HET NIEUWE NOORD, HOOFDDORP

melding stap 3-besluit

8 februari 2022

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM	8 februari 2022
KENMERK	20210095_0010PD
PROJECT	Bestemmingsplan Hoofddorp Nieuwe Noord
PROJECTLEIDER	ir. R.J.M.M. Schram
OPDRACHTGEVER	Evast Vastgoed B.V.
PROJECTNUMMER	44001798.20210095
AUTEUR	Petra Dijkgraaf en Matthijs van der Meulen
STATUS	Definitief



INHOUD

1. Inleiding **4**

1.1 Aanleiding 4
1.2 De Interimwet stad- en milieubenadering 5
1.3 Leeswijzer 6

2. Melding Stap 3-besluit **7**

2.1 Inhoudelijke vereisten 7
2.2 Waar ligt het plangebied en hoe is dit begrensd? 7
2.3 Wat is het gewenste ruimtegebruik? 8
2.4 Waarom een stap 3-besluit? 11
2.4.1 Optredende geluidbelastingen 11
2.4.2 Analyse stap 1 en stap 2 14
2.5 Van welke milieukwaliteitsnorm of ander wettelijk voorschrift wordt afgeweken? 15
2.6 Wat zijn de te verwachten gevolgen voor het milieu en de volksgezondheid? 16
2.7 Compenserende maatregelen 17

3. Vervolg **19**

Bijlage 1 Begrenzing plangebied **20**

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In het noorden van Hoofddorp, op de overgang naar het open polderlandschap, ligt het bedrijventerrein Hoofddorp-Noord. Dit bedrijventerrein ligt op een unieke plek. De locatie, direct naast de Weg Om de Noord (Provinciale weg N201). De locatie ligt verder op korte afstand van voorzieningen zoals het centrum van Hoofddorp en het Haarlemmermeerse Bos. De gemeente Haarlemmermeer heeft de ambitie om dit bedrijventerrein te transformeren naar een nieuw gemengd woongebied. Deze ontwikkeling is een aantal jaren voorzichtig begonnen met de woningbouwontwikkeling aan het Woodwardterrein.

De komende jaren zal Evast Vastgoed B.V. in het oosten van Hoofddorp-Noord de wijk Het Nieuwe Noord gaan ontwikkelen. Hier zullen circa 600 woningen en een gemengde commerciële/maatschappelijke plint in een nieuwe stedelijke omgeving gerealiseerd worden. Het Nieuwe Noord wordt een autoluwe wijk in een parklandschap. De Gemeente Haarlemmermeer is samen met belanghebbenden en betrokkene tot een ontwikkelstrategie voor Hoofddorp Noord gekomen, die door de gemeenteraad is vastgesteld. Hierin zijn de ruimtelijke ambities, richtlijnen en randvoorwaarden voor deze ontwikkeling uitgewerkt.

Uit verkeersstudies is gebleken dat de ontwikkeling van Het Nieuwe Noord en de verdere doorontwikkeling van het bedrijventerrein tot woongebied niet afgewikkeld kan worden over de bestaande infrastructuur. Daarom is een ingreep in de bestaande infrastructuur nodig. Deze is gevonden in het aanpassen van de zuidwestelijke afrit van de Weg Om de Noord. Aan de afrit wordt een rotonde toegevoegd, die direct aansluit op de Debbemeerstraat.



Figuur 1.1 Ligging locatie Het Nieuwe Noord (bron: Aggregatiedocument Het Nieuwe Noord Hoofddorp)

Om de beoogde ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan voorbereid. Vanaf het begin van de planvorming is bekend dat het gebied een aanzienlijke milieubelasting kent. De milieuruimte en milieubelemmeringen in het gebied zijn daarom vanaf de start in beeld gebracht en geïntegreerd in de planvorming. Ondanks deze planafstemming blijkt echter dat de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de N201 zodanig hoog is, dat niet voor alle woningen kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarde voor wegverkeerslawaai zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder. De Interimwet Stad en Milieubenadering biedt onder voorwaarden mogelijkheden om af te wijken van wettelijke normen en grenswaarden (waaronder de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder), wanneer dat in het belang is van zuinig en doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit.



Figuur 1.2 Impressie beoogde ontwikkeling(bron: Aggregatiedocument Het Nieuwe Noord Hoofddorp)

1.2 De Interimwet stad- en milieubenadering

Sinds 1 februari 2006 is de Interimwet stad-en-milieubenadering van kracht. Op basis van deze wet mogen gemeenten, na zorgvuldig onderzoek en onder bepaalde voorwaarden, afwijken van de wettelijke milieunormen voor bodem, geluid en/of luchtkwaliteit. Doel hiervan is een grotere beleidsvrijheid voor gemeenten waardoor lokaal meer maatwerk mogelijk is, uitgaande van een integrale benadering van alle aspecten van leefomgevingskwaliteit. De wet gaat er daarbij van uit dat gemeenten in hun planvorming de zogenaamde stad-en-milieubenadering toepassen die bestaat uit drie stappen:

- vroegtijdig integreren van milieu in het ruimtelijk plan en werken aan brongerichte maatregelen (stap 1);
- zoeken naar oplossingen binnen de bestaande wet- en regelgeving (stap 2);
- als milieunormen of wettelijke procedures de gewenste stedelijke leefkwaliteit in de weg staan, kunnen gemeenten via een afzonderlijk besluit van de gemeenteraad afwijken van bestaande regels (stap 3).

Leefomgevingskwaliteit

in het kader van de Interimwet

Volgens de Handreiking Stad & Milieubenadering bestaat leefomgevingskwaliteit uit een samenspel van economische, sociale, ruimtelijke en milieuhygiënische aspecten, zoals bereikbaarheid, veiligheid, schoonheid en rust. De samenhang tussen deze aspecten bepaalt uiteindelijk de waardering voor de omgeving. Milieubelaste locaties kunnen bijzondere kwaliteiten herbergen, waarvan met behulp van de stad & milieubenadering meer mensen kunnen genieten.

Het voornemen tot het nemen van een Stap 3-besluit moet door burgemeester en wethouders worden gemeld bij Gedeputeerde Staten. Met deze melding geeft de gemeente Haarlemmermeer invulling aan de formele verplichting op grond van artikel 11 van de Interimwet stad-en-milieubenadering.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze notitie wordt invulling gegeven aan de melding van het voornemen tot het nemen van een Stap 3-besluit tot afwijken van milieukwaliteitsnormen voor het plangebied Nieuwe Noord. Daarbij wordt aangesloten bij de eisen die op grond van artikel 11, lid 2 van de Interimwet aan de inhoud van een dergelijke melding worden gesteld. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de te doorlopen vervolgstappen.

2. MELDING STAP 3-BESLUIT

2.1 Inhoudelijke vereisten

De melding van het voorgenomen Stap 3-besluit moet ten minste de volgende onderdelen bevatten (artikel 11, lid 2 van de Interimwet):

1. een omschrijving van het projectgebied en een of meerdere kadastrale kaarten waarop de begrenzing van dat gebied is aangegeven;
2. het gewenste ruimtegebruik in het projectgebied, voor zover dat verband houdt met de toepassing van artikel 2 of 3 van de wet;
3. een beschrijving van de omstandigheden op grond waarvan wordt verwacht dat het rekening houden met milieukwaliteit in de ruimtelijke planvorming, het nemen van brongerelateerde maatregelen en het optimaal benutten van wettelijke voorschriften niet toereikend zijn om zuinig en doelmatig ruimtegebruik en optimale leefomgevingskwaliteit te bereiken;
4. de milieukwaliteitsnorm of het andere wettelijke voorschrift waarvan afwijking wordt overwogen;
5. een beschrijving op hoofdlijnen van de te verwachten gevolgen voor het milieu en de volksgezondheid in het projectgebied.

In de volgende paragrafen wordt invulling gegeven aan deze verschillende onderdelen.

2.2 Waar ligt het plangebied en hoe is dit begrensd?

Het plangebied ligt in bedrijventerrein Hoofddorp-Noord te Hoofddorp. De locatie wordt aan de noordzijde begrensd door de N201 (Weg om de Noord), aan de zuidzijde door de Wijkermeerstraat, aan de oostzijde door de Hoofdweg Westzijde en aan de westzijde door bestaande bedrijven langs de oostkant van de Debbemeerstraat. Het plangebied, dat bestaat uit drie kavels (de AM-locatie, Hartgerink & Klomp en Vlamboog), heeft een oppervlakte van circa 3,5 hectare.

Figuur 2.1 geeft een beeld van de ligging van het plangebied binnen de kern Hoofddorp. In bijlage 1 is een kaart opgenomen met de exacte begrenzing van het plangebied. De woningen waarvoor een Stap 3-besluit wordt genomen zijn gelegen op het perceel C6012 (zie bijlage 1).



Figuur 2.1 Globale ligging plangebied

2.3 Wat is het gewenste ruimtegebruik?

Beoogde leefomgevingskwaliteit
Voor het gehele gebied Hoofddorp Noord is een ontwikkelstrategie opgesteld. De ontwikkeling gaat uit van een geleidelijke transformatie van het monofunctionele bedrijventerrein naar een woongebied. Wonen wordt gecombineerd met kleinschalige bedrijvigheid en voorzieningen. Dit brengt meer levendigheid en een sociale wijk. De ligging is uniek door potentieel uitzicht vanuit hoge appartementen op de weidse polders en Schiphol.

Het plangebied, gelegen aan de oostzijde van het bedrijventerrein Hoofddorp Noord, vormt het gezicht en de entree van Hoofddorp vanaf de N201. Het is een centrum-stedelijke locatie op korte afstand van het centrum van Hoofddorp, de sportvelden aan de overzijde van de Hoofdvaart en diverse groenvoorzieningen. Door deze ligging heeft de locatie veel potentie voor de transformatie van bedrijven naar woningbouw.

Door de ligging aan de op- en afritten van de N201 is de locatie goed bereikbaar. Het verkeer op de N201 en de aansluitende wegen is echter ook van invloed op de milieukwaliteit ter plaatse met in het bijzonder de akoestische situatie. Uitgangspunt is dat ondanks de ligging op korte afstand van de N201 het plan zodanig wordt vormgegeven dat sprake is van een gezonde en veilige woon- en leefomgeving. Dat betekent dat maatregelen worden getroffen om het aantal (potentieel) geluidgehinderden en de ernst van de hinder te beperken. Enerzijds door in de stedenbouwkundige opzet rekening te houden met de akoestische situatie zodat een deel van de woningen beschikt over een geluidluwe gevel. Anderzijds door op het niveau van de bouwblokken en woningen akoestische maatregelen te treffen om de kans op geluidhinder te beperken. Met het oog op de woonkwaliteit wordt het op grote schaal realiseren van ‘dove gevels’ onwenselijk geacht. Hoewel de gemeente Haarlemmermeer (nog) geen ontheffingenbeleid heeft, hanteert de gemeente wel een aantal algemene richtlijnen ten aanzien van hogere waarden:

- elke woning heeft minimaal één geluidluwe gevel. De geluidbelasting op deze gevel is 48 dB ten gevolge van iedere afzonderlijke weg (incl. aftrek). Een geluidluwe gevel kan per verdiepingslaag worden beschouwd;
    - tenminste één verblijfsruimte (slaapkamer) is gelegen aan de geluidluwe buitenruimte;
    - bij het toepassen van geluidluwe gevels wordt het luchtvaartlawaai buiten beschouwing gelaten;
    - de bijdrage van 30 km/uur-wegen wordt meegerekend;
- er is maximaal één dove gevel per woning toegestaan. Een dove gevel kan tevens per verdiepingslaag worden beschouwd. Gevels mogen worden onderbroken door geveldelen als verglaasde balkons, loggia’s en serres. Openingen in een dove gevel in de vorm van bijvoorbeeld suskasten ten behoeve van de benodigde natuurlijke ventilatie zijn niet mogelijk;
- de maximaal toegestane geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer bedraagt 60 dB (incl. aftrek);
- de hoogst toelaatbare gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van meerdere geluidbronnen (wegverkeers-, industrie- en luchtvaartlawaai) bedraagt 66 dB (excl. aftrek);
- bij een grootschalige ontwikkeling van meerdere woningen mag, mits goed gemotiveerd, de percentageregeling worden toegepast. Hierbij is een afwijking van de bovengenoemde eis voor de aanwezigheid van een geluidluwe gevel en de maximale gecumuleerd geluidbelasting mogelijk voor 15% van het totale aantal te ontwikkelen woningen/appartementen.

Daarnaast dienen ook de andere relevante omgevingsaspecten en de daarmee samenhangende gezondheidseffecten te worden meegewogen. Er dient sprake te zijn van aanvaardbare concentraties luchtverontreinigende stoffen en een acceptabele risicosituatie. De bodemkwaliteit en waterkwaliteit dienen geschikt te zijn voor de beoogde (woon)functies. Verder dient het openbaar gebied zo te worden ingericht dat de kwaliteit van leven in de wijk wordt bevorderd en dient de leefomgeving uit te nodigen tot gezond gedrag.

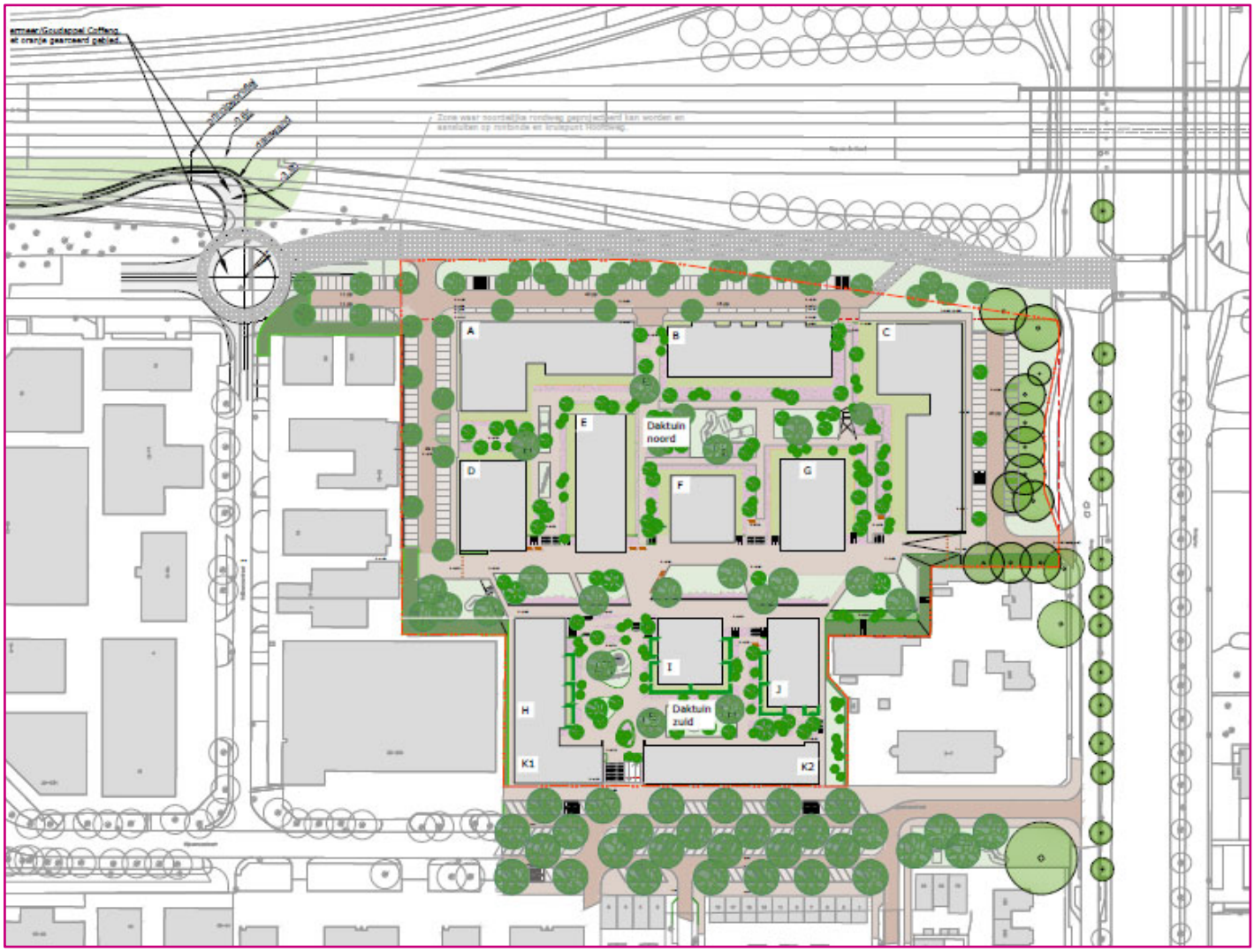
Programma
Het plan voor Het Nieuwe Noord bestaat uit een mix van wonen en commerciële voorzieningen. Het beoogde programma bestaat uit 593 woningen + 610 m2 commerciële voorzieningen in een plint aan de Wijkermeerstraat. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het gewenste gemengde woongebied. Mocht er geen behoefte zijn aan de voorzieningen dan kan deze ruimte voor woningen worden ingericht waarmee er totaal 603 woningen zijn toegestaan. Het gevarieerde woningaanbod is zowel gericht op jonge starters op de woningmarkt, de doorstromers (gezinnen met kinderen) als op de een en twee persoonshuishoudens in alle leeftijdscategorieën.

Ook wordt voorzien in een centrale groene hoofdas, de Groene Corridor, die een belangrijke functie gaat vervullen als ontmoetingsplek voor de toekomstige bewoners. Voor een goede bereikbaarheid zal de verkeersafwikkeling worden verbeterd.



Figuur 2.2 Architectuur en geleding Het Nieuwe Noord (bron: aggregatiedocument)

Beoogde inrichting
Het beoogde schetsontwerp zoals weergegeven op figuur 2.3 geeft een beeld van de beoogde inrichting van de locatie. Ook is de nummering van de bouwblokken op dit figuur weergegeven.



Figuur 2.3 Beoogde inrichting en buitenruimte

Om de verkeersafwikkeling te verbeteren, wordt voorzien in een rotonde in de N201 ter hoogte van de Debbemeerstraat. De projectlocatie wordt hierop ontsloten. Van de Groene Corridor die in het midden van het plangebied ligt, is de as gesitueerd in de richting van de polderstructuur. In de twee delen die hierdoor ontstaan, namelijk de delen met de blokken A t/m G en met de blokken H t/m K, worden woongebouwen in een parkachtige structuur opgericht. De gebouwen krijgen een variabele bouwhoogte, variërend van circa 14 tot 29 meter. De bouwhoogte aan de Wijkermeerstraat is lager, namelijk 4 bouwlagen. De woonblokken A en C krijgen in de hoeken een hoogteaccent van 9 bouwlagen.

Binnen de delen ten noorden en ten zuiden van de Groene Corridor worden de gebouwen gekoppeld door een gebouwde parkeervoorziening. De auto's van bewoners zijn niet zichtbaar op straat. Bovenop deze parkeervoorziening komen semi-openbare groene ruimten, de dakparken. Hierdoor krijgt de ontwikkeling een groen karakter met voldoende plekken voor verblijf.

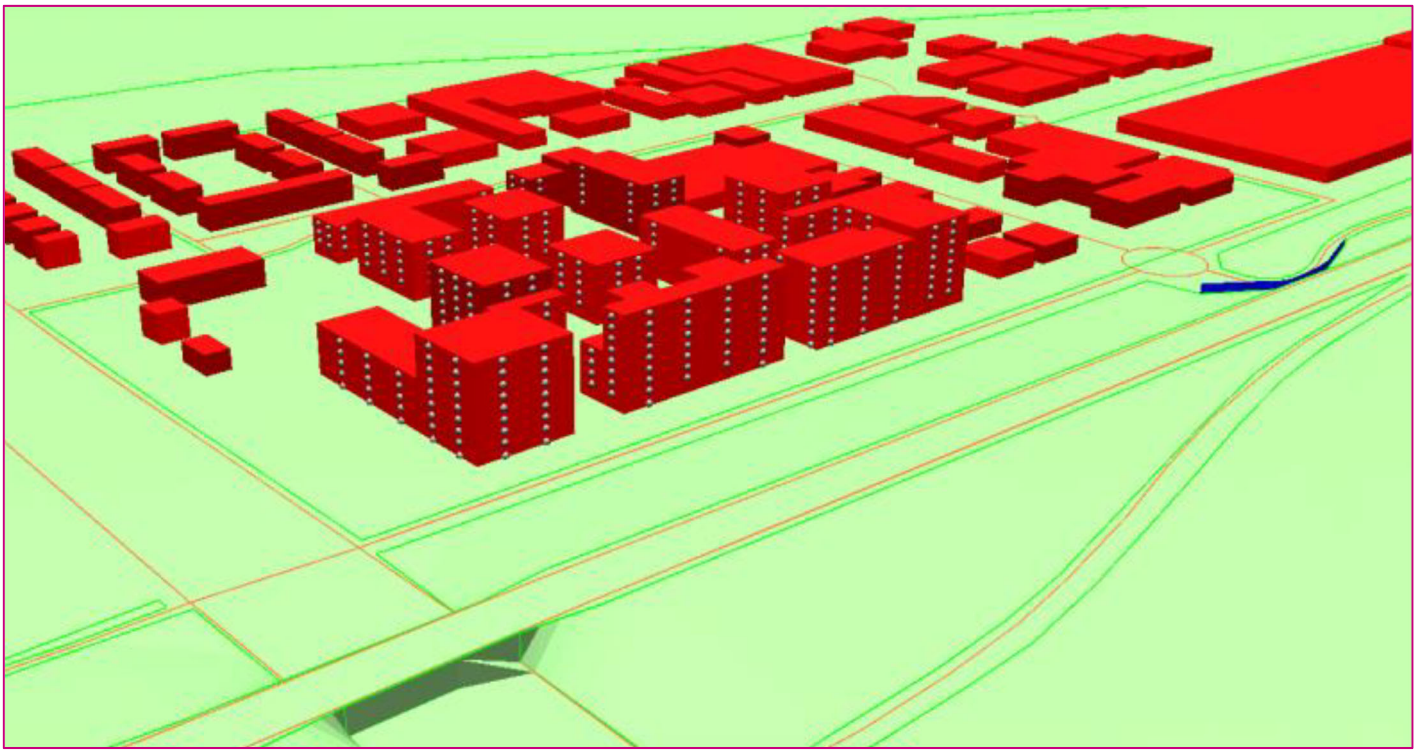
Deze groene corridor is een belangrijk gebied in Het Nieuwe Noord. Het is niet alleen bedoeld als ontmoetingsplek maar ook één van de belangrijke langzame verkeersroutes tussen oost en west, maar ook een verbindende schakel tussen de (semi-)openbare dakparken aan de noord- en zuidzijde. Zo worden (semi-)openbare en openbare ruimte verweven met elkaar en ontstaan er routes waar makkelijk gezellige ommetjes gemaakt kunnen worden en hebben kinderen een paradijs om naar hartenlust te spelen. Dit bevordert de sociale cohesie en dit is een belangrijk vertrekpunt in de ontwikkeling van deze nieuwe woonwijk. Daarnaast heeft het ook een belangrijke taak om regenwater op te vangen en zo lang mogelijk vast te houden in de vijf met elkaar verbonden groene zones (Wadi's).

2.4 Waarom een stap 3-besluit?

2.4.1 Optredende geluidbelastingen

Wegverkeerslawaai

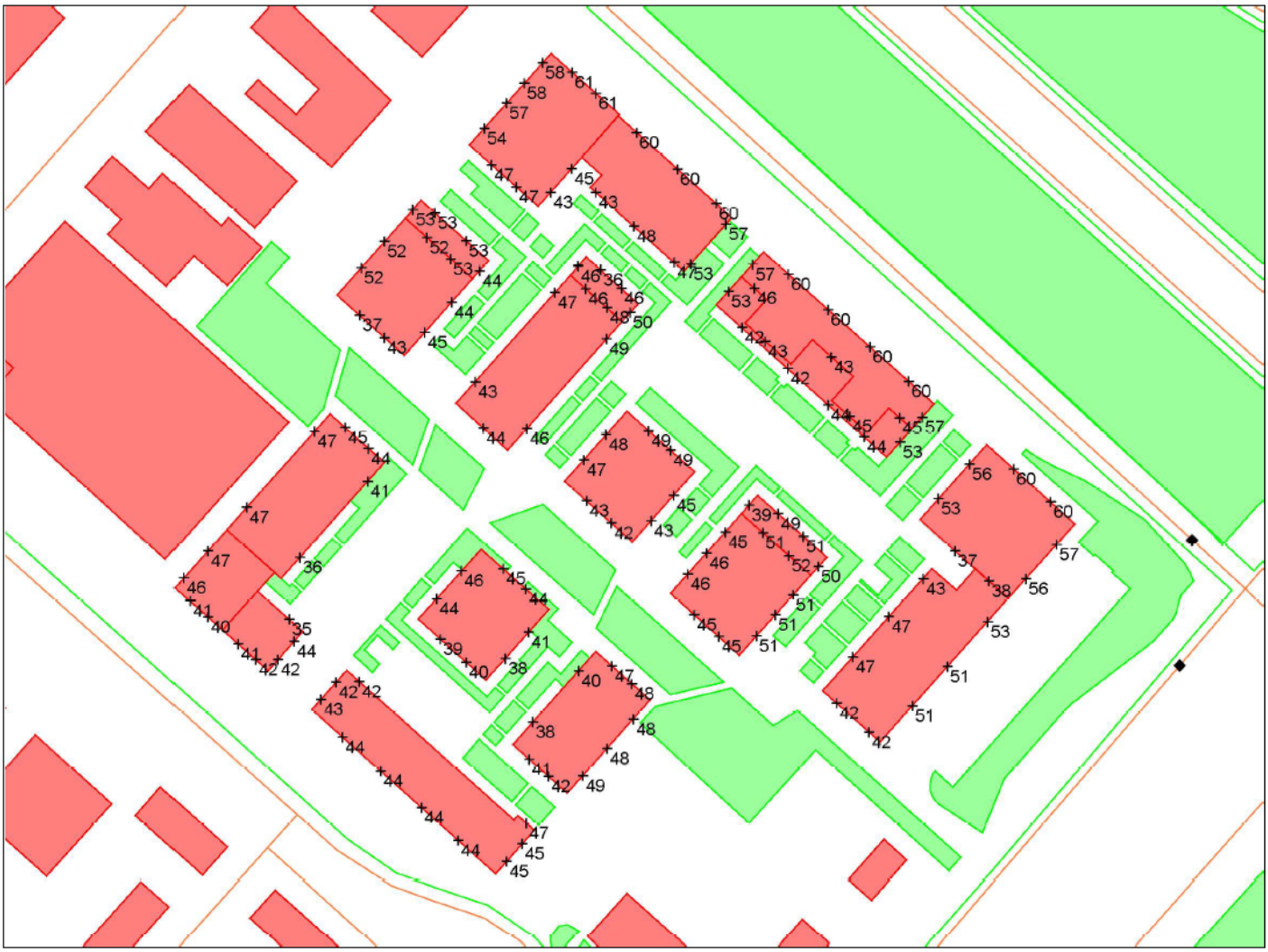
Het plan is gelegen binnen de geluidzones van de autoweg N201 (Weg om de Noord) en van de wegen Hoofdweg Westzijde, Hoofdweg Oostzijde, Debbemeerstraat, Noordmeerstraat en Daalmeerstraat. Daarnaast wordt een nieuwe gezoneerde Parallelweg van de N201 gerealiseerd aan de noordzijde van het plan. Om de geluidbelasting ter plaatse van de 12 appartementblokken (figuur 2.4) in beeld te brengen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Contensus, rapportnummer R819025aaAO d.d. 3 februari 2022), dat een bijlage vormt bij het bestemmingsplan. Deze paragraaf bevat een samenvattend overzicht van de berekeningsresultaten.



Figuur 2.4 Weergaven 3D modellering perspectief vanaf N201

N201

De N201 is de maatgevende geluidbron gebleken. De maximale geluidbelasting door het verkeer op de N201 bedraagt 61 dB. Deze geluidbelasting treedt op de appartementen parallel aan de N201 op en is hoger dan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder (53 dB). Ook op de aangrenzende gevels is de geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Door de afscherming van de eerstelijns bebouwing wordt ter plaatse van de achtergelegen woonblokken de maximale ontheffingswaarde niet overschreden en in veel gevallen voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Figuur 2.5 geven de resultaten weer met aftrek artikel 110g Wgh.



Figuur 2.5 Resultaat N201 met aftrek artikel 110g Wgh, maatgevende hoogte/toetspunt, situatie 2030

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er in totaal 159 woningen zijn waar de geluidbelasting ten gevolge van de N201 hoger is dan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder.

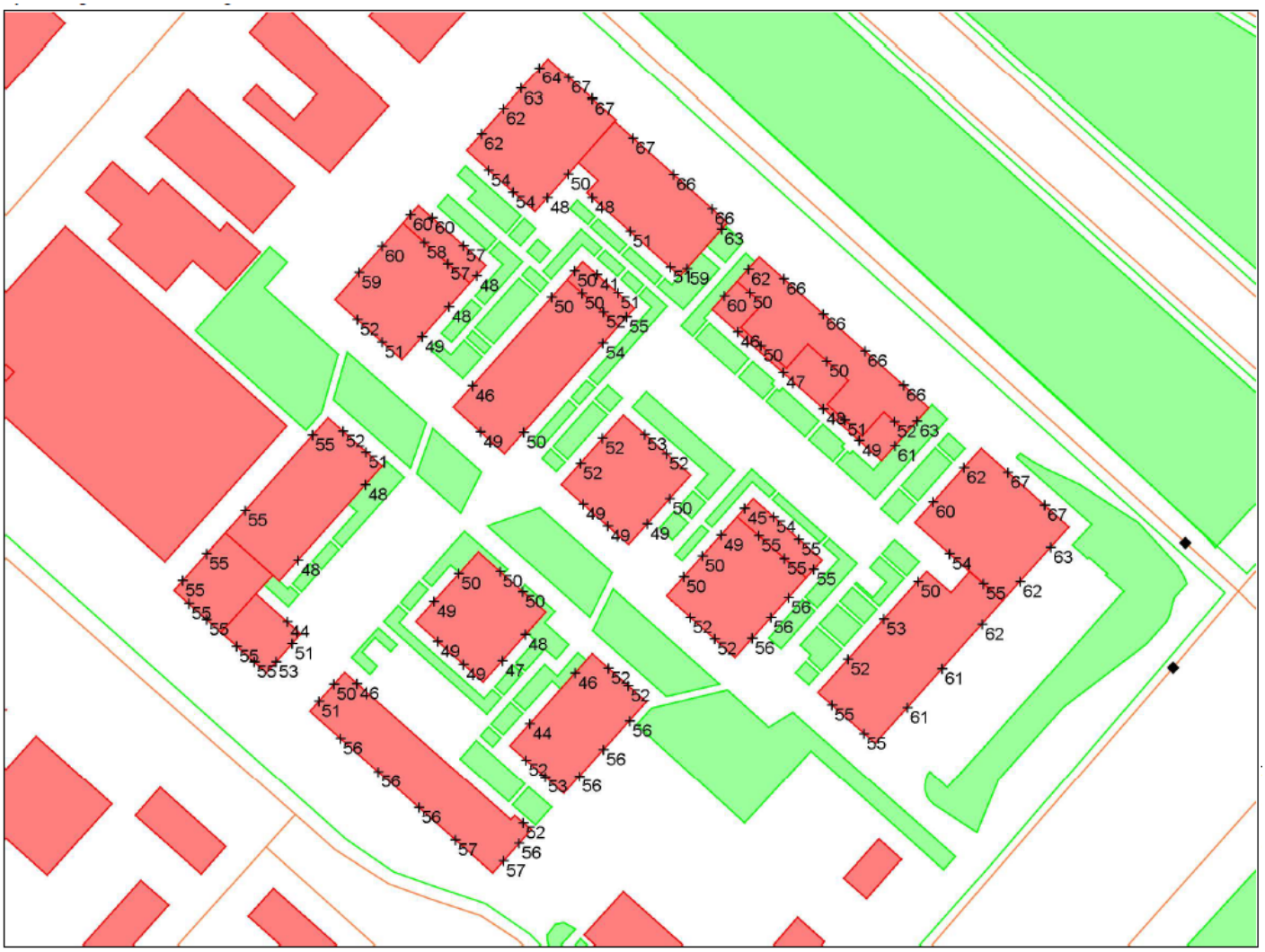
Overige wegen
De maximale geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Parallelweg bedraagt 60 dB (inclusief aftrek artikel 110g Wgh). De Parallelweg is een nieuw te realiseren weg tussen de afslag vanaf de N201 en de Hoofdweg Westzijde (direct ten noordoosten van het bouwplan). De maximale geluidbelasting door het verkeer op de Hoofdweg Westzijde bedraagt 49 dB, op de Debbemeerstraat 49 dB en op de Hoofdweg Oostzijde 52 dB. De maximale ontheffingswaarde voor deze wegen bedraagt 63 dB. Dat betekent dat onder voorwaarden hogere waarden kunnen worden vastgesteld. De maximale geluidbelasting ten gevolge van de Noordmeerstraat is lager dan de voorkeursgrenswaarde.

In het akoestisch onderzoek zijn ook de wegen met een maximale rijsnelheid van 30 km/uur betrokken. Voor deze wegen is toetsing aan de Wet geluidhinder niet aan de ordening, maar de geluidbelasting dient wel te worden bepaald in het kader van een goede ruimtelijke ordening en te worden meegenomen bij het bepalen van de geluidwering van de gevels. De maximale geluidbelasting ten gevolge van de 30 km/uur-wegen bedraagt 51 dB (inclusief aftrek artikel 110g Wgh).

Voor een gedetailleerd overzicht van de berekeningsresultaten wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek in de bijlage bij het bestemmingsplan.

Cumulatieve geluidbelasting

De maximale gecumuleerde geluidbelasting van alle onderzochte wegen samen (zonder aftrek conform art. 110g Wgh) bedraagt 67 dB, zie figuur 2.6. Dat betekent dat de cumulatieve geluidbelasting op een beperkt deel van de woningen hoger is dan de 66 dB die in het gemeentelijk beleid als bovengrens wordt gehanteerd. De compenserende maatregelen in het kader van het Stap 3-besluit kunnen onderdeel zijn in de onderbouwing van de afwijking van de gemeentelijke richtlijn.



Figuur 2.6 Gecumuleerde geluidbelasting, alle wegen samen exclusief aftrek artikel 110g Wgh, maatgevende hoogte/toetspunt, situatie 2030

Geluidbelasting Schiphol

Uit het akoestisch onderzoek (Contensus, rapportnummer R819025aaAO d.d. 3 februari 2022) blijk dat het plangebied buiten de 50 dB(A) geluidcontour van het *gezoneerde industrieterrein* Schiphol is gesitueerd zodat aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor industrielawaai wordt voldaan.

Ook is in het akoestisch onderzoek op basis van beschikbare onderzoeksgegevens een inschatting opgenomen van de geluidbelasting ten gevolge van het *luchtverkeerslawaai*. Deze geluidbelasting wordt geschat wordt op maximaal 52 dB. Deze waarde valt buiten de 56 dB(A)-contour, waardoor vanuit het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol geen restricties gelden aan de realisatie van het bouwplan. Het aspect industrielawaai is daarom buiten beschouwing gelaten in het onderzoek.

Naast de geluidbelasting door het vliegverkeer is ook het *grondgeluid afkomstig van de vliegtuigen* op de nabijgelegen Polderbaan van Schiphol van belang. Grondgeluid is laagfrequent geluid van vliegtuigen aan de grond en wordt voornamelijk

geproduceerd bij het accelereren op de startbaan. Door TNO is onderzoek gedaan naar het grondgeluid (notitie TNO 2021 M10679A). Het onderzoek vormt een bijlage bij het bestemmingsplan. Uit berekeningen blijkt dat ter plaatse van het plangebied de geluidniveaus als gevolg van startende vliegtuigen op de Polderbaan ongeveer hetzelfde zijn als de niveaus in de huidige situatie in de wijk Vrijschot-Noord. Gezien de ervaringen in Vrijschot-Noord betekent dit dat geluidniveaus ook binnenshuis hoorbaar zullen zijn en voor hinder kunnen zorgen. De kans op hinder kan worden beperkt door afschermende eerste lijns-bebouwing en door aandacht voor de geluidisolatie van de woningen bij de bouw, gericht op laagfrequent geluid. In het TNO-onderzoek is een aantal concrete maatregelen en eisen opgenomen voor de benodigde gevelwering.

2.4.2 Analyse stap 1 en stap 2

Bij het hanteren van de Stad en milieubenadering is het van belang om eerst te verkennen welke mogelijkheden er zijn om binnen Stap 1 en 2 te komen tot een (binnen de kaders van de Wet geluidhinder) uitvoerbaar plan:

- stap 1: het in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke plan vorming integreren van milieubelangen, alsmede het zoveel mogelijk treffen van brongerichte maatregelen;
- stap 2: het optimaal benutten van de ruimte binnen bestaande regelgeving.

Vroegtijdig integreren van milieu in het ruimtelijk plan

Bij de uitwerking van het ontwerp is nadrukkelijk rekening gehouden met de milieusituatie ter plaatse van en in de directe omgeving van het plangebied. Het plan is ontworpen op basis van de principes van gezonde duurzame verstedelijking. De groene en waterrijke inrichting van het gebied heeft positieve effecten op de kwaliteit van leven in de wijk en nodigt uit tot bewegen. Datzelfde geldt voor de maatregelen gericht op duurzame mobiliteit. Verder worden er verschillende maatregelen getroffen op het gebied van klimaat en duurzaamheid, het creëren van groene daken (dakparken) en andere vormen van waterberging (Wadi).

Gezien de hoogte van de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het verkeer op de N201 is het niet mogelijk om te komen tot een stedenbouwkundige en programmatische uitwerking waarbij de geluidbelasting ter plaatse van de woningen in geen geval hoger is dan de maximale ontheffingswaarde (53 dB). Dat zou betekenen dat binnen een groot deel van het plangebied geen woningen kunnen worden gerealiseerd. Een veel kleiner woonprogramma en/of het op grote schaal toevoegen van niet geluidgevoelige functies (als afscherming) past niet binnen de visie op het gebied. In de stedenbouwkundige opzet en verkaveling is echter wel in hoge mate rekening gehouden met de akoestische situatie ten gevolge van het verkeer op de N201 door:

- Geluidafschermende bebouwing parallel aan de dominante geluidbron;
- Een min of meer gesloten bouwstructuur aan de zijde van de dominante geluidbron;
- Een tweede lijnsbebouwing die merendeels lager is dan de eerste lijnsbebouwing.

Hiermee blijven de situatie met een overschrijding is van de maximale ontheffingswaarde beperkt tot de woningen binnen de eerstelijns bebouwing aan de zijde van de N201.

Bronmaatregelen

In het akoestisch onderzoek is ingegaan op de mogelijkheden om met bronmaatregelen de geluidbelasting ter plaatse van de woningen binnen het gebied te verlagen.

Stil wegdek

De N201 is reeds voorzien van stil asfalt (SMA-NL8). Bronmaatregelen zijn voor deze weg daarom niet aan de orde.

Met een bronmaatregel in de vorm van een stiller wegdek bijvoorbeeld dunne deklagen B op de Hoofdweg Oostzijde en op de Parallelweg, over een effectieve lengte, kan de hoogst optredende geluidbelasting worden gereduceerd met ca. 4 dB. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze maatregel niet doelmatig zijn.

Snelheidsverlaging
Hoewel het verlagen van de snelheid op de Parallelweg, de N201 en de Hoofdweg Oostzijde is mogelijke maatregel is, is dit niet reëel. De N201 en de Hoofdweg Oostzijde hebben een belangrijke stroomfunctie voor het verkeer. En ook voor de Parallelweg kan met deze maatregel nog niet voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde waardoor deze maatregel niet doelmatig is.

Overdrachtsmaatregelen
Gedacht kan worden aan het plaatsen van schermen/ wallen. Uit het onderzoek blijkt dat om in de voorliggende situatie voldoende akoestisch afscherming te bewerkstelligen er ter plaatse van de N201 een scherm aangebracht moeten worden met een hoogte van ca. 12 meter. Op voorhand kan worden gesteld dat een dergelijke situatie niet realistisch is vanwege de hiermee gemoeide kosten en omdat een dergelijk scherm oog vanuit ruimtelijke kwaliteit niet inpasbaar en wenselijk is.

Maatregelen op bouwblok- / woningniveau
Het is mogelijk om het plan te realiseren binnen de kaders van de Wgh door op grote schaal dove gevels. In het akoestisch onderzoek heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de mogelijke maatregelen waarmee ook voor de meest belaste bouwblokken kan worden gekomen tot een akoestisch aanvaardbare situatie, rekening houdend met de gemeentelijke richtlijnen. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat het op grote schaal toepassen van dove gevels aan de zijde van de N201 niet leidt tot een doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit. Dove gevels zijn van grote invloed op de woningindeling en het ontbreken van te openen ramen en de noodzaak tot mechanisch gespuide ruimten leiden tot een verlies aan woonkwaliteit. Initiatiefnemer en gemeente hebben afgesproken dat iedere verblijfsruimte van een woning achter een dove gevel wordt voorzien van ten minste een geluidwerende voorziening. Dit kan een verdiepingshoog, afsluitbaar scherm zijn (ter plaatse van een buitenruimte) of een vergelijkbare geluidwerende voorziening (zoals een Harbour Fenster of een Metaglas SilentAir gevelscherm). Dergelijke voorzieningen zijn conform de gemeentelijke richtlijnen echter niet toegestaan in een dove gevel. De beoogde (en vanuit woonkwaliteit gewenste) akoestische uitwerking is niet mogelijk binnen de kaders van de Wet geluidhinder.

Conclusie
Geconcludeerd wordt dat het (door de hoge geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de N201) op de meest belaste locaties binnen het plangebied niet mogelijk is om binnen de kaders van de Wet geluidhinder te komen tot een doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit. De Interim Stad- en Milieubenadering biedt in dergelijke gevallen onder voorwaarden mogelijkheden om met een zogenaamd ‘Stap 3-besluit’ af te wijken van wettelijke normen en grenswaarden. Het gaat in totaal om 159 woningen. Voor de overige woningen kan een ‘reguliere’ hogere waarde worden vastgesteld. In het akoestisch onderzoek is een overzicht opgenomen van de benodigde hogere waarden (Contensus, rapportnummer R819025aaAO d.d. 3 februari 2022).

2.5 Van welke milieukwaliteitsnorm of ander wettelijk voorschrift wordt afgeweken?
Op grond van artikel 83, lid 1 van de Wet geluidhinder geldt voor nieuwe woningen binnen de wettelijke geluidzone van een autoweg een maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Voor een deel van de beoogde woningen binnen het gebied, kan niet aan deze voorwaarde worden voldaan. De gemeente Haarlemmermeer wil gebruikmaken van de ruimere mogelijkheden die de Interimwet stad-en-milieubenadering biedt. Met het voorgenomen Stap 3-besluit wordt afgeweken van de maximaal toelaatbare waarde van de geluidbelasting zoals bedoeld in artikel 83, lid 1 van de Wet geluidhinder.

Het betreft een Stap 3-besluit voor onbepaalde tijd. Er zijn weliswaar plannen om de N201 *te* verleggen en van de huidige N201 een stadsstraat te maken (waardoor de maximale ontheffingswaarde niet langer 53 dB bedraagt maar 63 dB), maar deze plannen zijn nog onvoldoende concreet om op dit moment een harde termijn aan te koppelen aan het Stap 3-besluit.

2.6 Wat zijn de te verwachten gevolgen voor het milieu en de volksgezondheid?

Algemeen

Bij het toepassen van de Interimwet Stad- en Milieubenadering dient inzicht te worden gegeven in de te verwachten gevolgen voor het milieu en de volksgezondheid. Daarbij gaat het niet alleen om de gevolgen die samenhangen met de akoestische situatie en het afwijken van de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder, maar dient een bredere afweging van de te verwachten gevolgen plaats te vinden.

Geluid

In paragraaf 2.4 is ingegaan op de akoestische situatie binnen het plangebied. De blootstelling aan geluid kan verschillende nadelige gezondheidseffecten veroorzaken. De belangrijkste gezondheidseffecten zijn (ernstige) hinder en slaapverstoring.

Tabel 2.1 Relatie geluidbelasting aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden

Ernstig **gehinderden**		**Ernstig slaapverstoorden**	
Geluidbelasting* Lden (dB)	**Percentage (%)**	**Geluidbelasting Lnight (dB)**	**Percentage (%)**
< 43	0	< 34	< 2
43 – 47	0 – 3	34 – 38	2
48 – 52	3 – 5	39 – 43	2 – 3
53 – 57	5 – 9	44 – 48	3 – 5
58 – 62	9 – 14	49 – 53	5 – 7
63 – 67	14 – 21	54 – 58	7 – 11
68 - 72	21 – 31	59 - 63	11 - 14
≥ 73	≥ 31	≥ 64	≥ 14

* Zonder aftrek artikel 110g Wgh

(bron: Gezondheidseffectscreening-Gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming. Handboek voor een gezonde inrichting van de leefomgeving. GGD Nederland, versie 1.6 juni 2012)

Gezien de resultaten van het akoestisch onderzoek zal een aanzienlijk deel van de woningen waarvoor een Stap 3-besluit wordt genomen in de klasse 63 – 67 dB vallen). Dat betekent dat in potentie sprake is van een relatief hoog aandeel ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. Om de kans op hinder en slaapverstoring te beperken zullen verschillende akoestische maatregelen worden getroffen. De aanwezigheid van een geluidluwe gevel of een geluidluw geveldeel, die het mogelijk maakt om ramen te openen en de woning te voorzien van buitenlucht met een beperkte geluidbelasting (zoals bijvoorbeeld Harbour Fensters en SilentAir gevelschermen) speelt daarbij een belangrijke rol. Met deze maatregelen wordt de kans op ernstige hinder en slaapverstoring aanzienlijk beperkt en is vanuit gezondheidsoogpunt sprake van een aanvaardbare situatie.

Tevens is van belang dat bij het bepalen van de benodigde gevelwering en daarmee samenhangende binnenniveaus niet alleen rekening wordt gehouden met de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer, maar ook met het (laagfrequent) grondgeluid afkomstig van de vliegtuigen op de nabijgelegen Polderbaan van Schiphol van belang. Op basis van onderzoek door TNO zijn de eisen vastgelegd waaraan de gevels moeten voldoen om hindersituaties ten gevolge van het grondgeluid zoveel mogelijk te voorkomen. Op basis van de beoogde uitwerking van de woningen binnen de bouwblokken aan de zijde van de N201 is in beeld gebracht op welke wijze kan worden voldaan aan de gestelde eisen (Contensus, advies gevelwering, rapportnummer R819025aaA3 d.d. 3 februari 2022).

Luchtkwaliteit

In het bestemmingsplan is op basis van de NSL-monitoringstool inzicht gegeven in de concentraties luchtverontreinigende stoffen. De maatgevende weg betreft de Hoofdweg, direct ten oosten van het plangebied. Uit monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2020; 24,8 µg/m³ voor NO_2, 17,8 µg/m³ voor

PM_{10} en 10,1 µg/m³ voor $PM_{2,5}$. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM_{10} bedroeg 6,2 dagen. Met het oog op mogelijke gezondheidseffecten zijn met name de concentraties fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) van belang. De voorgenoemde concentraties liggen in 2020 boven de advieswaarden van de WHO (de WHO hanteert een advieswaarde van 15 µg/m³ voor PM_{10} en 5 µg/m³ voor $PM_{2,5}$). Dat wordt niet veroorzaakt door de bijdrage van de lokale bronnen, maar is het gevolg van de achtergrondconcentraties. Ook op andere locaties binnen Hoofddorp wordt niet voldaan aan de advieswaarden. In de toekomst worden de concentraties naar verwachtingen wel lager ten gevolge van schonere technieken en emissiebeperkende maatregelen. De luchtkwaliteit ter hoogte van het plangebied wordt als aanvaardbaar beoordeeld.

Externe veiligheid
Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een aantal hogedruk aardgasleidingen. Uit de QRA's voor de buisleidingen (bijlage bij het bestemmingsplan) blijkt dat het groepsrisico onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde is gelegen. Tevens neemt het groepsrisico niet toe door de beoogde ontwikkeling. Uit de verantwoording van het groepsrisico zoals die is opgenomen in het bestemmingsplan blijkt dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied als voldoende worden beschouwd. Verder zijn in de directe omgeving van het plangebied geen risicovolle bronnen aanwezig. Geconcludeerd wordt dat ter plaatse van het plangebied sprake is van een aanvaardbare risicosituatie.

Bodem
Om te bepalen of de milieuhygienische kwaliteit van de bodem geschikt is voor een woonfunctie zijn verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. De onderzoeksrapporten zijn als bijlage bij de bestemmingsplantoelichting opgenomen. Op het terrein van de Klomp is een tweetal verontreinigingen aangetroffen die zullen worden gesaneerd zodat de bodem geschikt is voor de beoogde woonfunctie en negatieve gezondheidseffecten kunnen worden uitgesloten. Verder is sprake van een aantal lichte verontreinigingen die geen aanleiding geven voor nader onderzoek of bodemsanering.

Gezondheidsbevordering
Bij de mogelijke gezondheidsgevolgen gaat het niet alleen om de voorgenoemde omgevingsaspecten die relevant zijn vanuit het oogpunt van gezondheidsbescherming. Belangrijk onderdeel van de plannen voor het Nieuwe Noord is de groene buitenruimte. Het gebied wordt autoluw ingericht waardoor er ruimte ontstaat voor een parklandschap, dat uitnodigt tot gezond bewegen. Ook biedt het parklandschap ruimte voor ontmoeting en sociaal contact. Dit zijn aspecten die in positieve zin bijdragen aan een gezonde leefomgeving.

2.7 Compenserende maatregelen

Omdat binnen het plangebied sprake is van een relatief hoge geluidbelasting dient een zorgvuldige afweging plaats te vinden over de aanvaardbaarheid van en de voorwaarden waaronder transformatie naar woningbouw kan plaatsvinden. In de Interimwet is aangegeven dat moet worden nagegaan of de nadelige gevolgen van het voorgenomen besluit voor het milieu moeten en kunnen worden gecompenseerd. Onder compensatie kan daarbij worden verstaan (in deze voorkeursvolgorde):

- maatregelen binnen hetzelfde milieucompartiment waarin de normafwijking plaatsvindt (in dit geval geluid, bijvoorbeeld extra contactgeluidisolatie tussen woningen);
- maatregelen in een ander milieucompartiment;
- maatregelen op een ander vlak die bijdragen aan de leefomgevingskwaliteit.

Uitgangspunt is dat de compenserende maatregelen een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving (zowel binnen als buiten de woningen) en de kosten van de maatregelen (financieel) in verhouding staan met het compenserende effect. De compensatie in het kader van het Stap 3-besluit voor het Nieuwe Noord bestaat uit twee onderdelen:

1. Bij het bepalen van de geluidwerende constructies van de woningen aan de zijde van de N201 wordt rekening gehouden met het grondgeluid afkomstig van de vliegtuigen op de nabijgelegen Polderbaan van Schiphol. Dit geluid heeft

een laagfrequent karakter. De wijze waarop de gevelwering wordt bepaald (Contensus, advies gevelwering, rapportnummer R819025aaA3 d.d. 3 februari 2022) gaat verder dan de minimale eisen in het kader van het Bouwbesluit en kan om deze reden worden beschouwd als een compenserende maatregel in het kader van het Stap 3-besluit.

2. Door de beoogde stedenbouwkundige opzet met afschermende bebouwing langs de randen ontstaat er een minder geluidbelast, deels geluidluw, middengebied. Dit biedt mogelijkheden voor de realisatie van een kwalitatief hoogwaardig en akoestisch prettig verblijfsgebied, mede als compensatie voor de hoge geluidbelasting ter plaatse van de woningen binnen de eerstelijns bebouwing aan de zijde van de N201. In het programma van eisen is vastgelegd dat het landschappelijk concept van pocketparks wordt gehanteerd (waarmee ook een grote bijdrage wordt geleverd aan de klimaatbestendigheid, hittestress en waterbuffering). Door het parkeren zoveel mogelijk ondergronds (half verdiept, verhoogd maaiveld) te realiseren, ontstaat een hoogwaardig, zoveel mogelijk groen, woonmilieu.

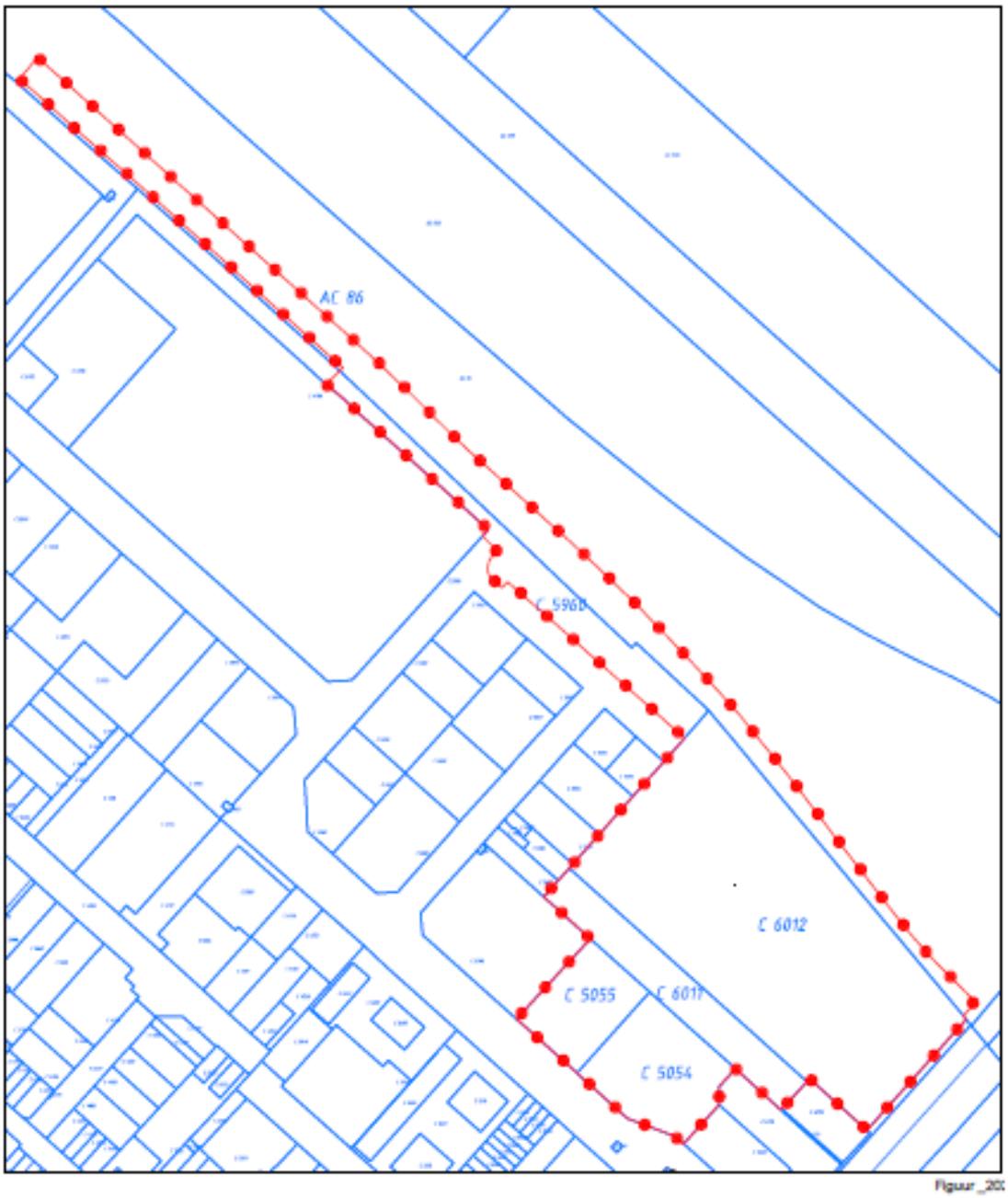
3. VERVOLG

Met de voorliggende melding is invulling gegeven aan de wettelijke inhoudelijke vereisten zoals vastgelegd in artikel 11, lid 2 van de Interimwet Stad en Milieubenadering. In de volgende fase zal (gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan) het ontwerp Stap 3-besluit worden gepubliceerd. De onderbouwing van dat besluit wordt vastgelegd in een rapportage Stap 3-besluit, waarbij gebruik wordt gemaakt van de verschillende elementen die in de voorliggende melding aan de orde zijn gekomen. Tabel 3.1 geeft een overzicht van de koppeling tussen de bestemmingsplanprocedure en de procedure voor het Stap 3-besluit op grond van de Interimwet Stad en Milieubenadering.

Tabel 3.1 Procedurestappen Stap 3-besluit en bestemmingsplan

bestemmingsplan	stap 3-besluit
Opstellen voorontwerpbestemmingsplan.	Akoestisch onderzoek (stappen 1 en 2), opstellen melding stap 3-besluit.
Wettelijk vooroverleg.	Melding stap 3-besluit aan Gedeputeerde Staten en kennisgeving.
Verwerking resultaten vooroverleg in ontwerpbestemmingsplan.	Opstellen rapportage stap 3-besluit.
Kennisgeving en terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan, zienswijzen van een ieder gedurende 6 weken.	Kennisgeving en terinzagelegging ontwerp stap 3-besluit, zienswijzen van een ieder gedurende 6 weken.
Verwerking zienswijzen en vaststelling bestemmingsplan door gemeenteraad.	Verwerken zienswijzen en vaststelling stap 3-besluit door gemeenteraad.
Bekendmaking bestemmingsplan.	Bekendmaking stap 3-besluit (gelijk met bestemmingsplan).
Terinzagelegging bestemmingsplan en mogelijkheid indienen beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State gedurende 6 weken.	Terinzagelegging stap 3-besluit en mogelijkheid indienen beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State gedurende 6 weken.

Bijlage 1 Begrenzing plangebied



Figuur: Ligging plangebied

legenda

Plangrens

C 6012 Kadastrale gegevens