleidsterrein ontbreekt.

Beschouwing

Het wijzigingsplan behelst de ontwikkeling van twee woningen met tuin ter plaatse van de Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug. In de huidige situatie betreft het plangebied een volledig verhard terrein.

Cultuurhistorie

De Leidraad Landschap & Cultuurhistorie 2018 is op 10 april 2018 vastgesteld. De Leidraad 2018 is in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) verankerd in artikel 15 (ruimtelijke kwaliteitseis). In de Leidraad geeft de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. Daarbij is aangegeven welke kernkwaliteiten van het landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn zodat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze kunnen worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen.

Het plangebied is onderdeel van de Haarlemmermeerpolder. De Haarlemmermeerpolder is de grote droogmakerij met een rechtlijnige verkavelingsstructuur ten zuidwesten van Amsterdam. De polder is onderdeel van het woon- en werklandschap van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en biedt plaats aan de luchthaven Schiphol met al haar bijkomende dynamiek. Snelwegen (A4/A44/A5/A9), spoorwegen en start- en landingsbanen vormen een relatief nieuwe laag in de polder, die steeds meer het beeld van de polder bepaalt. De ringvaart vormt de begrenzing van de droogmakerij en is onderdeel van de boezem. De Stelling van Amsterdam met de Geniedijk loopt schuin door de polder. De belangrijkste aandachtspunten van dit ensemble zijn de kwaliteit van de leefomgeving en de relatie tussen de landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle structuren en de nieuwe ontwikkelingen in de polder.

Volgens de Informatiekaart Landschap & Cultuurhistorie 2018 van de provincie Noord-Holland is het plangebied zelf niet aangewezen als cultuurhistorisch waardevol gebied.

Archeologie

De nota 'Erfgoed op de kaart' is op 17 februari 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Speerpunten van de nota zijn archeologie, het cultureel erfgoed beter benutten bij ruimtelijke ontwikkelingen en herbestemming van monumenten. Op basis van het vigerende bestemmingsplan en de gemeentelijke archeologische beleidskaart is er een onderzoeksplicht vanaf plannen van 1,0 ha in omvang. De ontwikkeling van de twee woningen blijft daar ruim binnen. Gesteld wordt dat het behoud/de bescherming van archeologische waarden niet in het geding is als gevolg van het initiatief.

Bij de grondwerkzaamheden geldt te allen tijde de wettelijke meldingsplicht op grond van artikel 5.5 van de Erfgoedwet. Een archeologische toevalsvondst of waarneming zal worden gemeld bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zodat de vondst geregistreerd wordt in het centraal archeologisch informatiesysteem. Hier zal aan worden voldoen.

Conclusie

Het wijzigingsplan is in relatie tot de aspecten cultuurhistorie en archeologie uitvoerbaar.

5.4. Ecologie

Op basis van wetgeving is bepaald dat ruimtelijke initiatieven geen (onevenredige) nadelige effecten mogen hebben op eventueel voorkomende beschermde flora en fauna. De bescherming van ecologische waarden en van planten- en diersoorten is geregeld in de Wet natuurbescherming.

Wet natuurbescherming

Voor de bescherming van diersoorten is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. In deze wet zijn de Natuurbeschermingswet 98, Flora en faunawet en Boswet geïntegreerd tot één wet. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermd soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

In de verordening vrijstelling soorten (d.d. 3 oktober 2016) van de provincie Noord-Holland is voor de volgende soorten vrijstelling opgenomen in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen: Aardmuis, Gewone bosspitsmuis, Ondergrondse woelmuis, Bastaardkikker, Gewone pad, Ree, Bosmuis, Haas, Rosse woelmuis, Bruine kikker, Huisspitsmuis, Tweekleurige bosspitsmuis, Dwergmuis, Kleine watersalamander, Veldmuis, Dwergspitsmuis, Konijn, Vos, Egel, Meerkikker en de Woelrat

Beschouwing

Het wijzigingsplan behelst de ontwikkeling van twee woningen met tuin ter plaatse van de Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug. In de huidige situatie betreft het plangebied een volledig verhard terrein. Er is geen vegetatie aanwezig. De ontwikkeling van de twee

woonpercelen heeft gezien het gebruik als woonperceel geen negatieve invloed op de aanwezige flora en fauna in de directe omgeving. Door de aanleg van de tuinen kan gesteld worden dat het initiatief van positieve invloed is op het aspect ecologie.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling van twee woningen leidt niet tot overtreding van de Wet Natuurbescherming. Het voorliggende wijzigingsplan is in relatie tot het aspect ecologie uitvoerbaar.

5.5. Luchthavenindelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Indien een ontwikkeling of plangebied binnen het beperkingengebied gelegen is gelden beperkingen met het oog op veiligheid en milieu. Het betreft hier beperkingen met betrekking tot (bouw)hoogten, het toelaten van functies (bestemmingen) de gevolgen kunnen hebben voor de veiligheid, het voorkomen van geluidhinder en met betrekking tot het voorkomen van het aantrekken van vogels.

Beschouwing

- Externe veiligheid en de geluidsbelasting

Met de wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van de regels met betrekking tot externe veiligheid en de geluidsbelasting wordt beoogd om het aantal knelpunten te verminderen. Gemeenten krijgen meer eigen afwegingsruimte en daarmee eigen verantwoordelijkheid, door flexibilisering van de regels ten aanzien van binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij herstructurering van bestaand stedelijk gebied en herbouw van in een bepaald gebied reeds aanwezige of in het verleden aanwezige gebouwen. Voorts zijn de criteria waaraan een aanvraag om een verklaring van geen bezwaar van de Minister om te mogen afwijken van het LIB werd getoetst zoveel mogelijk opgenomen in de regels van het besluit zelf. Hierdoor hebben gemeenten deze verklaring niet meer nodig om positief te kunnen besluiten over een omgevingsvergunning

Per wijziging van 1 januari 2018 is een nieuwe 'afwegingsgebied' (zone 5) toegevoegd aan het LIB. Binnen de zone van LIB 5 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 op welke wijze 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 van 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 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.

In de toekomstige situatie worden twee woningen gerealiseerd. Gesteld kan worden dat de planologische wijziging geen substantiële wijziging betekend voor het groepsrisiconiveau voor de projectlocatie. Het plangebied voorziet in voldoende ontluchtingswegen in geval van eventuele calamiteiten. Ook zijn er geen gevaarlijke objecten in de omgeving van het projectgebied waardoor vervolgschade zou kunnen ontstaan. Voorts kan gesteld worden dat initiatiefnemer bekend is met de omgeving en het geluid van luchtvaartverkeer ter plaatse. De twee woningen zullen voldoet aan de bepalingen van het bouwbesluit en de daartoe voorgeschreven binnenwaarden voor geluid. In de paragrafen 4.5 en 4.8 van deze onderbouwing wordt een nadere toelichting op de relatie met en de effecten van het weg- en vliegverkeer.

- *Hoogtebeperkingen*

Op de digitale weergave van het LIB op www.ruimtelijkeplannen.nl (kaart 4: LIB Bijlage4 - Maatgevende kaart toetshoogtes (detailkaart)) is ter plaatse van het plangebied een toetshoogte opgenomen van 22 meter (Vlaknr40042). Hoger bouwen is alleen mogelijk met een ontheffing, na afweging door de VROM-inspectie, de inspectie Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersleiding Nederland. De voorziene bebouwing is met circa 9 meter hoogte aanvaardbaar.

- *Vogelaantrekkende beperkingen*

Het plangebied valt geheel binnen het gebied dat beperkingen oplegt ten aanzien van vogelaantrekkende beperkingen (kaart 8: LIB Bijlage5 - Beperking aantrekken vogels). Tot de vogelaantrekkende bestemmingen worden in het Luchthavenindelingbesluit genoemd (artikel 2.2.3): industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen, opslag of verwerking van afvalstoffen, natuureservaten en vogelreservaten, moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 hectare. Dit laatste geldt voor nieuw aan te leggen water. De voorliggende ontwikkeling gaat uit van één extra nieuwe woning ten opzichte van de bestaande situatie. De ontwikkeling heeft geen vogelaantrekkende werking.

- *Geluidbelasting*

Het plangebied valt binnen de 20 Ke contour van vliegveld Schiphol. Ter plaatse van het plangebied is het toevoegen van woningen onder voorwaarden mogelijk ("Luchthavenindelingbesluit Schiphol", artikel 2.2.1 en verder). Het plangebied valt onder het 'Beperkingengebied geluidsgevoelige gebouwen' (nummer 4 van bijlage 3 van het Luchthavenindelingbesluit). Op deze aangewezen gronden zijn met het oog op geluidbelasting geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens o.a. toevoeging binnen bestaand stedelijk gebied van niet meer dan 25 woningen per bouwplan of binnen lintbebouwing van niet meer dan 3 woningen per bouwplan.

Conclusie

Het wijzigingsplan is niet strijdig met het LIB. In de planregels van het wijzigingsplan zijn de geldende gebiedsaanduiding overgenomen in verband met de digitale kenbaarheid van de belemmeringen die uit het LIB voortvloeien

Het wijzigingsplan is uitvoerbaar in relatie tot het Luchthavenindelingbesluit.

5.6. Milieuzoneringen

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient er bij ruimtelijke plannen, waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt, in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Hiertoe zijn in de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering (2009; hierna te noemen B&M) richtafstanden opgesteld.

In deze handreiking wordt afstanden, zogeheten milieuzoneringen, tussen bedrijfsactiviteiten en milieugevoelige functies aangegeven waarmee wederzijdse hinder voorkomen wordt. Zo zorgt de milieuzonering ervoor dat nieuwe bedrijven op een passende afstand ten opzichte van woningen worden gesitueerd en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bestaande bedrijven worden gepland.

De invloed van een bedrijf op de omgeving hangt op de (milieubelastende) karakteristieken van het bedrijf. In de handreiking worden daarom zes milieucategorieën met de daarbij behorende richtafstanden onderscheiden (zie tabel). Deze afstanden zijn gebaseerd op de mate van verspreiding van de hinderaspecten geluid, stof, gevaar en geur.

Voorts wordt onderscheid gemaakt in afstanden tot een rustige woonwijk en tot een gebied met een menging van functies. De gedachte daarbij is dat gebieden met gemengde functies hogere achtergrondwaarden voor wat betreft de hinderaspecten kennen, waardoor milieubelasting van een specifiek bedrijf meer op zal gaan in de omgeving en minder snel als hinder zal worden ervaren.

Milieucategorie	Richtafstanden tot rustige woonwijk	Richtafstanden tot gemengd gebied
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3	50 tot 100 meter	30 tot 50 meter
4	200 tot 300 meter	100 tot 200 meter
5	500 tot 1000 meter	300 tot 700 meter
6	1500 meter	1000 meter

Afbeelding: Richtafstanden per milieucategorie.

De VNG-publicatie voorziet in richtafstanden. Deze richtafstanden zijn bepaald op basis van gemiddelde productieprocessen. Door middel van een gedegen op een specifieke situatie toegespitste onderbouwing kan gemotiveerd van deze richtafstanden worden afgeweken. Naast het VNG-stelsel moeten bedrijven op basis van een vergunning krachtens de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (omgevingsvergunning milieu) of op basis van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) aan voorschriften voldoen. Deze voorschriften dienen onder andere ter regulering van de hinder voor de omgeving en kunnen daarmee relevant zijn voor de beschouwing van hindersituaties.

Beschouwing

Het wijzigingsplan behelst de ontwikkeling van twee woningen met tuin ter plaatse van het perceel Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug. Gezien het gemengde functiegebruik in de directe omgeving, waar woon- en bedrijfsmatige functies elkaar afwisselen, kan het plangebied geclassificeerd worden als gemengd gebied. Aangrenzend aan het plangebied zijn enkel woningen aanwezig. Ten noorden van het plangebied is op 18 maart 2018 het wijzigingsplan 'Schiphol Rijk 1e wijziging' vastgesteld. Ter plaatse zijn bedrijven tot milieucategorie 2 toegestaan. Gezien de onderlinge afstand van 22 meter met het plangebied wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand van 10 meter.

Ten zuidwesten van het plangebied is op een onderlinge afstand van ongeveer 50 meter een scheepswerf gelegen. Voor Scheepsbouw- en reparatiebedrijven is op basis van de VNG-publicatie voor gemengd gebied een maximale richtafstand van 50 aangegeven. Hiertoe wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand. Voort zijn er op een kortere afstand van de scheepswerf reeds woningen aanwezig.

Er is daarmee sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en er treden geen belemmeringen op voor bedrijven.

Conclusie

Het wijzigingsplan is in relatie tot het aspect milieuzonering uitvoerbaar.

5.7. Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door buisleidingen. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau van transport en aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route of binnen die inrichting. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van 10^{-6} /jr. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijven) is dit een richtwaarde.

Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde transportroute of inrichting. Het aantal personen dat in de omgeving van de route of inrichting verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR.

Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening. Indien een ruimtelijk plan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

Externe veiligheid transport

In het Besluit externe veiligheid transportroutes, dat per 1 april 2015 in werking is getreden, heeft het Rijk het beleid vastgelegd met betrekking tot de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het besluit zijn regels opgenomen voor het realiseren van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de zogeheten basisnetafstanden van een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Deze basisafstanden zijn vastgelegd in de Regeling Basisnet. Het besluit is onder meer van toepassing op omgevingsbesluiten, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan.

Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

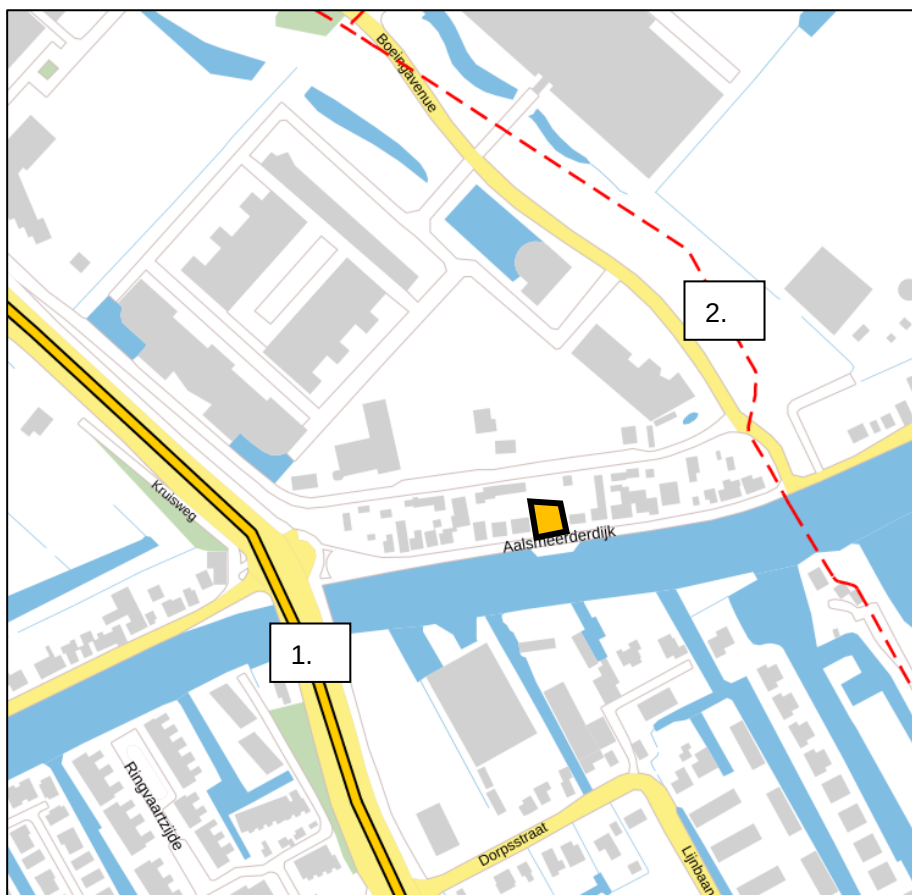
Indien een ruimtelijk plan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object binnen het invloedsgebied van een buisleiding toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

Beschouwing

Het wijzigingsplan behelst de ontwikkeling van twee woningen met tuin ter plaatse van het perceel Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug. Een woning wordt beschouwd als een (beperkt) kwetsbaar object. Met het initiatief wordt derhalve nieuwe kwetsbare objecten gerealiseerd.

Met het initiatief wordt geen nieuwe risicobron geïntroduceerd. Raadpleging van de risicokaart leert dat er in de nabije omgeving van het projectgebied de volgende risicobronnen aanwezig zijn:

1. Provinciale autoweg N196/Kruisweg (op circa 160 m afstand van het plangebied);
2. Aardgasleiding (W-529-01) van de Gasunie (maximale werkdruk 40 (bar), uitwendige diameter 12,76 inch).



1. Provinciale autoweg N196/Kruisweg

De provinciale autoweg N196/Kruisweg betreft geen transportroute voor gevaarlijke stoffen. In de toelichting van de risicokaart worden verschillende veiligheidsmaatregelen benoemd. De provinciale weg is qua externe veiligheid niet van invloed op het wijzigingsplan.

2. Aardgasleiding

Het plangebied ligt voor een klein deel binnen het invloedsgebied van een aardgasleiding. Hiertoe is een beperkte groepsrisicoverantwoording noodzakelijk. Oftewel een beschouwing van de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid in relatie tot scenario's die zich kunnen voordoen op/aan de buisleiding. In de beperkte verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Door de verantwoordingsplicht wordt het externe veiligheidsaspect mee gewogen bij het maken van ruimtelijke keuzes.

Een hogedruk aardgasleiding kan falen als gevolg van schade door derden. Falen als gevolg van corrosie is uitgesloten door de veiligheidsmaatregelen die door de Gasunie zijn genomen (inherente veiligheid). Door een beschadiging van de aardgasleiding kan gas vrijkomen dat vervolgens ontsteekt en een fakkelbrand vormt, waarna secundaire branden ontstaan.

In voorliggend geval spelen de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid een rol. Zelfredzaamheid zegt iets over de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van een risicobron om zich in veiligheid te brengen, indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchting. De bewoners van de te realiseren woningen zullen hoofdzakelijk bestaan uit zelfredzame personen. Voor de beperkt aanwezige minder zelfredzame personen (waaronder kinderen en ouderen) wordt ervan uitgegaan dat de ouders/verzorgers/begeleiders deze personen kunnen begeleiden, zodat zij gezamenlijk kunnen vluchten. Dit levert dan ook geen beperkingen op.

Zowel voor de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van incidenten, zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. Het plangebied moet goed bereikbaar zijn. Door de ligging aan de Aalsmeerderdijk wordt hieraan voldaan. In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag zal de regionale brandweer aanvullend kunnen adviseren.

De mate van bestrijdbaarheid van een calamiteit is afhankelijk van de opkomsttijd brandweer, de bereikbaarheid van de locatie calamiteit en de bluswatervoorziening in de omgeving van de calamiteit. Bij een calamiteit met de aardgasleiding (W-529-01) is het scenario fakkelbrand maatgevend. Voor het scenario fakkelbrand geldt, dat deze alleen geblust kan worden middels het afsluiten van de betreffende leiding(deel) door de leidingbeheerder. Het doven van het vuur na sluiting van de leiding neemt behoorlijk wat tijd in beslag. Middels het leggen van een waterscherm over de brandhaard kunnen de gevolgen van de fakkelbrand enigszins ingedamd worden. Hiervoor zijn wel aanzienlijke hoeveelheden water benodigd.

Ten behoeve van voorliggend wijzigingsplan kan gesteld worden dat in het moederplan reeds een afweging heeft plaatsgevonden in het kader van externe veiligheid. Voorts heeft het initiatief geen (negatieve) effecten op de bestaande veiligheidsniveaus.

Dit wijzigingsplan zal ter toetsing worden ingediend bij de Veiligheidsregio Kennemerland.

Conclusie

Het wijzigingsplan wordt in relatie tot het aspect externe veiligheid uitvoerbaar geacht.

5.8. Geluid

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industrielawaai opgenomen. Wanneer er een nieuwe geluidsgevoelige functie wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig of toegestaan is en deze locatie binnen de geluidszones van industrie, rail- of wegverkeer valt, dient middels een akoestisch onderzoek onderzocht te worden of de geluidsniveaus in relatie tot de geluidgevoelige functie aanvaardbaar zijn.

Beschouwing

Het wijzigingsplan behelst de ontwikkeling van twee woningen met tuin ter plaatse van het perceel Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug. Een woning betreft een geluidgevoelige functie in de zin van de Wet geluidhinder.

Daartoe is door onderzoeksbureau Kragten het 'Akoestisch onderzoek Woningbouw Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug' uitgevoerd. Dit onderzoek (status: 20200623-AGR017-RAP-AKO 3.0, d.d. 23 juni 2020) is opgenomen als bijlage bij deze toelichting.

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is er onderzoek verricht naar de geluidbelasting ten gevolge van de zoneringsplichtige geluidbronnen waarvan de zone het plangebied overlapt.

Het plangebied is gelegen binnen de zone van de diverse wegen en het industrieterrein Schiphol en de Scheepswerf Gouwerok. De geluidbelasting is getoetst aan het stelsel van voorkeurswaarde en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn tevens de relevante 30 km/uur-wegen in de directe nabijheid van het plan in het onderzoek betrokken.

Daarnaast is in de Wet geluidhinder bepaald dat een akoestisch onderzoek dient plaats te vinden naar de samenloop (cumulatie) van verschillende geluidbronnen (artikel 110f, lid 1 Wgh). In dit kader is ook de invloed van het luchtvaartlawaai vanwege Schiphol onderzocht.

Wegverkeerslawaai

De geluidbelasting ten gevolge van de zoneplichtige Burgemeester Kasteleinweg (N196) en de Molenweg bedraagt ten hoogste 47 dB op de gevels van de nieuwe woningen. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gerespecteerd.

Voor niet-zoneplichtige wegen zijn de normen uit de Wet geluidhinder niet van toepassing. Ter vergelijking worden de geluidbelastingen beoordeeld aan de hand van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) en maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder voor een vergelijkbare 50 km/uur-weg. Als gevolg van de Aalsmeerderdijk bedraagt de geluidbelasting hoogstens 45 dB. De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt hiermee niet overschreden. In het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat vanwege de 30 km/uurwegen sprake is van een goed akoestisch woon- en leefklimaat.

Industrielawaai

- Industrierrein Schiphol-Oost

Door de zonebeheerder (Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied) is de notitie "Zoneadvies t.b.v. het oprichten van woningen aan de Aalsmeerderdijk 320 en 321 te Aalsmeerderbrug zaaknr. 9614670" d.d. 28 mei 2020 opgesteld. Uit deze notitie blijkt dat de geluidbelasting vanwege het industrieterrein Schiphol-Oost ter plaatse van meerdere gevels van de woningen binnen het plan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) overschrijdt. De geluidbelasting overschrijdt op geen van de gevels de maximale ontheffingswaarde.

Ten aanzien van het gezonde industrieterrein wordt geconcludeerd dat, mede vanwege de grote afstand tot het plangebied, het niet mogelijk of wenselijk is om bron- en/of overdrachtsmaatregelen te treffen die de geluidbelastingen terugbrengen tot waarden die lager

zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Gezien de voorliggende ontwikkeling kan de gemeente Haarlemmermeer een hogere waarde van 52 dB(A) voor de woningen vaststellen.

- Industrierrein Scheepswerf Gouwerok

Uit de interpolatie blijkt dat de geluidbelasting Bi ter plaatse van het plan ten hoogste 52,4 dB(A) bedraagt. Opgemerkt wordt dat uitgegaan is van interpolatie in het vrije veld. Dat betekent dat geen rekening is gehouden met eventuele afschermende effecten van tussenliggende bebouwing (met name op korte afstand van het plan). De berekening is daarmee worst case. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden ter plaatse van de voor-, linker- en rechtergevel. De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt echter gerespecteerd. De gemeente Haarlemmermeer heeft in hun zoneadvies aangegeven uit te gaan van een hogere waarde van 52 dB(A). Dit komt overeen met de berekende geluidbelasting.

Ten aanzien van het gezoneerd industrierrein wordt geconcludeerd dat, mede vanwege de grote afstand tot het plangebied, het niet mogelijk of wenselijk is om bron- en/of overdrachtsmaatregelen te treffen die de geluidbelastingen terugbrengen tot waarden die lager zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Gezien de beoogde ontwikkeling zal bij de gemeente Haarlemmermeer een hogere waarde van 52 dB(A) voor de woningen worden aangevraagd.

Luchtvaartlawaaï

Het bouwplan is gelegen binnen de zone 5 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), de zone LIB 5 heeft verband met geluidhinder. Deze is ingevoerd om geluidgevoelige gebruiksfuncties tegen te gaan omdat hier de geluidsoverlast gerelateerd aan het vliegverkeer relatief hoog is. De contouren van de zone LIB 5 zijn gebaseerd op de planologische 20 Ke gebied uit de Nota Ruimte. Gezien de ligging van het plangebied op zeer korte afstand van de grens van het LIB 4 (58 dB Lden geluidcontour) wordt een geluidbelasting van 58 dB ter plaatse van het plangebied aangehouden (worst case).

Cumulatie

De cumulatieve geluidbelasting bedraagt ten hoogste 65 dB. Er zijn geen wettelijke normen voorhanden waaraan de gecumuleerd geluidbelasting getoetst kan worden. Wel wordt geadviseerd om in het kader van een goed woon- en leefklimaat de karakteristieke geluidwering van de gevel te berekenen op basis van de gecumuleerde ongecorrigeerde geluidbelastingen waarmee een binnenniveau van 35 dB wordt gewaarborgd.

Gemeentelijk geluidbeleid

Voor zover bekend heeft de gemeente Haarlemmermeer geen vastgesteld gemeentelijk geluidbeleid. Echter, door de gemeente is aangegeven dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt gekeken of de woning beschikt over een geluidsluwe gevel, maximaal één dove gevel heeft en dat de geluidbelasting cumulatief niet meer dan 65 dB(A) bedraagt.

In onderhavige situatie wordt de voorkeurswaarde voor industriellawaai ter plaatse van alle gevels overschreden. Dit zou dus betekenen dat de woning niet beschikt over een geluidsluwe gevel. Echter, er wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde (55 dB(A)). Middels een serre

of loggia kan een geluidsluwe gevel worden gecreëerd. De woningen beschikken niet over 'dove' gevels en de cumulatieve geluidbelasting bedraagt niet meer dan 65 dB(A).

Conclusie

Na het verlenen van een hogere waarde voor de van toepassing zijnde woningen vormt het aspect geluid vanwege industrielawaai geen belemmering voor de realisatie van het plan. Wanneer een hogere waardenbesluit wordt genomen door het bevoegd gezag kan gesteld worden dat het wijzigingsplan in relatie tot het aspect geluid uitvoerbaar is.

5.9. Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer / Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in Amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

1. De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;
2. De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig omdat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

De Wet luchtkwaliteit vereist een genuanceerde toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een ruimtelijk plan is in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit als de planvorming niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

Amvb Niet In Betekenende Mate en Regeling Niet In Betekenende Mate (NIBM)

De Amvb NIBM en Regeling NIBM bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Er is een onderscheid gemaakt tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel 'niet in betekenende mate') leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen of 100.000 m² kantoorvloeroppervlak. Grotere projecten kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

Beschouwing

Het wijzigingsplan behelst de ontwikkeling van twee woningen met tuin ter plaatse van het perceel Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug. Ten opzichte van de bestaande situatie worden er twee extra woningen toegestaan.

Het initiatief blijft daarmee ver onder de grenzen van de regeling Niet in betekenende mate en heeft daarmee niet of slechts in geringe mate invloed op de luchtkwaliteit. Er hoeft daarom niet getoetst te worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof PM10/PM2,5. Aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk.

Ook met het oog op de heersende achtergrondwaarden kan gesteld worden dat de voorgestane ontwikkeling niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden.

Conclusie

Het wijzigingsplan is daarmee in relatie tot het aspect luchtkwaliteit uitvoerbaar.

5.10. Luchtkwaliteit Kabels, leidingen en telecommunicatie

In een ruimtelijk plan dienen planologisch relevante leidingen te worden opgenomen. Deze kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik in de omgeving. Planologisch relevant zijn hoofdnuitsvoorzieningen, zoals leidingen voor het transport van giftige, brandbare en/of ontplofbare stoffen, aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen, afvalwaterleidingen, e.d. Indien dergelijke leidingen in het projectgebied voorkomen zullen deze als zodanig bestemd moeten worden, inclusief de afstand die vrijgehouden moet worden van bebouwing is ter bescherming van de leiding.

Om graafschade te voorkomen en de veiligheid van de graver en de directe omgeving te bevorderen, heeft het Ministerie van Economische Zaken het initiatief genomen tot de Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten (WION), beter bekend als de 'Grondroeders-regeling'. Het Kadaster voert in opdracht van de ministeries van Economische Zaken (EZ) en Infrastructuur en Milieu (I&M) de WION uit en faciliteert de informatieverstrekking over de ligging van kabels en leidingen.

Bij de voorliggende ontwikkeling zal rekening worden gehouden met de aanwezige kabels en leidingen. Voorafgaand aan de graafwerkzaamheden ter plaatse van het projectgebied geldt de wettelijke verplichting om de ligging van eventuele ondergrondse kabels en leidingen op de graaflocatie op te vragen bij het Kadaster. Hier zal aan worden voldaan.

5.11. Besluit milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een milieueffectbeoordeling uitgevoerd moet worden als een project belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Het gaat dan om een project dat genoemd is in de bijlage onder D van het Besluit m.e.r. .

Beschouwing

Het wijzigingsplan behelst de ontwikkeling van twee woningen met tuin ter plaatse van het perceel Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug. Ten opzichte van de bestaande situatie worden er twee extra woningen toegestaan.

In de D-lijst van het besluit is de activiteit 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' met daarbij genoemd vanaf welke schaalgrootte een mer-beoordeling dient plaats te vinden. De voorgenomen ontwikkeling blijft hier ruimschoots onder.

Voor activiteiten onder de drempelwaarde van bijlage D bestaat sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. van 1 april 2011 de verplichting tot een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Op 7 juli 2017 is een wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden, naar aanleiding van een wijziging van de Europese Richtlijn m.e.r. Deze wijziging heeft tot gevolg dat voor elke vergunningsaanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is een beoordelingsnotitie opgesteld dient te worden. Deze afweging is integraal met hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing weergegeven. Het initiatief vindt plaats binnen een stedelijke context, waarin reeds een grote verscheidenheid aan functies aanwezig is. Dit maakt dat het effect van het initiatief naar aard en omvang beperkt is.

Ook zelfstandig bezien zijn deze ruimtelijke en milieu effecten ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening passend en aanvaardbaar op deze locatie in bestaand stedelijk gebied.

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling uitvoerbaar is en dat er zich geen ernstige milieueffecten voordoen bij uitvoering van dit plan. De ontwikkeling is daarmee uitvoerbaar.

Conclusie

Het wijzigingsplan is in het kader van het Besluit milieueffectrapportage uitvoerbaar.

5.12. Verkeer en parkeren

Een ruimtelijk initiatief kan tot wijzigingen in verkeerstromen en de parkeervraag leiden. Omwille van een goede ruimtelijke ordening dient beargumenteerd te worden dat het wegennet de nieuwe verkeersintensiteiten voldoende aankan en dat er geen onaanvaardbare parkeerdruk ontstaat.

Beschouwing

Het wijzigingsplan behelst de ontwikkeling van twee woningen met tuin ter plaatse van het perceel Aalsmeerderdijk 320-321 te Aalsmeerderbrug.

Bij de toetsing van nieuwe ontwikkelingen in Haarlemmermeer wordt beoordeeld of er in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien. De Beleidsregel 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018' is hiervoor veelal het toetsingskader. Het handboek is op 6 februari 2018 door burgemeester en wethouders is vastgesteld.

In de tabel 'Stedelijkheidsgraad' van het handboek is de kern Aalsmeerderbrug aangewezen als 'Weinig Stedelijk' (622). Voor een twee-onder-een-kap koopwoning geldt een parkeernormering

van 2 parkeerplaatsen per woning. Ter plaatse van de twee woonpercelen is ruimschoots voldoende capaciteit om hierin te voorzien.

Het plangebied wordt op de Aalsmeerderdijk ontsloten middels twee nieuw aan te leggen in- en uitritconstructies. Er zijn geen problemen bekend met de verkeersafwikkeling in de omgeving van het projectgebied. De komst van de twee woningen zal niet leiden tot verkeerstechnische problemen.

Conclusie

Het wijzigingsplan is in relatie tot de aspecten verkeer en parkeren uitvoerbaar.

HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID

6.1. Financiële uitvoerbaarheid

In het kader van artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient de financieel-economische uitvoerbaarheid van een afwijkingsbesluit te worden aangetoond. Op grond van het bepaalde in artikel 6.12, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bouwplan is voorzien. De gemeenteraad, dan wel, indien deze bevoegdheid gedelegeerd is, het college van burgemeester en wethouders, kan besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen als het verhaal van kosten anderszins verzekerd is.

De beoogde ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De kosten van het initiatief zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Voor de gemeente zijn aan onderhavig plan geen financiële consequenties verbonden. De gemeente Haarlemmermeer zal met initiatiefnemer een planschadeovereenkomst sluiten. De kosten voor de uitvoering van het project zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Het plan is hiermee economisch uitvoerbaar. Het opstellen van een exploitatieplan is niet nodig.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het algemeen geldt in de gemeente Haarlemmermeer dat alle belanghebbenden en belangstellenden in een vroeg stadium bij de planvorming dienen te worden betrokken zodat maatschappelijk draagvlak voor het plan kan worden verkregen. De ontwikkeling zal ter zijner tijd door de initiatiefnemer worden besproken/voorgelegd aan direct omwonenden.

Het ontwerp-wijzigingsplan, met bijbehorende stukken, heeft vanaf 14 september 2020 voor 6 weken ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

6.3. Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van de onderzoeksfase ex artikel 3.1.1 Bro is het wijzigingsplan door de gemeente voorgelegd aan de overlegpartners van de gemeente Haarlemmermeer. Er zijn geen inhoudelijke reacties binnen gekomen.

HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE PLANOPZET

7.1. Algemeen

Het wijzigingsplan bestaat uit deze toelichting, planregels en een verbeelding. In de voorgaande hoofdstukken zijn het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten van het plan beschreven. Het initiatief past binnen de kaders van de beleidsuitgangspunten van het vigerende rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Ook is het plan uitvoerbaar in relatie tot geldende milieu- en omgevingsaspecten. Het wijzigingsplan voldoet aan de uitgangspunten van goede ruimtelijke ordening.

7.2. Verantwoording planvorm

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding, bestaande uit een lijn, een figuur, een lettercode etc.. Via een aanduiding wordt in de planregels iets specifiek geregeld. Dit kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook eigen regels hebben.
- Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming betekent dat voor gronden meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming en soms gelden er een of meerdere dubbelbestemmingen. In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra regels in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit wijzigingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het wijzigingsplan.

Algemene methodiek

Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen worden opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding (bijvoorbeeld topografische gegevens).

Planregels

De planregels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken. Bij het opstellen van de planregels zijn de 'Standaard Planregels' van de gemeente Haarlemmermeer gehanteerd.

1 Inleidende regels:

In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de planregels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de planregels te waarborgen. Ook is de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de planregels (artikel 2) bepaald.

2 Bestemmingsregels:

In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Het betreft regels voor het toegestane gebruik en bouwregels. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen, achter de bestemmingsregels. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld.

3 Algemene regels:

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan.

4 Overgangs- en slotregels:

In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

Specifieke regeling in dit bestemmingsplan

Bestemming 'Tuin' (artikel 3)

De voor 'Tuin' bestemde gronden mogen worden benut voor tuinen, met daarbij behorend(e) terreinverhardingen en bouwwerken. Conform de gemeentelijke standaard zijn voor erkers bouwregels opgenomen. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde wordt aangesloten op artikel 2 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

Het gebruik van gronden als opslagplaats anders dan voor opslag ten behoeve van normaal Tuinonderhoud, stallingsplaats of standplaats van kampeermiddelen zijn aangewezen als strijdig gebruik.

Bestemming 'Wonen' (artikel 4)

De voor 'Wonen' bestemde gronden mogen worden benut voor wonen alsmede aan huis verbonden beroeps- en/of bedrijfsuitoefening. Voorts zijn bijbehorende functie zoals tuinen, erven en parkeervoorzieningen toegestaan.

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. hoofdgebouwen dienen binnen een bouwvlak te worden gebouwd;
- b. binnen het bouwvlak zijn maximaal 2 twee (half-) vrijstaande woningen toegestaan;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)' zijn de aangegeven maximum goothoogte en maximum bouwhoogte toegestaan;
- d. de woningen worden in de rooilijn van de bestaande woningen gebouwd;
- e. de afstand van een gebouw moet aan ten minste één zijde ten minste 3,00 meter tot de zijdelingseperceelgrens bedragen;
- f. de maximum oppervlakte van bijbehorende bouwwerken mag, in het geval van een bebouwingsgebied groter dan 300 m², 90 m² zijn vermeerderd met 10% van het deel van het bebouwingsgebied dat groter is dan 300 m² tot een maximum van 250 m² aan bijbehorende bouwwerken, met een maximum goot- en bouwhoogte van 3 respectievelijk 6 meter;
- g. in afwijking van het bepaalde onder de 3.2 sub f mag de oppervlakte van gebouwen gelijk zijn aan de oppervlakte van bestaande gebouwen met inachtneming van de bestaande lengte, breedte, goot- en bouwhoogte per gebouw.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde wordt aangesloten op artikel 2 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor). In afwijking hiervan mogen erfafscheidingen in het achtererfgebied op de perceelsgrens worden gebouwd.

Onder strijdig gebruik wordt binnen de woonbestemming in ieder geval begrepen:

- a. het gebruiken of laten gebruiken van de gronden en/of opstallen binnen deze bestemming ten behoeve van zelfstandige bewoning en afhankelijke woonruimte, voor zover het betreft vrijstaande bijbehorende bouwwerken;
- b. het verhuren of anderszins beschikbaar stellen van woonruimte aan derden ten behoeve van de uitoefening van een beroep hoe gering ook van omvang, tenzij een afwijkend gebruik is toegestaan.
- c. het bij aan huis verbonden beroepsuitoefening ontplooiën van bedrijfsmatige activiteiten die vallen in een hogere categorie dan categorie 1 uit de bij dit plan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten of die vergunnings- of meldingsplichtig zijn op basis van de Wet milieubeheer;
- d. het ten behoeve van beroepsuitoefening aan huis hebben van bedrijfsmatige opslag in de open lucht;
- e. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting dan wel prostitutie;
- f. het gebruik ten behoeve van detailhandel;
- g. het wonen in een woning door meer dan één huishouden;
- h. het gebruik van de woning voor de uitoefening van een bed & breakfast of logiesfunctie;
- i. het gebruik van de woning voor bedrijfsmatige kamerverhuur, indien de verhuur betrekking heeft op meer dan twee kamers.

Dubbelbestemming 'Waterstaat - Beschermingszone' (artikel 5)

De voor 'Waterstaat - Beschermingszone' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor de aanleg, de verbetering en het onderhoud van de waterkeringen. Met daaraan ondergeschikt:

- dijken en kaden;
- wegen en paden;
- parkeervoorzieningen;

Om te mogen bouwen dient er een positief advies van de waterbeheerder afgegeven te zijn. Hierbij mag de ontwikkeling geen afbreuk wordt gedaan aan de waterstaatsbelangen.