# Bijlage 1: Aanvullende analyse plangebied De Hoeksteen

De nummering van onderstaande stukken corresponderen met de nummering van de hoofdstukken in de startnotitie

## 2.2 Analyse vastgoed – historische context

Het inwoneraantal van Aalsmeer groeide snel in de jaren twintig van de vorige eeuw. Rond 1930 had de plaats tienduizend inwoners. Door deze snelle groei waren er nieuwe onderwijsvoorzieningen nodig en kwam er aan de Ophelialaan een nieuw schoolgebouw. Deze christelijke lagere school genaamd 'De School met den Bijbel' werd in april 1932 geopend. Hoofdonderwijzer D. Dijkstra woonde in de naastgelegen schoolmeesters woning (Ophelialaan 228).



De school had het in die tijd zeer gebruikelijke schoolgebouwontwerp van een gangenschool: rechthoekig éénlaags gebouw met een lange gang waaraan de verschillende klaslokalen lagen. In dit geval ging het om twee lokalen aan de linkerzijde en twee lokalen aan de rechterzijde met aan beide zijgevels een lagere uitbouw, dit alles onder een schilddak. De voorzijde van het terrein werd afgesloten door middel van een hekwerk dat ook voor het huis van de schoolmeester stond. Op de oude foto's zijn de oorspronkelijke stalen vensters met tuimelramen en de houten voordeur nog goed zichtbaar. De rechthoekige plattegrond voor scholen voor het lager onderwijs stamt uit het einde van de achttiende eeuw. Vanaf dat moment werd een rechthoekige lokaal gebruikelijk in plaats van een vierkant lokaal. In de negentiende-eeuwse modelscholen zaten leerlingen zaten naast elkaar aan tafels ingedeeld per niveau (drie verschillende klassen) met voor elke groep een schoolbord en de meester vooraan aan een tafeltje. Deze indeling ontwikkelde zich door naar verschillende lokalen per niveau, in eerste instantie met eenvoudige houten en glazen schotten. In de gang kwamen toiletten en garderobes. Hoog in de gevel geplaatste vensters met klap, tuimel of schuiframen zorgden voor licht en frisse lucht.

De school is in de loop der tijd onderhevig geweest aan een aantal bouwkundige ingrepen hetgeen de uitstraling, en de van origine zo mooi gebalanceerde vormgegeven gevelindeling, niet ten goede is gekomen. De originele raampartijen die door de ladderraamachtige roedeverdeling kenmerken vertoont van de architectuur van de Amsterdamse school, zijn ooit vervangen door aluminium kozijnen met een eenvoudige vierdeling. Een stijl de meer die kenmerken vertoont van jaren vijftig architectuur. Doordat de school qua programma een aantal maal heeft moeten uitbreiden zijn er aan de karakteristieke voorgevel van de school twee volumes toegevoegd. De volumes doen grote afbreuk aan het van origine zo rustig en eenduidig vormgegeven volume. De gekozen MBI betonsteen, welke veel werd toegepast in de jaren tachtig, past qua kleur, formaat en uitstraling totaal niet bij de rode baksteen van de school. Ook zijn de uitbouwen zeer gesloten van karakter en zijn ze weinig subtiel gedetailleerd. *Bron: Bureau BOEi*

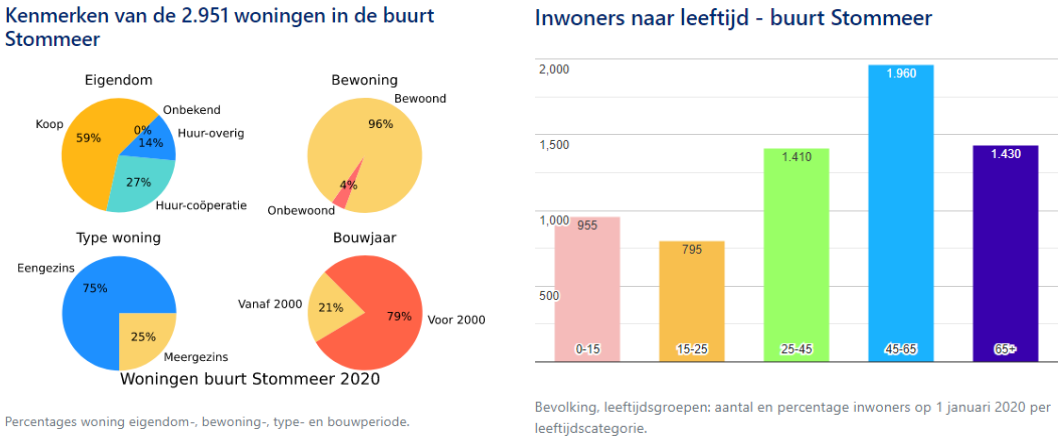
## 2.4 Analyse voorzieningen en woningvoorraad

In het plangebied is het gebouw van bassischool PCBS De Hoeksteen gelegen, welke momenteel tijdelijk wordt beheerd en verhuurd. In de directe omgeving is de kerk Open Hof en de begraafplaats Aalsmeer (onderdeel van beheerorganisatie Zorgvlied) gelegen. Op circa 400 meter afstand ligt aan

het einde van de Ophelialaan een winkelgebied, dat een supermarkt en een breed scala aan detailhandel en horecavoorzieningen huisvest.

De Aalsmeerse woningvoorraad bestaat voor 37% uit huurwoningen en 63% uit koopwoningen. Stommeer kent met 41% een hoger percentage huurwoningen dan het Aalsmeerse gemiddelde. Beide percentages liggen daarmee lager dan het gemiddelde van andere gemeenten binnen de Metropool Regio Amsterdam, dat is namelijk 49%. De gemiddelde WOZ-waarde van koopwoningen bedraagt in Stommeer €308.000. In de gemeente Aalsmeer is dat €344.000.

De huizen in de nabijheid van het plangebied aan de Jac. P. Thijsselaan, Berkenlaan, Sportlaan en de noordzijde van de Ophelialaan zijn voornamelijk particuliere koopwoningen. De huizen aan de zuidzijde van de Ophelialaan zijn voornamelijk sociale huurwoningen in eigendom van de woningbouwcoöperatie Eigen Haard.




*Afbeelding 4: Statistieken woningaanbod Stommeer*

# Bijlage 2: Aanvullend beleid, wet- en regelgeving plangebied De Hoeksteen

## 3.5. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) van kracht geworden. Het NOVI biedt perspectief om grote, complexe opgaven integraal op te pakken op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.
Daar waar het gaat om de toekomst van de fysieke leefomgeving geeft de rijksoverheid prioriteit aan ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Het grote woningtekort ziet het rijk bij uitstek als een opgave die zowel voor de korte als langere termijn inzet van alle partijen vraagt; lokaal, regionaal, provinciaal en aan de zijde van het Rijk. Het inlopen van het woningtekort vraagt van de gezamenlijke overheden ruimte te bieden of te creëren voor het in een hoog tempo ontwikkelen van voldoende plannen met de juiste kwaliteiten. De uitdaging is dit zo te doen dat steden en stedelijke regio's hier sterker en gezonder uitkomen.

Wat betreft de energietransitie in relatie tot woningbouw geldt vanaf 1 januari 2021 het zogenaamde 'BENG' (Bijna Energie neutrale Gebouwen) als nieuwe wetgeving in Nederland. Deze wetgeving vervangt de EPC-norm voor nieuwbouw. BENG is gebaseerd op de "Trias Energetica", een driestappenstrategie om een energiezuinig ontwerp te maken. De huidige EPC-methode om de energieprestatie van woningen te berekenen voldoet niet meer. Bij de huidige EPC-nieuwbouweis is het bijvoorbeeld mogelijk om het energieverlies van een woning door de gebouwvorm, bijvoorbeeld door een grote glaswand, te compenseren met zonnepanelen. Er is daardoor bij de huidige eis geen relatie met het energieverbruik per $m^2$. De BENG-eisen houden hier wel rekening mee. Er wordt een aparte eis gesteld aan de buitenkant van een gebouw, de zogenoemde schil, om de energiebehoefte te limiteren. Dit noemen we BENG 1. Daarnaast moet de energievraag van een gebouw zo veel mogelijk uit hernieuwbare energie bestaan: de BENG 3-eis. En tenslotte moet de resterende energiebehoefte zo efficiënt mogelijk worden ingevuld: BENG 2. De nieuwbouw van de woningen moet aan deze normen gaan voldoen.

Naar aanleiding van de invoering van Wet VET (Wet Voortgang Energietransitie) op 1 juli 2018, is aansluiting voor kleinverbruikers op het aardgasnet niet meer mogelijk. Een te ontwikkelen woongebied zal aardgasvrij gerealiseerd moeten worden. Tijdig overleg met de netbeheerder is noodzakelijk om te zorgen dat de energie-infrastructuur geschikt is voor het aansluiten van nieuwe gebouwen.

## 3.6 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De provincie Noord-Holland geeft kaders voor ruimtelijke ontwikkelingen op basis van de 'Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' (2019) en de Omgevingsverordening (2020).

In de Omgevingsvisie NH2050 is de doelstelling opgenomen om vraag en aanbod van woon- en werklocaties kwantitatief en kwalitatief beter met elkaar in overeenstemming te brengen. Een zorgvuldig gebruik en verdeling van de schaarse ruimte is van belang. Gekozen is voor het behouden van het metropolitaanse landschap, maar met toevoeging of verandering van functies. En om het landschap te sparen, is in de Omgevingsvisie gekozen voor verdichting van de bestaande kernen. Sterke kernen en sterke regio's zijn van cruciale betekenis voor de leefbaarheid.

De Omgevingsvisie gaat uit van ontwikkelprincipes waarbij wonen en werken zoveel mogelijk binnenstedelijk worden gerealiseerd en geconcentreerd. Nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en voorzieningen worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk, en voegen zich naar de vraag op basis van de meest actuele cijfers.

## 3.7 Omgevingsverordening Noord-Holland 2050

Door middel van de Omgevingsverordening is de doorwerking van de Omgevingsvisie naar gemeentelijke ruimtelijke plannen geregeld. In de verordening is het provinciale beleid in regels vertaald. Het betreft regels voor de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen binnen het gehele provinciale grondgebied, waarmee een provinciaal belang meet gemoeid is. Ook in de Omgevingsverordening is vastgelegd dat op de planlocatie rekening moet worden gehouden met de bepalingen die gelden op basis van het werkingsgebied 'LIB5 zone Schiphol'.




Dat ter plaatse van de woningbouwlocatie het werkingsgebied LIB 5 zone van kracht is, betekent dat in de toelichting van het bestemmingsplan rekenschap gegeven moet worden van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer. Daarnaast moeten de redenen worden vermeld die ertoe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen. Dit artikel moet vanzelfsprekend worden gelezen in samenhang met het eerdergenoemde Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB).

*Afbeelding 12: Omgevingsverordening, met contour LIB5 zone Schiphol, in rood woningbouwlocatie De Hoeksteen*

## 3.8 Gebiedsvisie Aalsmeer en Position Paper Schiphol

De Gebiedsvisie beschrijft de aantrekkingskracht van Aalsmeer als woonplaats. Aantrekkelijk zijn de ligging in de regio met veel voorzieningen onder handbereik, het prettige woonmilieu in de wijken van Aalsmeer en de onderlinge betrokkenheid met het drukke verenigingsleven. Deze voordelen wegen op tegen de nadelen van een mindere bereikbaarheid en de (geluid-)overlast van het luchtverkeer van en naar de nabij gelegen luchthaven Schiphol. Volgens de Gebiedsvisie is het beleid gericht op het op peil houden van het woningaanbod en het in de toekomst kunnen blijven aanbieden van geschikte woningen passend bij de vraag en het karakter van Aalsmeer. Dit houdt in dat alle geplande woningen conform de plannen worden gebouwd en ook na 2015, wanneer de bevolking minder snel zal groeien, beperkt conform de vraag, maar met hoge kwaliteit, qua bouw en qua openbare ruimte en voorzieningenniveau, zal worden gebouwd. Dit is belangrijk om ook in de toekomst te kunnen voorzien in de eigen woningbouwbehoefte en om de leefbaarheid in wijken op peil te houden.

Sinds de vaststelling van de Gebiedsvisie in 2009 en de uitvoeringsparagraaf in 2014 heeft de luchthaven Schiphol een aanzienlijke groei doorgemaakt. Het plafond van 500.000 vluchten per jaar dat in het Aldersakkoord was afgesproken voor de periode tot en met 2020, was voor de uitbraak van de Coronapandemie nagenoeg bereikt.

De effecten van de groei van het luchtverkeer, en dan met name de toename van het gebruik van de Aalsmeerbaan, hebben hun weerslag op het leefklimaat in Aalsmeer. In december 2017 heeft de gemeenteraad het Position Paper "De mensen achter de cijfers" vastgesteld. Hierin is verwoord dat van een balans tussen de groei van de luchtvaart en de leefomgeving geen sprake meer is en dat in grote delen van de gemeente de leefbaarheid zwaar onder druk staat. Hinder die inwoners ervaren heeft bijvoorbeeld niet alleen te maken met het geluid van vliegtuigen maar ook met de frequentie waarmee vliegtuigen over komen. Momenten van rust worden gemist.

Volgens het Position paper is verdere groei van de luchthaven niet verantwoord met het oog op de leefbaarheid in Aalsmeer. Inmiddels heeft de gemeenteraad het punt bereikt dat wil sprake zijn van een substantiële verbetering van de leefkwaliteit in Aalsmeer, er sprake zou moeten zijn van een afname van het aantal vluchten ('genoeg is genoeg'). Daarnaast is de gemeenteraad voorstander van het afschaffen van nachtvluchten waarbij het niet de bedoeling is dat deze terugkomen in de (randen van) de dag en afgehandeld worden via de secundaire banen.

## 3.9 Ontwikkelingen luchtzijdig en landzijdig

### *3.9.1 Leidraad "Geluidsbewust ontwikkelen"*

De provincie Noord-Holland heeft de 'Leidraad Geluidsbewust bouwen in de Schipholregio' opgesteld. Hierin is de wijk Stommeer opgenomen als voorbeeldwijk. In opdracht van de provincie is de eerste stap uit de leidraad uitgevoerd: het in beeld brengen van de akoestische situatie.

Uit onderzoek komt namelijk naar voren dat de contouren uit het LIB niet per definitie iets zeggen over de mate waarin vliegtuiglawaai ervaren wordt of als hinderlijk wordt ervaren. Dat kan per locatie verschillen, bijvoorbeeld afhankelijk van de aanwezigheid van afschermende bebouwing. Hoe geluid ervaren wordt hangt ook af van meerdere hinderbronnen, zoals wegverkeer of stemgeluid. Daarnaast zijn er ook factoren die juist bijdragen aan een prettige ervaring van de leefomgeving ondanks het feit dat sprake is van vliegtuiglawaai. Genoemd worden geluiden uit de natuur en het zicht op groen en water.

In zwaar geluid belaste gebieden is het raadzaam om te onderzoeken of op het gebied van vliegtuiglawaai maatregelen te nemen zijn in de leefomgeving van inwoners die bloot worden gesteld aan dat lawaai (remedies die ook bij hinder door andere geluidsbronnen werken/worden toegepast). Daarbij is het zaak onderscheid te maken tussen de twee bronnen van vliegtuiggeluid: het geluid dat dicht bij de grond ontstaat (door taxiën, proefdraaien en opstijgen) en het geluid van overvliegende vliegtuigen.

Voor beide soorten vliegtuiggeluid geldt dat de fysieke omgeving invloed heeft op de hoorbaarheid ervan. En dat de inrichting van een gebied kan zorgen voor zowel visuele als auditieve afleiding en zo de hinder kan beperken. Met als kanttekening dat maatregelen in het voortplantingsgebied vooral helpen om het 'grondgeluid' tegen te gaan, maar vanzelfsprekend niet om het geluidsniveau van overvliegende vliegtuigen naar beneden te brengen.

Om de akoestische leefkwaliteit optimaal te krijgen, is het noodzakelijk zo vroeg mogelijk in het planproces informatie te vergaren die nodig is om de opgaven en oplossingsrichtingen vanuit akoestisch perspectief te definiëren. Dat is in elke situatie van belang om te waarborgen dat het ruimtelijk ontwerp ook daadwerkelijk bijdraagt aan een prettige leefomgeving, ook vanuit akoestisch perspectief.

Uitgangspunt is dat het ontwerp en de inrichting van de fysieke omgeving de ruggengraat vormen van geluidadaptief ofwel geluidsbewust bouwen. Geluidsbewust bouwen stelt geen nieuwe norm aan de uitstoot van of blootstelling aan geluid, maar vraagt om een andere werkwijze bij het ontwerpen: de focus ligt niet meer alleen op de vraag of wordt voldaan aan de wettelijke normen.

### *3.9.2 Uitvoeringsplan Minder Hinder*

In het Position Paper is een reeks maatregelen geopperd om ook met luchtzijdige maatregelen tot een verbetering van de leefbaarheid te komen. Schiphol is voornemens om maatregelen te treffen of deze te onderzoeken, met betrekking tot baangebruik, routering en procedures. Hiermee wordt onder andere beoogd de Aalsmeerbaan als secundaire baan minder in te zetten. Schiphol schat in dat het daarbij kan gaan om enkele duizenden vluchten per jaar minder maar weet van tevoren niet of dit ook uitvoerbaar is gelet op weersomstandigheden. Daarnaast wordt ingezet op vernieuwing van de vloot, waarvan Schiphol betoogt dat dit een gunstig effect zal hebben op de afname van de geluidsproductie van vliegtuigen. De effecten van deze maatregelen zijn voor de wijk Stommeer niet concreet uiteen te zetten.

### *3.9.3 Luchtvaartnota en Luchthavenverkeersbesluit*

Het Luchthavenverkeersbesluit zoals dat in 2021 in ontwerp ter inzage heeft gelegen verankert niet alleen de in het verleden afgesproken 500.000 vluchten, maar ook het nieuwe Normen en Handhavingsstelsel (NNHS). Het is de bedoeling dat voor de operatie op Schiphol zoveel mogelijk de primaire banen worden ingezet. Dit zijn de banen waarvandaan de vliegtuigen het minst vliegen over bebouwd gebied. Het gaat daarbij om de Polderbaan en de Kaagbaan. Alleen onder bepaalde voorwaarden (verkeersaanbod, weersomstandigheden) mogen daarnaast de secundaire banen ingezet worden. Uit het bij het ontwerp LVB Milieueffectrapport blijkt echter dat als gevolg van het aanbod van 500.000 vluchten, de Aalsmeerbaan nog meer gebruikt zou kunnen worden. Dat vindt de gemeente Aalsmeer indruisen tegen het principe van het preferent baangebruik en heeft gepleit voor aanpassing van dit NNHS. Het LVB moet nog vastgesteld worden, de uitkomst van deze discussie is nog onzeker.

Op basis van de door het kabinet in 2020 vastgestelde Luchtvaartnota wordt perspectief geboden voor groei van het aantal vluchten op Schiphol. Wel wordt daarbij de eis gesteld dat deze groei verdiend moet worden door bijvoorbeeld een stiller wordende vloot. Hoeveel extra vluchten er worden toegelaten op basis van welke 'prestatie' is niet concreet gemaakt.

De 'luchtzijdige' ontwikkelingen zijn op basis van het bovenstaande onzeker te noemen. Nieuwe landzijdige ontwikkelingen, zoals sturen op minder hinder en het toepassen van geluidadaptief bouwen, zijn in onderzoek. Dat maakt dat niet met zekerheid aan te geven is hoe dit alles de leefkwaliteit in de wijk Stommeer gaat beïnvloeden.

## 3.10 Sectoraal gemeentelijk beleid

### *3.10.1 Gemeentelijk beschermd dorpsgezicht in welstandsnota*

Voorschriften behorende bij de waardestelling van het gemeentelijke beschermde dorpsgezicht:
De Berkenlaan, Jac. P. Thijsselaan en Kastanjelaan (Stommeer)

Voorschriften voor de inrichting en bebouwing aan De Berkenlaan, Jac. P. Thijsselaan en Kastanjelaan (Stommeer):

- Gevelbeeld aan de straatzijde in alle opzichten handhaven, zowel qua materiaal, kleur detaillering als gevelindeling
- De bestaande afmetingen van de woning en aanbouw handhaven: uitbreidingen op het zij-erf en aanpassing van hoogte en hoofdvorm van woning en aanbouw zijn niet toegestaan
- Het heldere onderscheid (hiërarchie) tussen hoofdgebouw en bijgebouw handhaven
- Detaillering aan de straatzijde conform de historische details van de oorspronkelijke opzet (jaren '20/'30)
- Gebruik van aluminium en plaatmateriaal aan de straatzijde is niet toegestaan
- Terughoudende, traditionele kleuren, conform het bestaande palet, voor de naar de straat gerichte zijden
- Bij eventuele renovatie de dakvlakken handhaven (dus ook nokrichting en –hoogte, behouden)
- (Vernieuwen van) dakbedekking met een traditionele keramische rode dakpan
- Renovatie van muurvlakken met een steen en voegwerk conform het bestaande (historische) metselwerk
- Doorsnijding van de gootlijn aan de straatzijde is niet toegestaan
- Indien noodzakelijk onderhoud dit vereist, dient de laanbeplanting zo mogelijk door dezelfde boomsoort te worden vervangen.
- Dakkapellen op het voordakvlak zijn in beginsel niet gewenst; eventuele voorstellen voor dakkapellen in het voordakvlak zullen worden beoordeeld in de specifieke context. De navolgende voorschriften m.b.t. dakkapellen op het voordakvlak dienen daarbij in ieder geval te worden gehanteerd:
    - De bouwkundige uitwerking (detaillering) van dakkapellen is conform de historische (jaren '20/'30) voorbeelden.
    - De afstand van dakkapellen tot de nok bedraagt minimaal 4 dakpannen; de afstand tot de zijkant bedraagt minimaal 5 dakpannen; de afstand tot de dakgoot bedraagt minimaal 2 dakpannen. Tussen dakkapellen minimaal 5 dakpannen aanhouden
    - De plaatsing en maatvoering van de dakkapellen op het voordakvlak zorgvuldig afstemmen op de bestaande gevelcompositie.
- De toepassing van houten kozijnen aan de straatzijde hebben de voorkeur, eventuele voorstellen voor kunststoffen kunststof kozijnen aan de straatzijde zullen worden beoordeeld in hun specifieke context. De navolgende voorschriften m.b.t. de toepassing van kunststof kozijnen dienen daarbij in ieder geval te worden gehanteerd:
- Het uiterlijk aanzien van kunststof kozijnen dient overeen te komen met het oorspronkelijke houten kozijn wat betreft de maatvoering en de profilering. De kozijnen dienen in een gedekte en terughoudende kleur worden te uitgevoerd (geen zuiver wit), conform de historische (jaren '20/'30) voorbeelden.
- Bij vervangende nieuwbouw gelden bovenstaande voorschriften als leidraad. Nieuwbouw dient zich te voegen in de bestaande karakteristiek. Daarbij dient te worden aangesloten bij het historische materiaalgebruik, de schaal en de maat van de woningen in de directe omgeving.
- De erfafscheiding aan de straatzijde heeft een hoogte van maximaal 1.00 m. De voorkeur daarbij gaat uit naar een groene (haag)beplanting.

De commissie voor ruimtelijke kwaliteit beoordeelt elk voorstel in zijn specifieke context en richt zich op behoud van de in dit document beschreven karakteristiek. Bovenstaande voorschriften zijn daarbij leidend. In uitzonderlijke gevallen (als de context hierom vraagt) kan hiervan, op onderdelen, gemotiveerd worden afgeweken.

### *3.10.2 Groenvisie*

Overeenkomstig de Groenvisie van Aalsmeer moet geprobeerd worden om meer groene kwaliteit op wijkniveau te realiseren. De kwaliteit van het groen in wijken kan versterkt worden door een gedifferentieerd beheer te voeren. Ook stelt de gemeente de versterking van het bloemkarakter als uitgangspunt. Dit kan worden gerealiseerd middels een diversiteit aan bladkleuren, bloeiende planten, heesters en bomen.

Een specifiek doel voor klassieke uitbreidingswijken zoals Stommeer is verstrekking van de belevingswaarde van groen door de afwisseling van open en gesloten groen te verstrekken. Hieronder vallen het verstrekken van zichtlijnen en het vergroten van zicht op water en bosschages.

Het plangebied is gelegen naast het Seringenpark, wat overeenkomstig de Groenvisie Aalsmeer, wordt aangeduid als groen gemeentelijk monument. De Groenvisie van Aalsmeer benadrukt het belang van het versterken van toegankelijkheid tot het groen en het vergroten van de belevingswaarde van groen.

### *3.10.3 Mobiliteitsagenda*

In januari 2022 zal de Mobiliteitsagenda door de gemeenteraad, naar verwachting, worden vastgesteld. De Mobiliteitsagenda gaat uit van 3 uitgangspunten, welke zijn voort gekomen uit de eerder door de gemeenteraad vastgestelde koersen in het Koersdocument.

*Uitgangspunt 1: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar*

- Wanneer we werken aan de bereikbaarheid van Aalsmeer, doen we dat met een regionale blik vanuit alle modaliteiten samen
- We maken lopen aantrekkelijker en veiliger, onder meer door verbetering van de bestaande routes en aanleg specifieke routes
- We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer
- We werken aan een regionaal en lokaal bereikbaar Aalsmeer per openbaar vervoer voor iedereen
- De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd verleiden we automobilisten om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden
- We werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken

*Uitgangspunt 2: Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk*

- Iedereen moet deel kunnen nemen in het verkeer en we streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050
- Bij wegwerkzaamheden zorgen we voor goede (alternatieve) routes voor alle vervoerswijzen

*Uitgangspunt 3: Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar*

- Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit worden vroegtijdig in de planvorming aan elkaar gekoppeld
- We kijken naar slimme vormen van mobiliteit
- Bij mobiliteitsvraagstukken kijken we naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en naar gedragsbeïnvloeding van inwoners en werknemers
- We houden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Aalsmeer goed in de gaten
- Duurzame mobiliteit draagt bij aan een schoon, gezond en leefbaar Aalsmeer

Vanuit de uitgangspunten betekent dit dat er in het plangebied wordt gekeken naar de bereikbaarheid vanuit alle modaliteiten, bijvoorbeeld door de aansluiting te vinden met het openbaar vervoer en in te zetten op een goede aansluiting van het fietsnetwerk, zodat gebruik van fiets en openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Ook houdt dit bijvoorbeeld in dat wordt ingezet op duurzame mobiliteit. De wijze waarop (openbare)laadinfrastructuur wordt ingepast in het plangebied moet tijdig worden afgestemd met de netbeheerder om zo voldoende capaciteit te kunnen genereren.

### *3.10.4 Verkeer en parkeren*

Voor de toepassing van de parkeernormen in het plangebied geldt op dit moment de “nota Parkeernormen Aalsmeer 2016”. De Nota Parkeernormen is gebaseerd op landelijke richtlijnen en wordt in de gehele gemeente gehanteerd. Door middel van een parkeerbalans zal de ontwikkelaar aan moeten tonen dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform de parkeernormen die gelden op moment van vergunningverlening.

Ten tijde van de vaststelling van de startnotitie gelden op basis van bruto vloeroppervlak de volgende parkeernormen:

**Wonen**

| Type | Eenheid | Parkeernorm |
|---|---|---|
| Woning groot >140m² | Per woning | 2,2 |
| Woning middel 100m²-140m² | Per woning | 1,9 |
| Woning klein < 100m² | Per woning | 1,5 |
| Kamerverhuur | Per kamer | 0,8 |
| Aanleunwoning & serviceflat | Per woning | 1,2 |

### *3.10.5 Energie en duurzaamheid*
De gemeenteraad heeft op 8 december 2016 nieuw Duurzaamheidsbeleid vastgesteld. De doelstelling in dit beleid is een fossielonafhankelijke gemeente in 2040.

Woningen dienen conform het bouwbesluit minimaal te voldoen aan BENG (Bijna Energie Neutraal Gebouw) en worden conform de Wet VET aardgas loos gerealiseerd. Bij de ontwikkeling van woningbouwprojecten wordt in gezamenlijkheid (stedenbouwkundigen, architect, installateur en ontwikkelaar) gezocht naar effectieve en efficiënte invulling van de energievraag van het project en de mogelijkheden tot duurzame opwek van energie. De netbeheerder wordt hierbij in een vroeg stadium betrokken. Collectieve warmte-oplossingen hebben de voorkeur boven individuele warmte-oplossingen omdat deze de piekvraag beperken en daarmee het elektriciteitsnet minder belasten. Nieuwbouw wordt waar mogelijk als startmotor ingezet om bestaande bouw verder te helpen in de warmtetransitie en zal minimaal de transitie voor de bestaande bouw niet bemoeilijken.

### *3.10.6 Water*
De waterparagraaf bij nieuwe plannen, ontwikkelingen en bij reconstructies en herinrichtingen is een wettelijk verplicht onderdeel in de voorbereiding. De waterparagraaf heeft geen wettelijk voorgeschreven format, maar moet de onderbouwing bevatten van de te behalen doelen op het gebied van klimaatadaptatie, riolering, water en waterbeheer.
Verschillende partners stellen eisen ten aanzien van het watersysteem. Primair zijn dit gemeente en waterbeheerder, maar ook de drinkwatersector kan eisen stellen of wensen aangeven, die moeten worden meegenomen.

De eisen en uitgangspunten van de Aalsmeerse waterbeheerders, het hoogheemraadschap van Rijnland (Aalsmeer) zijn separaat beschreven. De Keur, de Legger, de geldende Waterbeleidsplanen en watergebiedsplannen omvatten al een groot deel van het geldende beleid. Actuele eisen zijn bij het waterschap verkrijgbaar.

De gemeente zelf stelt eisen over klimaatadaptatie, riolering (afvalwaterverwerking, hemelwaterverwerking) en grondwaterbeheer. Hieronder is dat per thema aangegeven.

### *3.10.7 Klimaatadaptatie*
In maart 2021 is door de gemeente de Agenda en Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026 vastgesteld. Het actieplan geeft invulling aan de thema's die zijn benoemd in het Deltaplan Klimaatadaptatie en sluiten op hoofdlijnen aan bij de normen die zijn opgesteld van de metropoolregio Amsterdam (MRA). In de gemeentelijke agenda en actieplan worden naast beleid en maatregelen in de bestaande buitenruimte ook kaders en randvoorwaarden gegeven voor nieuwe ontwikkelingen.

De thema's waar het stedelijk gebied van Aalsmeer aan moet voldoen zijn:
A. Wateroverlast: inrichting voor verwerking van extreme buien en bestrijding van extreme grondwaterstanden
B. Hitte: beperking van de impact
C. Droogte: vergroten sponswerking
D. Waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbeperking

In onderstaand overzicht is op hoofdlijnen per thema aangegeven waar bij de planontwikkeling rekening mee moet worden gehouden. Verdere achtergrond en eisen zijn terug te vinden in de Agenda en Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer.

A. <u>Wateroverlast: inrichting voor extreme buien;</u>

*Ambitie:*
Bij een bui van 70 mm in één uur (die gemiddeld 1x per 100 jaar voorkomst) stroomt er vanuit de openbare ruimte geen water gebouwen in; daarnaast blijven nutsvoorzieningen en vitale objecten functioneren bij een bui van 90 mm in één uur. Op openbaar en privaat terrein streeft de gemeente ernaar dat regenwater als waardevol product wordt gezien. De gemeente streeft ernaar dat regenwater zoveel mogelijk opgevangen wordt waar het valt, hergebruikt wordt (groen, grondwater, toilet) of vertraagd wordt afgevoerd (invulling van de drietrapsstrategie Vasthouden-Bergen-Afvoeren)

*Nieuwbouw:*
Voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen geldt een waterbergingseis van 70 mm voor het te ontwikkelen gebied. Deze waterberging moet primair een plaats vinden in oppervlaktewater (minimaal 10% van het plangebied). De openbare ruimte en privaat terrein moeten zo zijn ontworpen en ingericht dat de resterende berging hier plaatsvindt en het water zonder schade kan worden vastgehouden, geborgen en afgevoerd. Dit moet worden aangetoond in het ontwerp.

B. Hitte, beperken van de impact

*Ambitie:*
De hitte impact is in 2050 niet erger dan in 2020; knelpunten van kwetsbare groepen uit de stresstest zijn onderzocht en waar nodig maatregelen getroffen. De negatieve gezondheidsimpact op kwetsbare groepen wordt verkleind; de openbare ruimte, gebouwen, nutsvoorzieningen en vitale functies worden hittebestendiger ingericht.

*Nieuwbouw:*
Bij nieuwbouwontwikkeling streeft de gemeente naar een zodanige inrichting van het gebied dat de gevoelstemperatuur binnen aanvaardbare normen blijft. Koele verblijfsplekken van minimaal 200 m2 zijn aanwezig op maximaal 300 m loopafstand om (de gevolgen van) hitte voor mens en natuur te beperken. Verblijfsplekken worden met minimaal 50% groen en 30% schaduw ingericht (bomen tellen voor beide). Daarbij is het van belang dat er rekening wordt gehouden met de bestaande Flora en Fauna en voor nieuwe beplanting keuzes worden gemaakt voor gebiedseigen Flora en Fauna.

C. Droogte: vergroten sponswerking;

*Ambitie:*
Droogte leidt niet tot onomkeerbare schade aan gebouwen, infrastructuur en natuur.

*Nieuwbouw:*
Een gebied bij een nieuwbouwontwikkeling wordt neerslag bergend en afvoer vertragend ingericht. Zodanig dat bij droogte bomen, groen, (dak)tuinen of andere voorzieningen van water worden voorzien. Daarom wordt het principe van de verdringingsreeks gehanteerd: vasthouden, bergen en afvoeren. Maatregelen die schade door bodemdaling tegengaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 30 jaar worden in het ontwerp opgenomen, zoals langdurige voorbelasting om restzetting te beperken.

D. Waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbeperking.

*Ambitie:*
Om de waterveiligheid blijvend te borgen draagt de gemeente actief bij aan de regionale samenwerking. Het waterschap is leidend bij dijkversterkingen en de Veiligheidsregio bij gevolgbeperking van overstromingen.

*Nieuwbouw:*
Inpassing van waterkeringen en gevolgbeperking van overstromingen zijn onderdeel van het ontwerpproces van de gebouwen en nieuwe inrichting.

Conclusie

De gemeente heeft ervoor gekozen om de uitwerking van klimaat adaptieve eisen met de programmering van reconstructies en herinrichtingen en de SO-projecten mee te nemen ("meekoppelkansen benutten").

### *3.10.8 Rioleringsbeheer*

Het Gemeentelijk Rioleringsplan Aalsmeer 2021-2026 (GRP) is begin 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Het borgt het beheer en onderhoud van het bestaande rioleringsstelsel en gaat in op de zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater, zowel voor bestaande bouw, als ook voor nieuwe ontwikkelingen. Ook beschrijft het de ambities hoe we in de toekomst klimaatbestendig, duurzaam en zorgzaam met de afvoer van afvalwater, het vasthouden, bergen en afvoeren van hemelwater en het reguleren van het grondwater omgaan. Tevens is het GRP de basis voor de hoogte van de jaarlijkse rioolheffing.

Het rioleringsbeheer voor de periode 2021-2026 sluit direct aan op de eisen die gesteld zijn in het Actieplan Klimaatadaptatie. Beheer, onderhoud en nieuw aanleg van riolering en drainage moeten bijdragen aan de eisen uit het Actieplan Klimaatadaptatie.

Achtergronden en nadere technische zijn eisen terug te vinden in het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2026.

<u>Inspelen op herontwikkeling en nieuwbouw</u>

In Amstelveen vinden in de komende periode ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Bij herontwikkeling en nieuwbouw bouwen we zoveel mogelijk klimaat adaptief, energieneutraal en aardgasvrij. Tegelijkertijd brengen we vroegtijdig in beeld wat uitbreiding betekent voor ons stedelijk watersysteem en de bestaande structuur van het riool. We streven naar meer waterveiligheid door het versterken van de sponsfunctie van (nieuw én oud) stedelijk gebied en optimale grondwaterniveaus.

De ruimtelijke ontwikkelingen hebben invloed op de bestaande afvoerstructuur. Kosten voor extra maatregelen aan het bestaande stelsel als gevolg van belasting door stedelijke ontwikkelingen komen in principe voor rekening van ontwikkelaars. De gemeente stelt wanneer nodig een afvoerstructuur op. Hierin houden wij rekening met toekomstige ontwikkelingen, maar ook met het verwachte vervangingsregime en ontwikkelingen op het gebied van afvalwatertransport. Het afvoerstructuurplan kan gebruikt worden als onderlegger om ontwikkelaars op de hoogte te brengen van de gevolgen van uitbreidingen en daar gezamenlijk het gesprek over aan te gaan.

### *3.10.9 Grondwaterbeheer*

Grondwaterbeheer is een wettelijk verplichte taak voor gemeenten en is in Amstelveen primair functiegericht grondwaterbeheer: het richt zich op de afstemming van het stedelijk grondwater op de grondgebruiksfuncties in de gemeente voor zover dit technisch mogelijk is en voor zover het andere doelen niet schaadt. Grondwaterbeheer is een complexe opgave waarvoor de gemeente een separaat Grondwaterzorgplan Amstelveen 2021-2026 heeft opgesteld, als bijlage bij het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2026. In dit grondwaterzorgplan staan de eisen beschreven die de gebruiksfuncties stellen aan het stedelijk grondwater; en hoe deze eisen invulling gegeven kan worden. Onder meer is beschreven welke maximale en minimale grondwaterstanden voor gebruiksfuncties gelden.

## 3.11 Onderzoeken met betrekking tot uitvoerbaarheid

Om de gewenste woningbouwontwikkeling planologisch-juridisch mogelijk te kunnen maken dient in de te doorlopen planologische procedure de uitvoerbaarheid te worden aangetoond. Hieronder wordt vooruitgeblikt om welke benodigde onderzoeken het in dit geval gaat.

### *3.11.1 Ladder duurzame verstedelijking*

Op basis van het landelijke Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) dient bij woningbouwplannen de ladder voor duurzame verstedelijking te worden doorlopen. Dit geldt alleen in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Bij woningbouw zijn projecten vanaf 12 woningen een stedelijke ontwikkeling. Of de stedelijke ontwikkeling nieuw is, hangt af van de vraag of er sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd. Bij een functiewijziging moet ook de aard en omvang van de wijziging betrokken worden. In het vervolgtraject moet nagegaan worden of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In het kader van een ruimtelijke ordening moet, los van de Ladderverplichting, bij de uitvoerbaarheid sowieso aandacht worden besteed aan de behoefte van het plan. De verwachte conclusie is dat er een behoefte aan woningen bestaat en dat in die behoefte binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

### *3.11.2 Milieueffectenrapportage (m.e.r.)*

Voor het plangebied dient met oog op de beoogde ontwikkeling van ca. 26 woningen een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats te vinden. Het opstellen van een aanmeldnotitie zal de eerste stap in de procedure zijn voor het uitvoeren van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling. Op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn er twee uitkomsten mogelijk:

1. Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen niet uitgesloten worden, er dient een m.e.r.-procedure doorlopen te worden.
2. Belangrijke nadelige milieugevolgen treden niet op: er wordt gemotiveerd aangegeven dat het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet nodig is.

### *3.11.3 Archeologie*

Het is voor gemeenten verplicht om bij bodemingrepen van enige omvang het behoud van archeologische waarden af te wegen tegen andere belangen. In de Beleidsnota Archeologie gemeente Amstelveen uit 2013 wordt hier een uitvoeringskader aan gegeven. In de Beleidsnota is uitgezocht welke archeologische waarden reeds bekend zijn en welke waarden verwacht worden. Op basis hiervan is de gemeente verdeeld in verschillende archeologiegebieden, met elk zijn eigen ‘spelregels’, die bepalen bij welke planomvang en diepte rekening gehouden moet worden met archeologie. Het plangebied De Hoeksteen ligt in het gebied met de archeologische waarde 5. Dat houdt in dat de archeologische verwachtingswaarde dusdanig laag is, dat er in dit gebied geen afweging van het archeologisch belang noodzakelijk is.

### *3.11.4 Stikstof*

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000 gebied of het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Ook is het plangebied niet gelegen in een van de door de provincie aangewezen stiltegebieden. De nabijgelegen Westeinderplassen behoren tot het Natuurnetwerk Nederland. De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden zijn Botshol en de Nieuwkoopse Plassen en de Haeck. Deze liggen respectievelijk op ca 9 en 11 km van het plangebied De Hoeksteen. Een onderzoek zal verricht moeten worden om de effecten van de planontwikkeling op de stikstofdepositie in beeld te brengen.

### *3.11.5 Flora en Fauna*

Ten behoeve van de voorgenomen werkzaamheden aan het voormalige schoolgebouw en de overige panden is een Quick Scan in het kader van de Wet natuurbescherming uitgevoerd. In de Quick Scan is voor de soortgroepen vleermuizen en vogels met jaarrond beschermde voortplantings- of verblijfplaatsen (huismus en gierzwaluw) vervolgonderzoek geadviseerd. Uit het vervolgonderzoek is gebleken dat een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd dient te worden voor de gewone dwergvleermuis en ransuil. De ontheffing wordt aangevraagd.

### *3.11.6 Bodem*

In het kader van de voorgestane ontwikkeling zal bepaald moeten worden of een verkennend onderzoek (NEN 5740) nodig is om aan te tonen dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde (gewijzigde) gebruik. Uit het beperkt historisch onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van deze startnotitie blijkt dat er geen verdenking op ernstige bodem-of grondwaterverontreiniging bestaat. Een verkennend bodemonderzoek zal verricht worden voor het opstellen van het bestemmingsplan.

### *3.11.7 Luchtkwaliteit*

De ontwikkeling van voorgestelde woningbouwlocatie is ingevolge de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" aangewezen als een categorie die niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging, aangezien er minder dan 1.500 woningen gebouwd zullen worden. Een luchtkwaliteit onderzoek is daarom niet nodig. Uit de zogenaamde monitoringstool van de Rijksoverheid blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse voldoet aan de normen uit de Wet milieubeheer.

### *3.11.8 Geluid*

Voor de geluidbelasting zijn in de Wet Geluidshinder voorkeursgrenswaarden opgenomen. Ook kan er cumulatie van geluid optreden, maar dat is afhankelijk van de hoogte van deze waarden en of er meer geluidsbronnen aanwezig zijn (bijv. wegverkeer en vliegverkeer en/of industriegeluid etc.). Uit een akoestisch onderzoek moet blijken of aan de voorkeursgrenswaarden wordt voldaan. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen. Daarnaast hebben we beleid waaraan getoetst moet worden. Dat geluidbeleid is vastgelegd in de Deelnota Hogere Waarden uit 2007 voor de Regio Amstelland – Meerlanden. In het beleid is een aantal aspecten opgenomen die een rol spelen in de afweging voor een hogere grenswaarde. Deze aspecten zijn: het heersende geluidsniveau, het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau en cumulatie en compensatie.

### *3.11.9 Externe veiligheid*

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van de dichtstbijzijnde hogedruk aardgasleiding. Er is geen LPG-tankstation, Bevi-inrichting of route gevaarlijke stoffen in de buurt waarmee rekening moet worden gehouden. Wel ligt het plangebied binnen het LIB5 gebied (voorheen de 20Ke contour). Vanwege het Luchthavenindelingbesluit Schiphol dient bij nieuwe ontwikkelingen in dit gebied te worden gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijkheid van een vliegtuigongeval.

### *3.11.10 Niet gesprongen explosieven (NGE)*

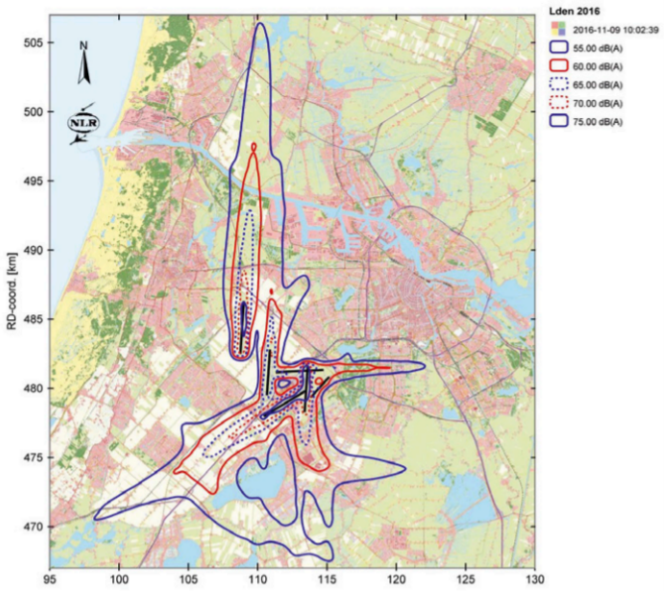
Uit de NGE Risicokaart Aalsmeer blijkt dat er binnen het plangebied geen sprake is van een aantoonbaar verhoogde kans op het aantreffen van achtergebleven niet-gesprongen explosieven (NGE). Dit betekent dat werkzaamheden binnen dit gebied regulier doorgang kunnen vinden.

# Bijlage 3: Onderbouwing project specifieke randvoorwaarden

## 4. Randvoorwaarden wonen nabij en met de luchthaven

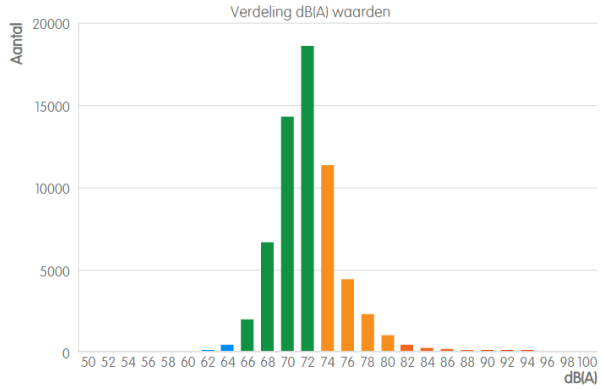
Rekenschap geven: geluid

De wijk Stommeer is een geluid belast gebied als gevolg van het vliegtuiggeluid. Voor de geluidproductie van Schiphol gelden normen die in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) zijn opgenomen. Deze geluidsnormen zijn gerelateerd aan de jaargemiddelde geluidbelasting per etmaal (Lden) en per nacht (Lnight). Stommeer kent een geluidsbelasting Lden van tussen de 55 dB(A) en 60dB(A). De Lnight is lager dan 50 dB(A).




*Afbeelding 10: Geluidsbelastingkaarten luchthaven Schiphol voor het gebruiksjaar 2016*

Deze normen geven echter geen inzicht in de piekbelasting op bepaalde momenten. Door jaargemiddelden te hanteren is daar geen specifiek inzicht in. Inzicht in gemeten geluidsbelasting is te vinden op de website van NOMOS. In de omgeving van Schiphol bevinden zich verspreid meetpunten, met behulp waarvan gegevens worden verzameld over de geluidsbelasting, de hoogte van passerende vliegtuigen, het aantal waarnemingen en bijvoorbeeld de bestemming van de vliegtuigen.




*Afbeelding 11: Geluidsmetingen NOMOS-meetpunt 10, periode januari – december 2019*

Aangezien in 2020 en 2021 als gevolg van de Corona pandemie beduidend minder gevlogen is dan de jaren ervoor, is via de website van NOMOS het rapport geraadpleegd van de geluidsmetingen over het jaar 2019. Op basis van een meetpunt in de wijk Stommeer (Clusiusstraat) blijkt dat hier frequent een piekbelasting gemeten is van meer dan 70 dB(A). Ondanks deze piekbelasting is het onder voorwaarden toestaan van woningbouw ruimtelijk inpasbaar en verdedigbaar.

1. Op de eerste plaats kan met de woonfunctie een nieuwe, permanente invulling worden gegeven aan een terrein dat in de loop der tijd zijn onderwijsfunctie verloren heeft. Aangezien leegstand van gebouwen omwille van het op peil houden van de leefbaarheid in de wijk voorkomen moet worden, is het van belang dat het terrein van het schoolgebouw een nieuwe bestemming krijgt. En dat de bijbehorende buitenruimte wordt opgewaardeerd.

2. Verder wordt het terrein reeds omsloten door bestaande woningen. De woonfunctie voegt zich daarmee in de bestaande ruimtelijk-functionele opzet van de buurt. Het plangebied bevindt zich bovendien in de directe nabijheid van groenvoorzieningen, zoals het Seringenpark. Voor de beleving van de woonomgeving is dit een positieve omgevingskwaliteit.

3. Rekening houdend met het geluid en de ligging van de startroute voor vliegtuigen wordt bij de stedenbouwkundige opzet van het nieuwbouwplan uitgegaan van bebouwing parallel aan die route. Daarmee ontstaat aan één kant van de bebouwing een geluidsluwere zijde. Bouwkundig gezien gaat het ontwerp van de woningen uit van een overkraging waardoor de buitenruimte onder die overkraging zoveel mogelijk afgeschermd wordt van het vliegtuiggeluid. Het oppervlak aan (collectieve) buitenruimte blijft beperkt. Daarnaast zullen eisen worden gesteld aan de isolatie van de woningen, daarbij ook rekening houdend met de gemeten piekbelasting.

4. Het woningbouwplan richt zich op een- en tweepersoonshuishoudens. De behoefte aan dit soort woningen is groot. Het is de bedoeling dat toevoeging van dit type woningen aan de lokale woningvoorraad van Aalsmeer bijdraagt aan de door de gemeente gewenste doorstroming op de woningmarkt. De woningen bieden bijvoorbeeld kansen voor inwoners uit Stommeer zelf, die hun eengezinswoning willen verruilen voor een kleinere woning.

Alles afwegend is er aanleiding genoeg om woningen toe te voegen in geluid belast gebied, maar wordt bij de ruimtelijke opzet expliciet rekening gehouden met de in het gebied optredende geluidshinder.

5. Tot slot zullen de kopers van de woningen geïnformeerd worden over het feit dat zij gaan wonen in geluid belast gebied. Deze informatie wordt ook via privaatrechtelijke overeenkomsten vastgelegd.

<u>Rekenschap geven: externe veiligheid</u>
De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is zeer klein te noemen. Deze is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de LIB 3 zone. Een dergelijke kans wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) als zo gering gezien dat het risico aanvaardbaar wordt geacht. Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten verlopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen gelden voor vliegtuigen (technische veiligheid) maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van een luchthaven werken en voor reizigers. De rijksoverheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen. De gemeente kan geen maatregelen treffen om ongelukken met vliegverkeer te voorkomen (bronmaatregelen).

*Beschrijving maatregelen*
1. De noord- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het hiervoor geldende protocol op. De kwaliteit van de nood- en hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties.

2. Voor een snelle en adequate hulpverlening in geval van een ramp is het van belang dat de locatie voor hulpdiensten goed bereikbaar is en dat mensen de mogelijkheid hebben om te vluchten. Het plangebied is voor hulpdiensten goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Daar komt bij dat de uitrijpost van brandweer en ambulance hemelsbreed op nog geen kilometer afstand van de locatie ligt. Hulpdiensten kunnen daardoor zeer snel ter plaatse zijn.

3. De directe omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door veel openheid. Het Seringenpark, de begraafplaats en het sportpark zijn open gebieden waar inwoners in geval van een ramp naartoe kunnen vluchten dan wel opgevangen worden. Bijkomend voordeel is dat zowel

in het park als aan de rand van de begraafplaats zich oppervlaktewater bevindt. In geval van een ramp kan dit gebruikt worden als bluswater.

4. Door de type bebouwing in de Ophelialaan en de Jac. P. Thijsselaan en de aanwezigheid van de onbebouwde gebieden wordt de omgeving van het plangebied gekenmerkt door een lage bebouwingsdichtheid. Ook het bouwplan zelf is bescheiden van aard. Het gaat om 26 woningen. Daardoor zijn er in het gebied relatief weinig mensen woonachtig. Ook dit verkleint de kans op dodelijke slachtoffers op de grond in geval van een vliegtuigongeluk.

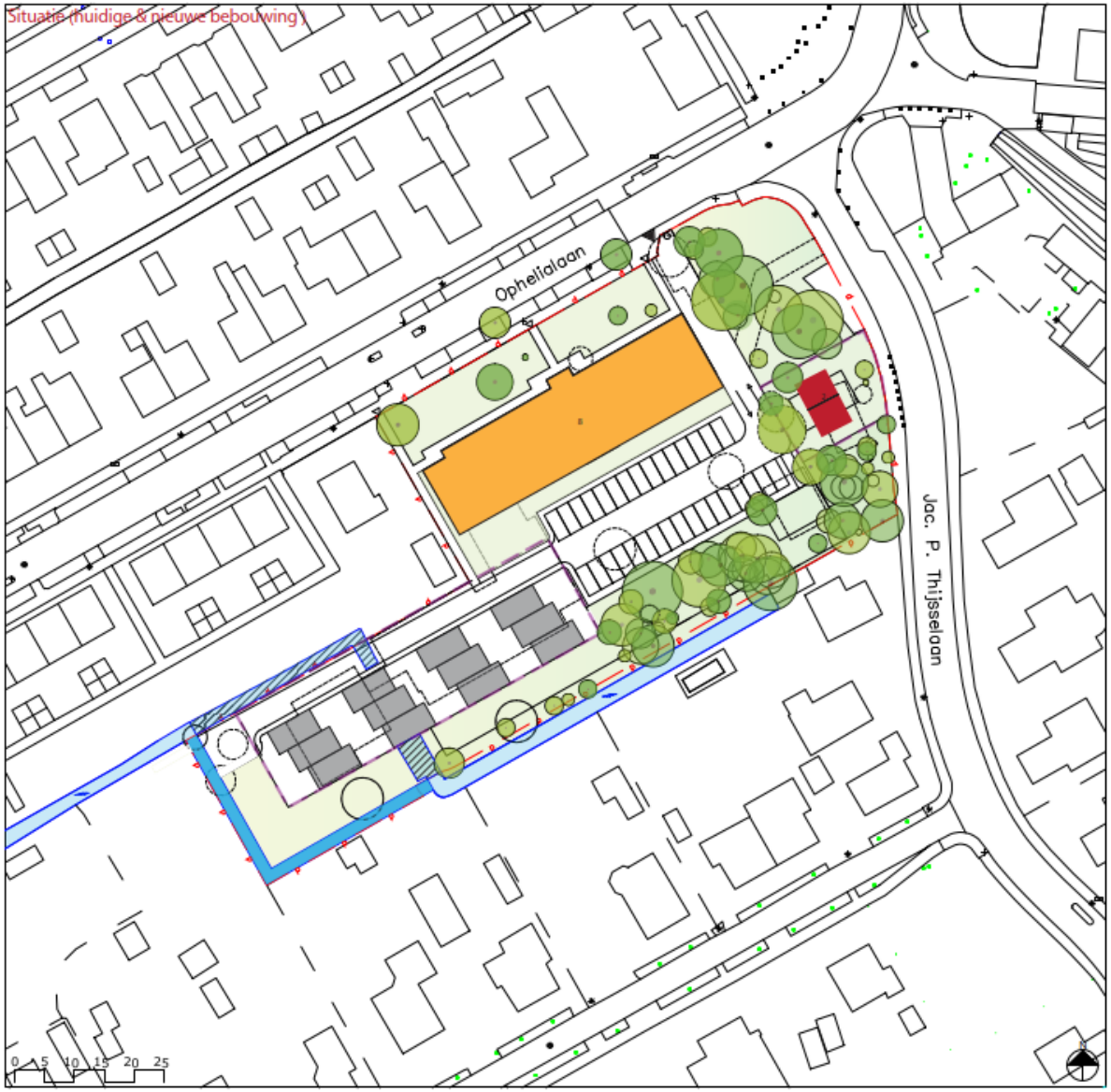
Gelet op de ligging van de woningen nabij de uitrijpost van hulpdiensten, (blus)water en groen, het lage woningaantal in combinatie met de zeer lage kans op een vliegtuigongeval, wordt deze ontwikkeling aanvaardbaar geacht.

Zoals beschreven in hoofdstuk 3.2 en 3.8 (in bijlage 3) resulteert de ligging van het plangebied in Lib-4 gebied zich onder andere in beperkingen voor woningbouw en geluidsoverlast. Lang is gedacht dat tegen vliegtuiggeluid 'van boven' niets te doen is. Recent onderzoek heeft uitgewezen dat dit mogelijk onterecht is. Een slimme inrichting van de bebouwde omgeving kan helpen de impact van het geluid te verminderen. Dit wordt geluidadaptief bouwen genoemd.
In de verdere uitwerking van het plan dient met de volgende voorwaarden rekening gehouden te worden.

In overeenstemming met het Luchthavenindelingbesluit is er ruimte voor maximaal 26 woningen in het plangebied. In het op te stellen stedenbouwkundig plan, de herinrichting van de buitenruimte (deels openbare ruimte), bij het ontwerp van de woningen en de materialisatie dient de geluidsbelasting van vliegverkeer in ogenschouw genomen te worden. Aan de hand van enkele schetsmatige verkavelingen die zijn voorgelegd aan "Soundscaping Consulting" (adviseur betrokken bij provincie in het kader van geluidadaptief bouwen) op basis van dat advies zijn de uitwerkingspunten van toepassing zoals opgenomen in hoofdstuk 4.1. van de startnotitie

# Bijlage 4: Verkavelingsschets en impressies hoofdgebouw voormalige school


Nieuwe situatie
Ophelialaan
Jac. P. Thijsselaan
0 5 10 15 20 25
Legenda:
Totaal plangebied
Footprint schoolgebouw
Footprint nieuwe woonbebouwing
Voetpad
Terras
Groen openbaar
Groen prive'
Groen collectief
Haag
Erfscheidingen
fietsenberging zoekgebied
Water
Collectieve plek, indicatief
Verblijfsgebied inclusief prive terras
Keergelegenheid hulpdiensten
Ontsluiting achterterrein
Ontsluiting nieuwe appartementen
Parkeren zoekgebied




Legenda:

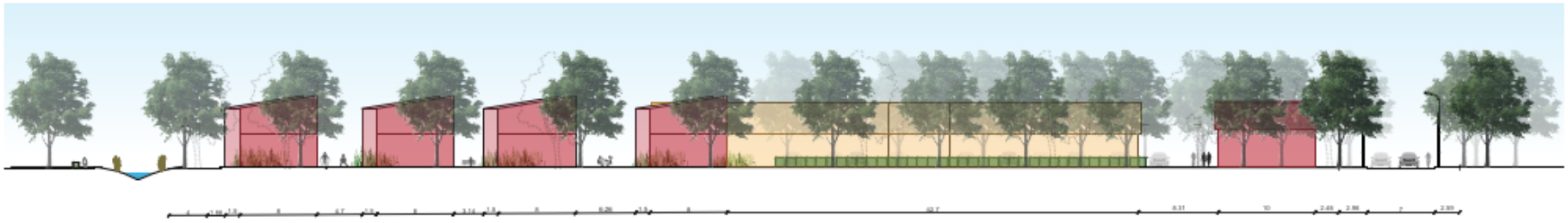
- Totaal plangebied
- Footprint schoolgebouw
- Plangebied nieuwe woonbebouwing
- Gebouwen gesloopt
- Bomen verwijderen
- Voetpad verwijderen
- Footprint nieuwe woonbebouwing
- Water-nieuwe situatie
- Water-bestaande situatie
- Water te dempen
- Ontsluiting achterterrein
- Ontsluiting schoolgebouw

- Gebouwen gesloopt 812 m2
- Nieuwe woonbebouwing 451 m2

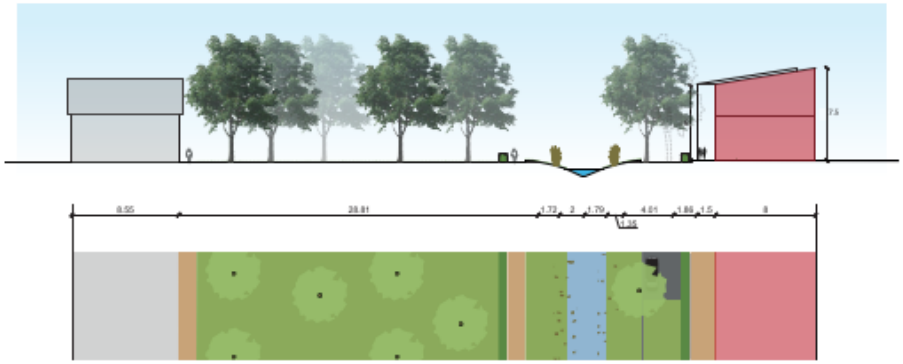


Profiel A



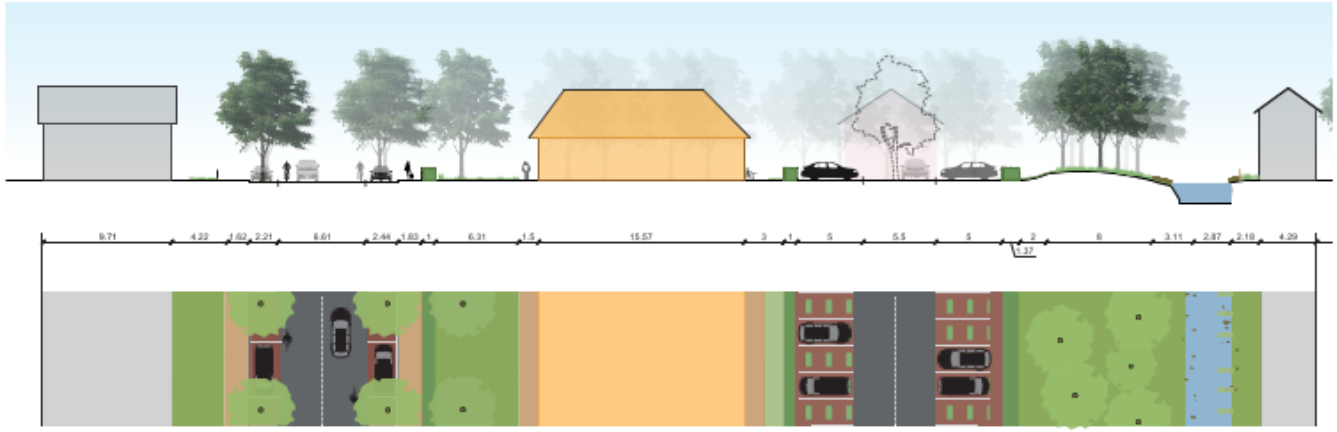


Profiel B

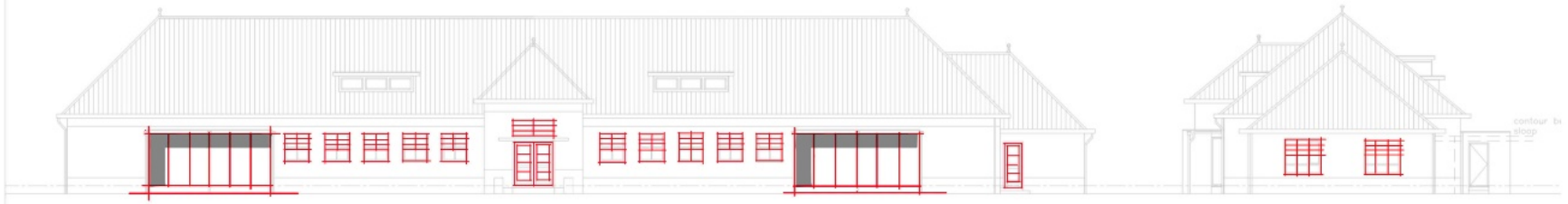


Profiel C





Profiel D



Voorgevel



Rechter zijgevel

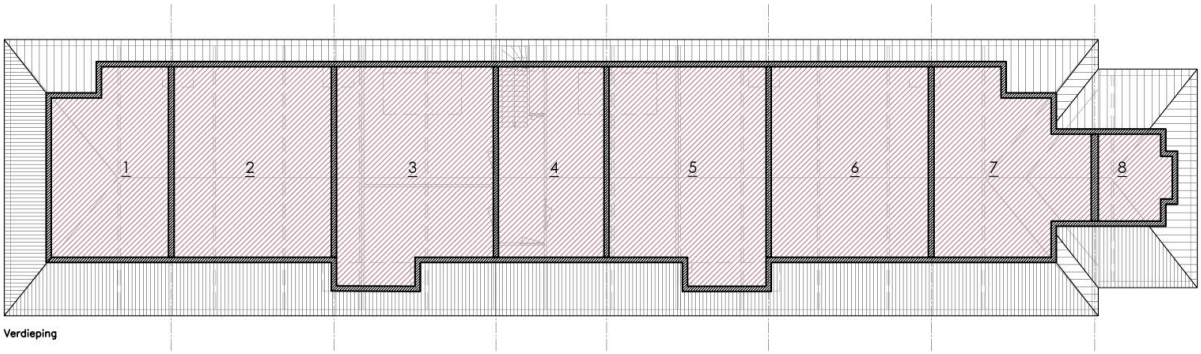


Achtergevel

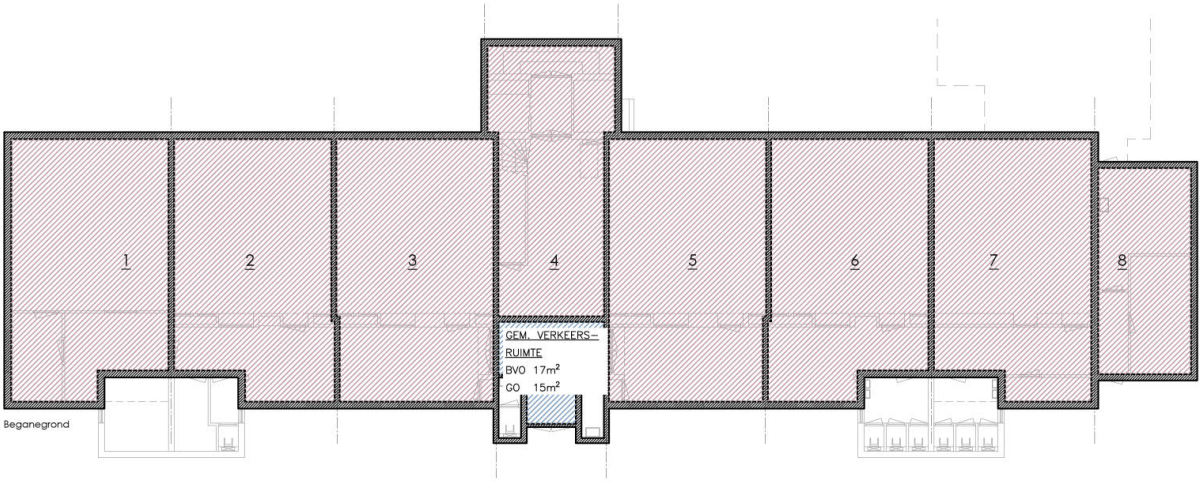


Linker zijgevel

11855
4020
6765
10655
14475
2100
11425
46830
20415
6000
4240
2094
1208
9378
16449
1270
2500
Verdieping
1
2
3
4
5
6
7
8
SKL1
SKL2
BL
OR
B
SKL
DAKKAPEL
contour bestaand
L8000




Verdieping




Beganegrond

| Woning 1 | | Woning 2 | | Woning 3 | | Woning 4 | | Woning 5 | | Woning 6 | | Woning 7 | | Woning 8 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BVO totaal | 166m² | BVO totaal | 162m² | BVO totaal | 164m² | BVO totaal | 119m² | BVO totaal | 164m² | BVO totaal | 162m² | BVO totaal | 166m² | BVO totaal | 80m² |
| GO totaal | 110m² | GO totaal | 127m² | GO totaal | 134m² | GO totaal | 93m² | GO totaal | 134m² | GO totaal | 127m² | GO totaal | 116m² | GO totaal | 46m² |