Ruimtelijke onderbouwing Wilgenlaan 5, Zwanenburg

Gemeente Haarlemmermeer

Datum: 8 april 2024

INHOUD

TOELICHTING

1	**Inleiding**	**3**
1.1	**Aanleiding**	**3**
1.2	**Het plangebied**	**3**
1.3	**Geldend bestemmingsplan**	**4**
1.4	**Leeswijzer**	**6**
2	**De omgeving van het plangebied en het plan**	**7**
2.1	**Huidige situatie**	**7**
2.2	**Het plan**	**9**
3	**Beleidskader**	**13**
3.1	**Inleiding**	**13**
3.2	**Rijksbeleid**	**13**
3.3	**Provinciaal beleid**	**15**
3.4	**Gemeentelijk beleid**	**22**
4	**Milieu- en omgevingsaspecten**	**33**
4.1	**Inleiding**	**33**
4.2	**Milieu-aspecten**	**33**
4.3	**Omgevingsaspecten**	**53**
5	**Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**61**
5.1	**Economische uitvoerbaarheid**	**61**
5.2	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**61**

Bijlagen

1. Verkennend bodemonderzoek Wilgenlaan, Grondslag, 12 april 2023
2. Akoestisch onderzoek wegverkeer Wilgenlaan, De Milieu-adviseur, 8 april 2024
3. Quick scan beschermde planten- en diersoorten Wilgenlaan 5 Zwanenburg, Adviesbureau Mertens, 1 december 2023

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Wilgenlaan 5 staat een bedrijfspand, bestaande uit twee bouwlagen, dat niet effectief voor deze doeleinden gebruikt kan worden. Het pand ligt temidden een gemengd gebied waar meerdere woningen voorkomen, hetgeen milieuhygiënische beperkingen opwerpt ten aanzien van de bedrijfsactiviteiten die mogelijk zijn ter plaatse. De locatie ligt ook niet op een herkenbare plek en de bereikbaarheid en logistiek zijn ook niet optimaal. Er is daarom nagedacht over een wijziging van het gebruik. De woonfunctie dient zich als logische vervolgfunctie aan, gegeven de omstandigheid dat er in de omgeving al gedomineerd wordt door deze functie. Bovendien is er nog steeds grote vraag naar woningen en kan het bestaande pand relatief eenvoudig naar deze functie worden getransformeerd. Daarmee is sprake van duurzaam ruimtegebruik. De bestaande footprint wordt dus gevolgd; wel wordt er een bouwlaag toegevoegd, zodat er uiteindelijk 17 appartementen gerealiseerd worden. Het gaat om een ruimtelijk en stedenbouwkundig gewenst plan.

Wel is sprake van strijd met het bestemmingsplan, zie verder dit hoofdstuk. De strijdigheden kunnen worden vergund met toepassing van artikel 2.12, lid 1 onder a sub 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Toepassing van dit wetsartikel vereist een goede ruimtelijke onderbouwing, waar dit document in voorziet.

1.2 Het plangebied

Het plangebied ligt aan de Wilgenlaan 5 in Zwanenburg, nabij de ringvaart van de Haarlemmermeer, even ten noorden van een sportcomplex en de A5. Het perceel staat kadastraal bekend HLM03-A-6692 en meet 1.997 m^2.



Ligging plangebied



Plangebied ingezoomd

1.3 Geldend bestemmingsplan

Primair geldt het bestemmingsplan Zwanenburg, vastgesteld op 13 juni 2013. De gronden hebben de bestemming Bedrijf gekregen, met een bouwvlak voor het gebouw en een maximale bouwhoogte van 7 m. voor het gehele perceel is een functieaanduiding bedrijf tot en met categorie 2 opgenomen en een gebiedsaanduiding Luchtvaartverkeerzone-LIB opgenomen.
De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen in de bij dit plan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten, waarbij geldt dat:

- ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 2' bedrijfsactiviteiten behorende tot bedrijfscategorie 1 en 2 zijn toegestaan;

(..)
met daarbij behorend(e):

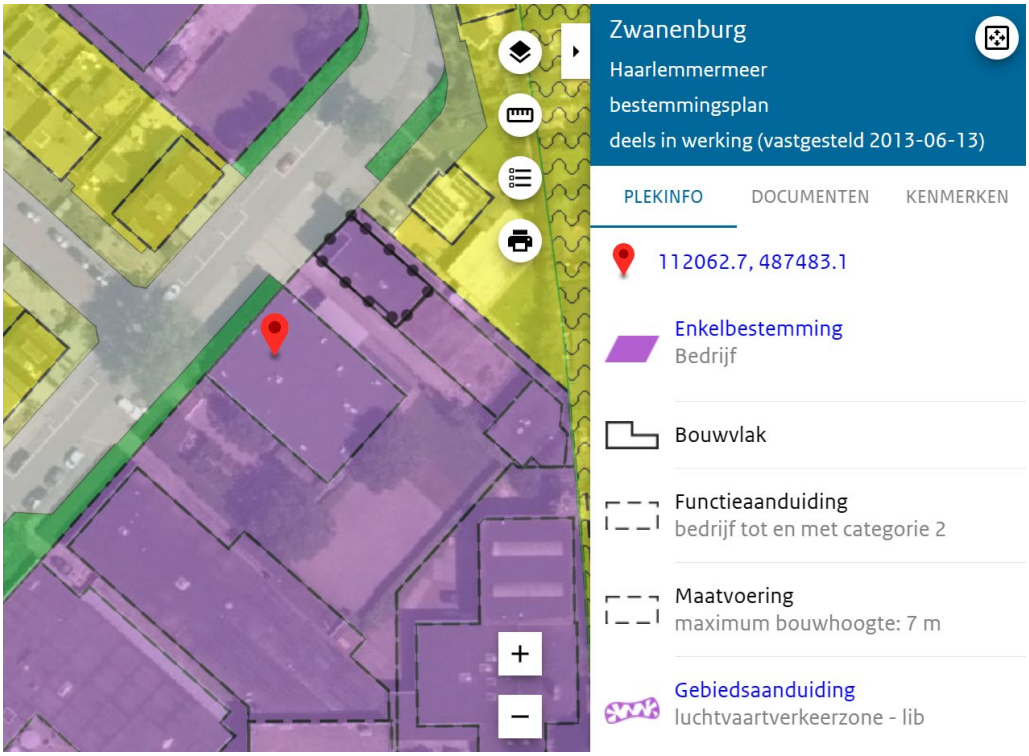
- verhardingen, in- en uitritten;
- fiets- en voetpaden;
- groen;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- nutsvoorzieningen;
- parkeervoorzieningen;
- kantoren;

met dien verstande dat:

- garagebedrijven niet zijn toegestaan;
- geluidzoneringsplichtige inrichtingen niet zijn toegestaan;
- verkooppunten van motorbrandstoffen niet zijn toegestaan;

- risicovolle inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen en het Vuurwerkbesluit, opslag hieronder begrepen, niet zijn toegestaan.

De gronden mogen dus niet gebruikt worden voor woondoeleinden, hetgeen strijd met het bestemmingsplan oplevert. Tevens wordt het gebouw zoals aangegeven opgetopt met één bouwlaag, waardoor de bouwhoogte op 10 m uitkomt, waarmee de maximaal toegestane bouwhoogte van 7 m wordt overschreden.



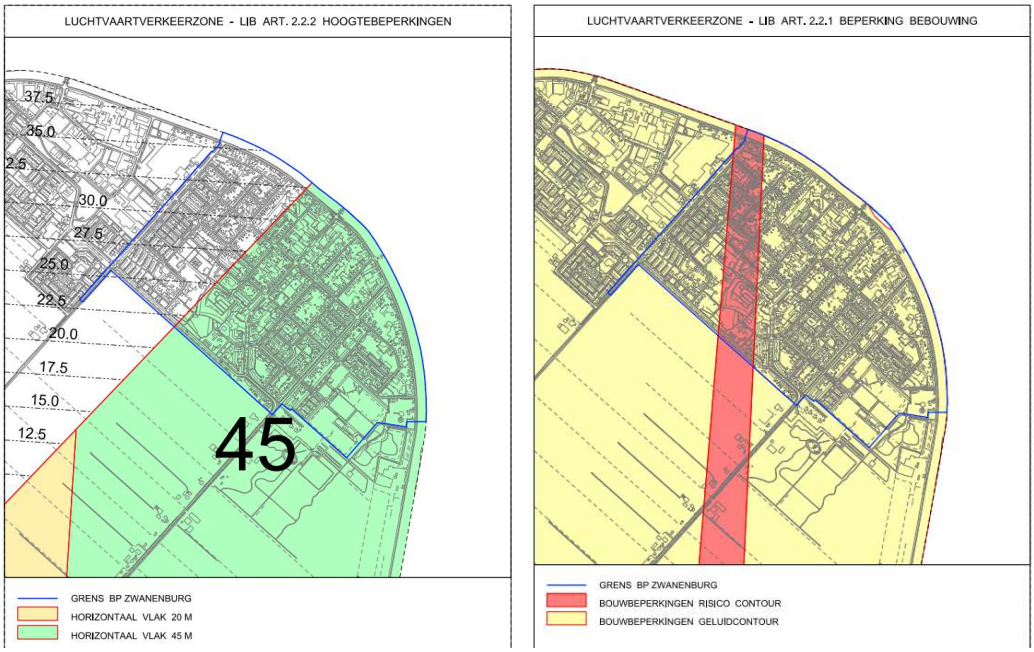
Uitsnede geldend bestemmingsplan Zwanenburg

Voor zover de gronden, met de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone', zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2, zoals aangegeven in bijlage LIB 222, gelden de beperkingen met betrekking tot de hoogte van gebouwen, andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde en objecten, gesteld in artikel 2.2.2 van het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol".

Het plangebied ligt in zowel het beperkingengebied bebouwing als het hoogtebeperkingengebied (maximale hoogte mag 45 m bedragen), zie afbeeldingen navolgende pagina. Verwezen wordt echter naar het oude Luchthavenindelingsbesluit en de oude kaarten. Zie voor de actuele regeling en situatie hoofdstuk 4.

Er geldt ook een Parapluplan parkeerregels, vastgesteld op 4 oktober 2018. Hierin wordt in essentie geregeld dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig moeten zijn gezien de parkeerbehoefte. Die wordt bepaald aan de hand van het gemeentelijk parkeerbeleid. Zie hiervoor hoofdstuk 2. In een partiele herziening van dit plan (het bestemmingsplan heeft als ontwerp ter inzage gelegen maar is nog niet vastgesteld) past de gemeente de regeling aan, dit heeft met name betrekking op de binnenplanse afwijkingsmogelijkheid van voornoemde basisregel. Omdat er echter op eigen terrein voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid heeft de partiele herziening geen relevantie voor het plan.

Tot slot geldt een Parapluplan Wonen, vastgesteld op 23 november 2022. Hierin wordt geregeld dat een woning door maximaal één huishouden mag worden bewoond. Geregeld wordt niet dat maximaal het bestaande aantal woningen is toegestaan, wat wel de bedoeling lijkt te zijn. Niet geheel duidelijk is of dit parapluplan daarom strijdigheid oplevert. Voor zover dat het geval is, wordt deze met de voornoemde buitenplanse afwijkingsmogelijkheid artikel 2.12, lid 1 onder a sub 3 Wabo weggenomen.



Bijlagen bij regels LIB zones

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een omschrijving gegeven van de huidige situatie, de omgeving van het plangebied en de beoogde ontwikkelingen. In hoofdstuk 3 komt het beleidskader aan bod waarin de relevante beleidsplannen die de verschillende overheden hebben opgesteld, wordt beschreven. De sectorale aspecten ten behoeve van het aantonen van de uitvoerbaarheid van het plan worden tot slot in hoofdstuk 4 behandeld. In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens de aspecten verkeer en verkeerslawaai, milieu, waterhuishouding, ecologie en archeologie beschreven. De ruimtelijke onderbouwing eindigt met een beschrijving van de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

2 De omgeving van het plangebied en het plan

2.1 Huidige situatie

Zwanenburg is een dorp gelegen in de gemeente Haarlemmermeer, even ten zuiden van Halfweg. Het vormt een dubbeldorp met Halfweg dat aan de 'andere kant' ligt, buiten de Haarlemmermeerpolder. Het ligt in een deel van Nederland dat vroeger een moerasgebied was en later een veengebied. In het veenland van Noord-Holland ontstond een aantal zich snel uitbreidende meren, waaronder het Haarlemmermeer, dat via de toen niet bedijkte IJ in contact stond met de Zuiderzijde.

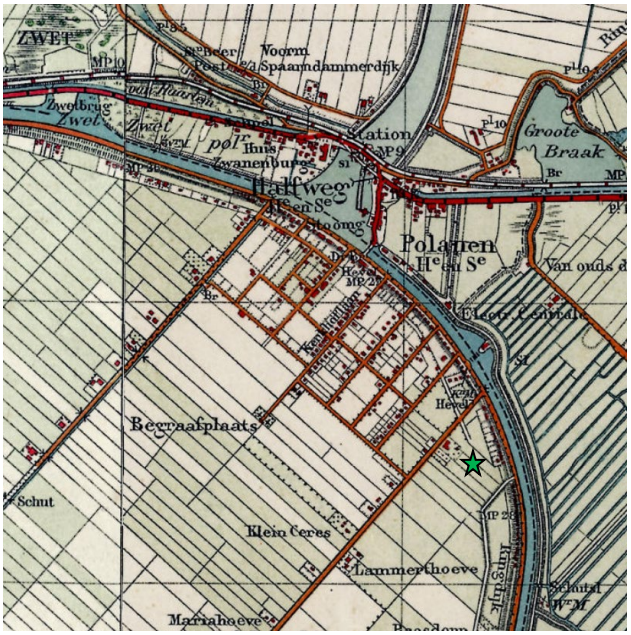


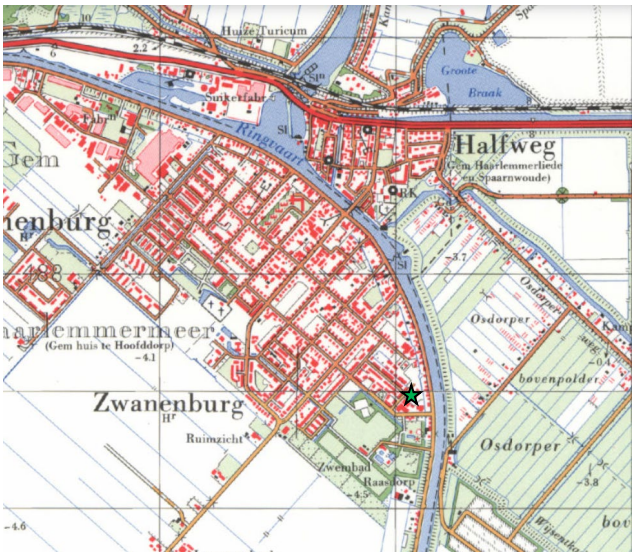
Uitsnede kaart Chr. Sgrooten, 1573

Ter bescherming tegen het open IJ werd vanaf de 13e eeuw de Spaarndammerdijk aangelegd. De dijk lag ten noorden van Halfweg en vormde eeuwenlang de scheiding tussen de watermassa's van het Haarlemmermeer en het open IJ. In 1492 zijn in Halfweg twee houten spilsluizen aangelegd door het Hoogheemraadschap van Rijnland voor de afwatering van het Spieringmeer. In 1509 spoelt het land tussen het Spieringmeer en het Haarlemmermeer weg als gevolg van een stormvloed en wordt het Spieringmeer opgenomen in de Haarlemmermeer.

In 1632 wordt de trekvaart tussen Haarlem en Amsterdam aangelegd wat de geïsoleerde ligging van Zwanenburg en Halfweg deed afnemen. In 1839 wordt de eerste spoorlijn van Nederland aangelegd tussen Haarlem en Amsterdam met een brug over de Oostsluis. In 1852 wordt de Haarlemmermeer ingepolderd en in 1866 wordt een ijzeren spoorbrug aangebracht over de Oostsluis. Daarna werd een zijkanaal gegraven vanuit het Noordzeekanaal (IJ) welke aantakt op de Ringvaart van de Haarlemmer. Zwanenburg is eigenlijk pas na de drooglegging van Haarlemmermeerecht ontstaan doordat landarbeiders zich gingen vestigen onderaan de dijk op de goedkopere gronden. Langzaam krijgt Zwanenburg dan zijn huidige vorm en omvang, die lange tijd beperkt blijft tot enige bebouwing/activiteiten rondom de sluizen/ punt waar zijkanaal/ Ringvaart elkaar ontmoeten. Er is sprake van enige woonbebouwing en bedrijfsbebouwing, waarvan de suikerfabriek meest in het oog springt. Na de Tweede Wereldoorlog vinden in Zwanenburg diverse planmatige uitbreidingen plaats, waar het plan-

gebied in ligt. Of nabij. Want het perceel grenst aan een planmatig gebouwd woonwijkje uit de jaren ’60 van de vorige eeuw, maar feitelijk ligt het binnen een compact bedrijventerrein, dat min of meer organisch is ontstaan.





Afbeeldingen historische atlas, ca. 1925 boven en ca. 1970

Het gebied kenmerkt zich zodoende door een gemengd karakter. Enerzijds zijn diverse woningen aanwezig, meestal bestaande uit twee bouwlagen met kap, in rijenvorm, eenvoudig maar zorgvuldig vormgegeven. Maar daarnaast zijn bedrijfsgebouwen aanwezig, die functioneel zijn vormgegeven, zonder verdere architectuur in verschillende verschijningsvorm. Het plangebied zelf bestaat uit zo’n bedrijfsgebouw, bestaande uit twee bouwlagen en is plat afgedekt. De bouwhoogte bedraagt ca. 6 m en de oppervlakte circa 581 m^2. De rest van het 1997 m^2 grote perceel is hoofdzakelijk verhard en grotendeels als parkeerruimte in gebruik. Een bedrijf is er momenteel niet gevestigd en er is sprake van achterstallig onderhoud. Meest recent was hier een garagebedrijf en een showroom voor een autobedrijf aanwezig.







Impressies plangebied en omgeving

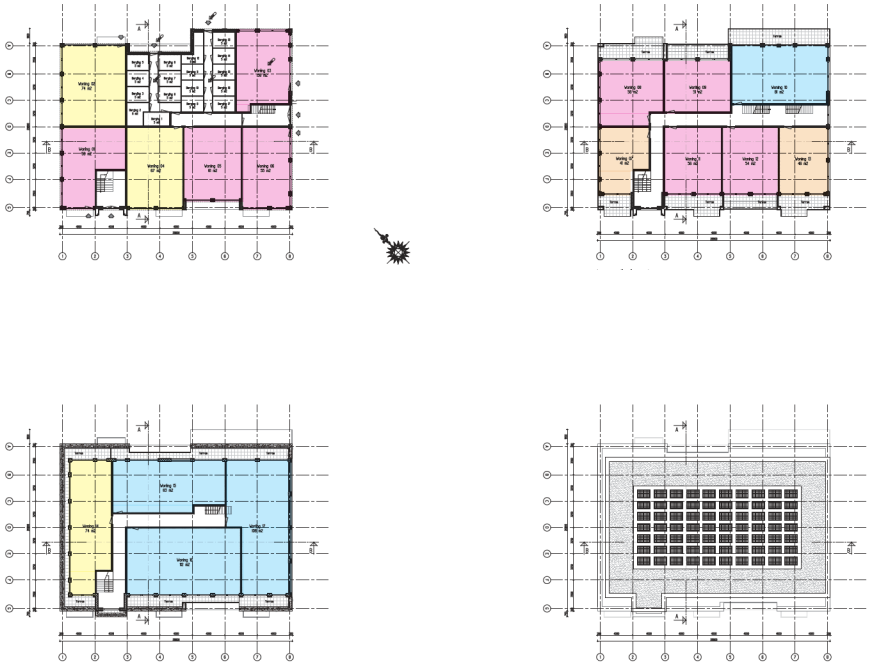
2.2 Het plan

Om langdurige leegstand en verdere verloedering te voorkomen, is nagedacht over een nieuwe zinvol gebruik. Deze wordt gevonden door het bestaande gebouw te transformeren naar een gebouw voor appartementen. Er wordt met het oog op een effectieve transformatie een bouwlaag toegevoegd, waardoor de hoogte op 9,65 m uitkomt. De derde bouwlaag komt iets terug te liggen, bij wijze van setback. Er is dan plaats voor in totaal 17 appartementen. Negen daarvan komen in de vrije sector, koop

en 8 daarvan in het middensegment, koop. De appartementen kennen een verschillende BVO, uiteenlopend van ca. 43 tot ca. 113 m^2. Het erf wordt gebruikt voor parkeren, er komen 35 parkeerplaatsen. Tevens komen er enkele bomen en groen. Op de begane grond komen de (fiets)bergingen. Zie navolgende impressies, plattegronden en situatieschets.



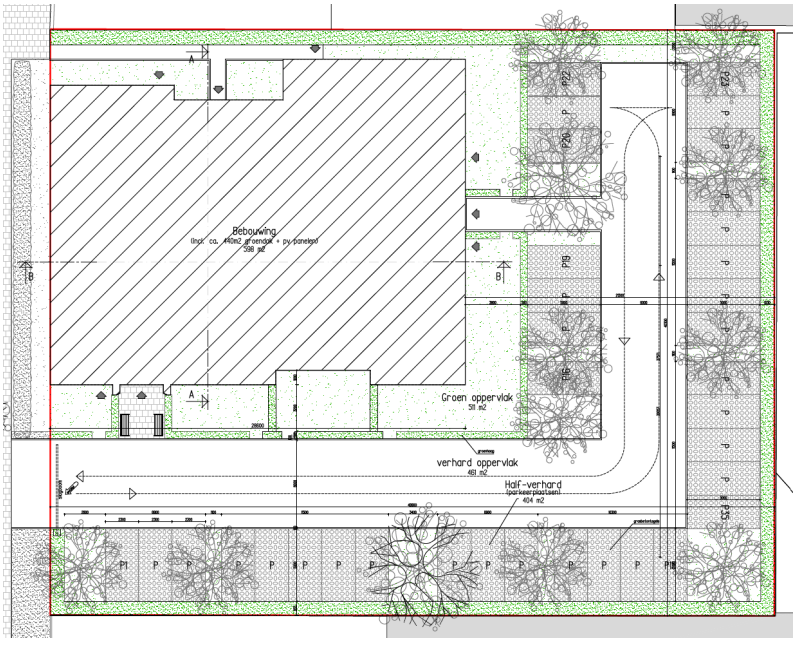
Impressie nieuwe situatie, K+P architecten



Plattegronden nieuwe situatie, K+P architecten







Impressies en situatieschets nieuwe situatie, K+P architecten

Met het plan wordt een bijdrage geleverd aan de leniging van de behoefte aan woningen. De woonfunctie is passend in de omgeving, ondanks dat er in de omgeving enkele bedrijven aanwezig zijn kan toch een acceptabel woon- en leefklimaat worden gerealiseerd, zie meer in detail hoofdstuk 4.
Een bestaand pand, gelegen binnen stedelijk gebied, wordt op een goede manier hergebruik zodat sprake is van duurzaam ruimtegebruik. Er vindt in zoverre ook geen nieuw ruimtebeslag plaats, anders dan de optopping. Deze hoogte verdraagt zich tot de omgeving en omdat de nieuwe, derde bouwlaag bij wijze van setback wordt gerealiseerd, is sprake van een in stedenbouwkundig opzicht verzachtend effect. Er worden tevens genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd zodat geen sprake zal zijn van aanvullende druk op de openbare ruimte. Voor het hoge segment kan ingevolge het gemeentelijk beleid uitgegaan worden van 2,4P en voor het middensegment tussen de 1,4 en 2,2P, oftewel gemiddeld 1,7P. uitgaande van deze normen zijn 35,2P nodig, naar boven afgerond 36, die er ook komen.

De afstand tot belendende percelen van de nieuwe woningen is meer dan 2 m (afstand artikel 5.50 Burgerlijk Wetboek om voldoende privacy te garanderen) en er kan ruimschoots voldaan worden aan zowel de lichte als de strenge TNO-norm[1]. Zodoende is er geen onaanvaardbare schending van de privacy of onaanvaardbare schaduwwerking.

Het gebouw wordt gestript, maar het bestaande betonnen skelet blijft (zoveel mogelijk) behouden. Het bestaande constructieve grid dient als basis voor de indeling van de appartementen. Een groendak inclusief grijswater voorzieningen en PV-panelen worden geïntegreerd in het ontwerp. Op het gebied van klimaatadaptief ontwerpen worden ook de parkeerplaatsen genoemd, die worden uitgevoerd met grasbetontegels. Zie voor informatie over dit onderwerp meer navolgend hoofdstuk.

Het maaiveld van de Wilgenlaan ligt ca. 3,3 m lager dan de Lijnderdijk. Met dit verschil in acht nemend, komt de extra verdieping komt men niet hoger uit dan bebouwing aan de Lijnderdijk 62 (9 m) of 11,4 m aan de Lijnderdijk 63. De hoogte van 9,65 m is mede nodig om het pand te verduurzamen met een groen dakpakket met eventueel zonnepanelen. Hierdoor gaan de opstanden iets omhoog.

Het gaat met andere woorden om een ruimtelijk en stedenbouwkundig gewenst initiatief en er kan zodoende medewerking aan worden verleend. In navolgend hoofdstukken volgt een toets aan het ruimtelijk relevant beleid van de diverse overheden ne vervolgens aan milieu- en omgevingsaspecten.

[1] De 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.
De 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of onderhavig herontwikkelingproject naar woningen daadwerkelijk in het plangebied kunnen worden gerealiseerd. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer het ruimtelijk beleid van de hogere overheden en de gemeente zelf, milieu-aspecten als geluid, bodem en hinder van bedrijven, flora en fauna, archeologie, verkeerskundige aspecten en economische haalbaarheid.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie 2021

De kaders van het rijksbeleid op het gebied van de fysieke leefomgeving zijn opgenomen in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De NOVI is op 11 september 2020 vastgesteld en per 1 januari 2021 in werking getreden. De NOVI vervangt vanaf dat moment de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012).

Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat immers voor een aantal urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal als wereldwijd spelen. Het zijn grote en complexe opgaven op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Deze opgaven zullen Nederland flink veranderen. De toenemende druk op de fysieke leefomgeving vraagt daarbij om een actiever Rijksoverheid. De NOVI stelt een integrale aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisatie, en met meer regie vanuit het Rijk. Regie vanuit het Rijk betekent echter niet het centraliseren van taken en verantwoordelijkheden; wel het geven van richting op grote opgaven en regie op goed samenspel, zowel publiek als publiek/privaat.

In de NOVI zijn de genoemde opgaven samengevat in vier prioriteiten:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. een duurzaam en economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om dit te bereiken worden 21 nationale belangen benoemd in de NOVI waarop de nationale overheid zich richt. Deze hebben onder andere betrekking op het zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, het beperken van klimaatverandering, het waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen, het behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang en het verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.

Deze 21 nationale belangen hebben ook een relatie met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), zie ook paragraaf hierna.

Beoordeling en conclusie
Er zijn geen Rijksbelangen in het geding.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Voortaan moeten gemeenten bij het vaststellen van ruimtelijke plannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen van nationaal belang uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te verwezenlijken. De volgende onderwerpen worden in het Barro genoemd: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Beoordeling en conclusie
Het plan valt niet binnen de reikwijdte van één van de onderwerpen uit het Barro. Er zijn hierin daarom geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige plangebied. Het plan is hierdoor niet strijdig met het Barro.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Het laatste nationale belang, zorgvuldige afweging, is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening. De regeling komt er op neer dat van bepaalde ontwikkelingen nut en noodzaak dient te worden aangetoond. Op 1 oktober 2012 is de ‘Ladder voor duurzame verstedelijking’ toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Bro in werking getreden, waarbij de Ladder voor duurzame verstedelijking is aangepast. De (gewijzigde) Ladder is in artikel 3.1.6 lid 2 Bro vastgelegd en luidt als volgt: *De toelichting bij een bestemmingsplan (=ruimtelijk plan) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.*

Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Wat onder ‘stedelijke ontwikkeling’ en ‘bestaand stedelijk gebied’ wordt verstaan is in het Bro opgenomen en verder uitgekristalliseerd in jurisprudentie. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het Bro ‘een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen’. Onder ‘bestaand stedelijk gebied’ verstaat het Bro een ‘bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur’.

Niet elke ontwikkeling van stedelijke aard wordt door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling in de zin van de ladder. Uit enkele uitspraken blijkt dat plannen tot 11 woningen niet als stedelijke ontwikkeling zijn aan te merken. Zie onder meer 201308263/2/R4 en 201302867/1/R4-201501297/1/R4. Ook inpandige functiewijzigingen zijn in beginsel niet als stedelijke ontwikkeling aan te merken. Zie onder meer een uitspraak van de Afdeling van 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2316) of de uitspraak van de Afdeling van 21 januari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:96) inzake een functiewijziging van een restaurant. Bedrijfsuitbreidingen tot 400 m^2 (ECLI:NL:RVS:2014:4409), van een winkel met 400 m^2 (ECLI:NL:RVS:2014:4409), of van een kantoor met 540 m^2 (201506789/1/A1) worden niet gezien als stedelijke ontwikkeling. Uitzondering hierop vormt een ontwikkeling waarvan de aard en impact zodanig substantieel is dat deze aanleiding geeft de ontwikkeling wel als stedelijke ontwikkeling te merken. Een
functiewijziging naar een hotel met 160 kamers is daar een voorbeeld van (ECLI:NL:RVS:2016:1064).

Beoordeling en conclusie
Onderhavig plan gaat om het realiseren van zeventien woningen. Er vindt echter geen nieuw ruimtebeslag plaats: de appartementen worden gerealiseerd in een bestaand pand en er wordt slechts één verdieping aan toegevoegd. Onder deze omstandigheden kan betoogd worden dat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Wanneer voorzichtigheidshalve deze wel als zodanig moet worden gezien, dan blijkt uit navolgende paragrafen dat de appartementen zowel kwalitatief als kwantitatief voorzien in een regionale behoefte. Gezien de huidige bestemming - Bedrijf- en ligging en jurisprudentie hieromtrent ligt de locatie bovendien binnen Bestaand Stedelijk Gebied (BSG). Het plan voldoet gelet hierop aan de Ladder.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld. In de Omgevingsvisie NH2050 staat een duurzame ontwikkeling van de fysieke leefomgeving centraal. De leefomgeving is de basis, met een samenleving die wensen en behoeften heeft en de leefomgeving gebruikt voor ruimtelijk- economische ontwikkelingen. De hoofdambitie is gericht op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid.

De belangrijkste onderwerpen zijn:

1. Klimaatverandering bedreigt onze leefomgeving; de ambitie is een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland
2. Verbetering van bodem, water- en luchtkwaliteit; de ambitie is het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving
3. Biodiversiteit; de ambitie luidt deze te vergroten;
4. Economische transitie; ambitie is een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor.
5. Energietransitie; de ambitie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op (een maximale inzet op opwekking van) hernieuwbare energie.
6. Mobiliteit: de ambitie is dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden
7. Wonen en Werken: de ambitie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn;
8. Landschap: de ambitie is het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie. De kernkwaliteiten van de Noord-Hollandse landschappen staan beschreven in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018.

Conclusie
Onderhavig plan gaat uit van een flexibel gebruik van een reeds bebouwde binnenstedelijke locatie. Er is sprake van duurzaam ruimtegebruik. Het appartementencomplex worden ingepast in het straat- en bebouwingsbeeld c.q wijzigt dit niet. Het plan past binnen de provinciale omgevingsvisie.

3.3.2 Omgevingsverordening NH2020 (2020)

Op 11 november 2020 is de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. In de verordening staan de regels waaraan bestemmingsplannen (lees: ruimtelijke plannen) moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen over onderwerpen in zowel het landelijke als het stedelijke gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Een deel van de regels is alleen van toepassing voor het landelijk gebied.

Beoordeling en conclusie
Het plan is zoals aangegeven niet als stedelijke ontwikkeling aan te merken. De provincie hanteert voor het begrip stedelijke ontwikkeling namelijk hetzelfde begrip als het Besluit ruimtelijke ordening (zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Eerder is al onderbouwd dat de locatie binnen BSG is gelegen. Van belang voor dit plan is dat stedelijke ontwikkelingen mogelijk zijn als ze passen binnen regionaal gemaakte afspraken.

Binnen de provincie Noord-Holland worden deze afspraken ten aanzien van woningbouw vastgelegd in de Woonakkoorden (zie navolgende paragrafen).

Hoewel er voldoende plannen zijn, is er, wanneer sec de harde plancapaciteit wordt beschouwd, dus een tekort. Doorgaans moet immers om de vraag te bepalen geke-

ken worden naar de harde plan-capaciteit versus de behoefte (in sommige gemeenten worden de buitenstedelijke plannen ook niet meegenomen). Dit blijkt uit jurisprudentie, zie hiervoor 201506063/1/R6, alsook uit de meest recente Handreiking bij de Ladder voor Duurzame Verstedelijking van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu: “Kort gezegd is de 'behoefte' het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar, zijnde de looptijd van het bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit)”.

Weliswaar staat deze Handreiking op een website van een semi-overheidsorgaan, infomil, doch expliciet staat aangegeven dat deze Handreiking afkomstig is van het Rijk.

Nieuwe Ladder, waarom?

- De Ladder voor duurzame verstedelijking is in oktober 2012 ingevoerd en leidde vanaf die datum tot een constante stroom jurisprudentie. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 28 juni 2017 een overzichtsuitspraak gedaan over de Ladder.
- In de praktijk werd de toepassing van de Ladder als lastig ervaren en bleef vaak achterwege. Het Rijk heeft met alle partijen in het veld verkend wat mogelijke oplossingen zijn voor de geconstateerde knelpunten. Mede aan de hand van deze verkenning is de Ladder gewijzigd.
- Om gebruikers goed te kunnen ondersteunen bij de toepassing van de nieuwe Ladder heeft het Rijk een nieuwe handreiking opgesteld.

Tot slot staat het in een ‘externe handreiking nut en noodzaak’ van de provincie Noord- Holland zelf ook aangegeven: *“Lokaal is er vraag naar 300 woningen. Het harde aanbod is 175 woningen. Om te bepalen of er nog ruimte is voor dit plan, wordt de volgende berekening uitgevoerd: vraag – hard aanbod = resterende ruimte voor woningbouw. In dit geval betreft het 300-175 = 125 woningen. Het plan bedraagt 100 woningen, dus het past binnen de nog resterende lokale kwantitatieve behoefte”.*

Verder geven recente woningmarktgegevens aan dat de Metropoolregio Amsterdam niet kunnen voorzien in hun woningbehoefte. Gelet op deze ontwikkelingen doen zich daarmee mogelijkheden voor om plannen toe te voegen aan de plancapaciteit.

Conclusie
Het plan voorziet in extra woningen in een stedelijk milieu; het plan komt overeen met de Provinciale Omgevingsverordening.

3.3.3 Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025

De Woonagenda is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland voor de komende vijf jaar. De Woonagenda volgt uit en past binnen de randvoorwaarden van het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en het coalitieakkoord ‘Duurzaam doorpakken’. Vanuit het provinciaal én regionaal belang dat de woningmarkt goed functioneert en het wonen optimaal bijdraagt aan het versterken van de kwaliteiten van Noord-Holland, maakt deze agenda de inzet en bijdrage van de provincie daaraan concreet.

De provincie maakt via 'woonakkoorden' afspraken met regio's en gemeenten daarbinnen over woningbouw, programmering en fasering van woningbouwplannen. Uitgangspunt is de juiste balans tussen vraag en aanbod, zowel kwantitatief als kwalitatief. Er komen maatwerkafspraken om tot voldoende, bij de vraag passende woningen te komen en de nieuwbouwopgave zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, natuur- en landschapsinclusief en circulair te kunnen realiseren. De woonakkoorden vervangen daarmee de Regionale Actieprogramma's Wonen (RAP's). Zie hiervoor navolgende paragraaf.

De provincie in op meer flexibiliteit en adaptiviteit in de woningprogrammering. Om te zorgen voor voldoende woningbouwproductie én zorgvuldig ruimtegebruik, is het van belang dat de woningprogrammering niet in beton is gegoten, maar realistisch, flexibel en ruimte biedt om te anticiperen op veranderingen in de vraag of goede kansen die zich voordoen. Om te zorgen dat er voldoende woningen worden gebouwd, is het belangrijk dat er voor de korte termijn (5 jaar) voldoende harde plannen zijn. Als vuistregel richten we ons op minimaal 130% ten opzichte van de behoefte voor 5 jaar. Bij het hard maken van plannen ligt de focus daarom op plannen die snel gerealiseerd kunnen worden. Het is belangrijk om regionale 'Ladder-ruimte' vrij te houden voor kansrijke, snel te realiseren nieuwe initiatieven. Dit kan door ervoor te zorgen dat de harde planvoorraad kleiner is dan de woningbehoefte op de middellange termijn (5 - 10 jaar). Deze 'Ladder-ruimte' zorgt voor meer flexibiliteit en adaptiviteit in de programmering. In de woonakkoorden kunnen afspraken worden gemaakt over hoeveel ruimte hiervoor wordt gereserveerd

De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen.
Ruimtelijke uitgangspunten

1 Wonen is onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave.
2 We geven ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik.
3 We versterken de rol van de kernen en steden in het regionale netwerk, leidend tot keuzes voor woningbouw- en economische ontwikkeling en het voorzieningenniveau in de regio.
4 We geven invulling aan onze ambities door aan de hand van deze Woonagenda ruimte te bieden voor maatwerk en te sturen op regionale samenwerking.

Speerpunten
1 Een woning voor iedereen:
A Adaptief en vraaggestuurd programmeren.
B Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie.
C Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod.
2 Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie.

Richtinggevende principes

1. De vraag is leidend. De regionale programmeringen worden bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
2. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie en helpt gemeenten hierbij door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.

3. De woningbouwprogrammering is regionaal en adaptief. De programmering houdt rekening met fasering en haalbaarheid, zodat de in het woonakkoord af te spreken regionale productiedoelstellingen kunnen worden gehaald.
4. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OV-knooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
5. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningzoekenden nodig.
6. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.
7. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, natuur en landschap.
8. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden maken we afspraken om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, actieve mobiliteit (gericht op fietsen en lopen) stimulerend, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen en dit vroegtijdig bij de locatiekeuze en planontwikkeling mee te nemen.

Beoordeling en conclusie
Het plan geeft uitvoering aan de provinciale woonvisie door het realiseren van zeventien appartementen, voor verschillende doelgroep en waarvan een deel sociaal/ betaalbaar.

3.3.4 Woonakkoord 2021-2025 Amstelland-Meerlanden

Haarlemmermeer ligt in de re regio Amstelland-Meerlanden, een gebied waar de druk op de woningmarkt groot is. Volgens de indicatieve woningbehoefteprognose van de Provincie Noord-Holland zijn er in de periode 2019-2030 in de regio naast het huidige tekort nog 20.970 extra woningen nodig vanwege de toename van het aantal huishoudens. Dit maakt dat de regio een forse woningbouw opgave kent. Voor zover nu bekend voorzien de plannen van de gemeenten in een netto toename van de woningvoorraad in de regio tussen 2020 en 2030 met bijna 38.000. Dit betreft zowel harde als zachte plancapaciteit, waarbij een groot deel van de plannen aan te merken is als ‘zacht’. De opgave ligt de komende jaren dan ook vooral op het ‘hard’ maken van de zachte plannen en uiteindelijk het daadwerkelijk realiseren van de voorgenomen plannen. Naast het vergroten van het woningaanbod zet de regio nu stappen om de woonruimteverdeling aan te passen, zodat woningzoekenden met een dringende verhuiswens zoals starters/jongeren, spoedzoekers en kwetsbare groepen, meer kans op een woning maken.

De prioriteiten:
- We committeren ons aan versnelling van de woningbouwrealisatie met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor verschillende doelgroepen;
- We willen de bestaande betaalbare woningvoorraad beter benutten;
- Als er knelpunten zijn in de samenwerking, dan maken we die zoveel mogelijk bespreekbaar – en werken we gezamenlijk aan een oplossing;

- Samen sterk in de regionale samenwerking: waar mogelijk trekken we als partners op – binnen AM en de MRA en naar het Rijk. Ieder vanuit eigen rol en verantwoordelijkheid

Voor nieuwbouw is de doelstelling:
Het versnellen van de woningbouwrealisatie met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor verschillende doelgroepen. Dit om in te spelen op de woningbehoefte in de regio. Onder 'betaalbare woningvoorraad' verstaan we huurwoningen in de sociale sector, middeldure huurwoningen en betaalbare koopwoningen (met een koopprijs tot de NHG-grens, waarbij ook wordt geprobeerd om woningen met een koopprijs onder de € 200.000 te realiseren). Uitgaand van het basisscenario is de additionele behoefte 4.500 sociale huurwoningen in de periode tot 2030. Onder ongunstige economische omstandigheden (tegenspoed) kan de behoefte aan extra sociale huurwoningen oplopen tot bijna 8.000, waarmee het aandeel oploopt tot 37%. In alle scenario's betreft de additionele behoefte aan betaalbare koopwoningen circa 6.000 voor de genoemde periode (waarbij RIGO een bovengrens van 279.000 hanteert). De behoefte aan meer vrije sector huurwoningen is in de drie scenario's (voorspoed en tegenspoed) beperkt, met 250 tot 900 woningen. Deze twee segmenten zijn tot op zekere hoogte uitwisselbaar, althans uit oogpunt van woonlasten / betaalbaarheid.

Monitor Woningbouw 2022
Zorgen voor (ruim) voldoende harde plancapaciteit is een randvoorwaarde om op korte termijn van plan tot voldoende productie te komen en te kunnen voldoen aan de woningbouwopgaven. Harde plancapaciteit omvat woningbouwplannen die zijn vastgesteld in een bestemmingsplan en waar bouwen planologisch gezien mogelijk is. In Amstelland-Meerlanden is de capaciteit harde plannen 7.300 tot 2050.

	Hard: Onherroepelijk of vastgesteld	Zacht: Voorbereiding	Zacht: Potentieel	Zacht: Onbekend	Zacht: Totaal	Netto
Kop van Noord-Holland	3.200	3.400	4.500	3.300	11.200	**14.400**
Westfriesland	4.200	3.900	9.100	100	13.100	**17.300**
Regio Alkmaar	7.900	5.600	20.900	0	26.500	**34.400**
Zaanstreek / Waterland	7.800	13.000	25.100	300	38.400	**46.200**
Amsterdam	55.700	39.900	98.500	500	138.900	**194.600**
Amstelland en Meerlanden	7.300	34.800	28.600	100	63.500	**70.800**
Zuid-Kennemerland / IJmond	4.000	19.700	12.400	100	32.200	**36.200**
Gooi & Vechtstreek	2.500	5.000	3.900	100	9.000	**11.500**
Almere / Lelystad	16.600	4.900	68.700	24.500	98.100	**114.700**
Noord-Holland Noord	**15.300**	**12.900**	**34.500**	**3.400**	**50.800**	**66.100**
Noord-Holland Zuid	**77.300**	**112.400**	**168.500**	**1.100**	**282.000**	**359.300**
Noord-Holland	**92.600**	**125.300**	**203.000**	**4.500**	**332.800**	**425.400**
MRA	**94.000**	**117.200**	**237.600**	**25.700**	**380.500**	**474.500**

Bij het bepalen van een tekort worden alleen de harde plannen beschouwd. Dit blijkt uit jurisprudentie, zie hiervoor 201506063/1/R6, alsook uit de meest recente Handreiking bij de Ladder voor Duurzame Verstedelijking van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu: "*Kort gezegd is de 'behoefte' het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar, zijnde de looptijd van het bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit)*".
Weliswaar staat deze Handreiking op een website van een semi-overheidsorgaan, infomil, doch expliciet staat aangegeven dat deze Handreiking afkomstig is van het Rijk.

Nieuwe Ladder, waarom?

- De Ladder voor duurzame verstedelijking is in oktober 2012 ingevoerd en leidde vanaf die datum tot een constante stroom jurisprudentie. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 28 juni 2017 een overzichtsuitspraak gedaan over de Ladder.
- In de praktijk werd de toepassing van de Ladder als lastig ervaren en bleef vaak achterwege. Het Rijk heeft met alle partijen in het veld verkend wat mogelijke oplossingen zijn voor de geconstateerde knelpunten. Mede aan de hand van deze verkenning is de Ladder gewijzigd.
- Om gebruikers goed te kunnen ondersteunen bij de toepassing van de nieuwe Ladder heeft het Rijk een nieuwe handreiking opgesteld.

Tot slot staat het in een ‘externe handreiking nut en noodzaak’ van de provincie Noord- Holland zelf ook aangegeven: *“Lokaal is er vraag naar 300 woningen. Het harde aanbod is 175 woningen. Om te bepalen of er nog ruimte is voor dit plan, wordt de volgende berekening uitgevoerd: vraag – hard aanbod = resterende ruimte voor woningbouw. In dit geval betreft het 300-175 = 125 woningen. Het plan bedraagt 100 woningen, dus het past binnen de nog resterende lokale kwantitatieve behoefte”.*

Beoordeling en conclusie
Uit het Woonakkoord kan worden opgemaakt dat er behoefte is in kwantitatieve zin. Maar ook op kwalitatief niveau wordt voorzien in een behoefte, nu een deel in het goedkope en middensegment terecht komt.

In Amstelland-Meerlanden is er voldoende plancapaciteit om aan de indicatieve opgave tot 2030 te voldoen. Wanneer gekeken wordt naar de opgave tot 2050, zijn er te weinig harde plannen. Het is daarom van belang dat een aantal zachte plannen, waaronder dit plan, toegevoegd wordt aan de harde plancapaciteit. Om deze reden is de conclusie dat voldaan wordt aan de Ladder, in kwantitatieve zin.

Het plan komt daarom overeen met de Provinciale Omgevingsverordening, Woonvisie en Woonakkoord en voldoet aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking; er wordt voorzien in een leniging van een behoefte, zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 Samen maken we Haarlemmermeer

De omgevingsvisie helpt om de juiste afwegingen te maken en zuinig en zorgvuldig met de ruimte om te gaan. Ook inspireert de omgevingsvisie om opgaven gezamenlijk op te pakken: de gemeente samen met inwoners, ondernemers en ontwikkelaars. De bedoeling is (omgevings)kwaliteit toe te voegen waar mogelijk. Daarmee bereiken we ons doel voor een aantrekkelijke leefomgeving, waar inwoners en ondernemers graag deel van uitmaken.

De visie wordt in eerste instantie via vier verhaallijnen geduid.

1. Wonen waar dorp en stad samenkomen
   Ruimte voor dorpse rust en stads leven

Door de grote woningbehoefte en de gewenste economische ontwikkeling staat er veel druk op de ruimte. Daarom gaan we slim om met de beschikbare ruimte en gebruiken we deze ruimte voor meer functies (multifunctioneel). We staan voor een bijzondere opgave. We willen het eigen karakter van de dorpen en het polderlandschap behouden, dorpse kwaliteiten stedelijke gebieden omarmen en op plekken waar het kan het stadse leven uitbouwen.

Verdichten met kwaliteit

De toenemende druk op de beschikbare ruimte en de beperkingen van bouwen buiten de grenzen van dorpen en kernen maakt dat we onze blik op zogenaamd ‘binnenstedelijk gebied’ gaan richten. We willen op plekken die zich er voor lenen stedelijke kwaliteiten, zoals horeca en nieuwe woonmilieus toevoegen door

te ‘verdichten’. Sommige plaatsen worden meer stads, op andere plaatsen houden we ruimte voor groen. Daar omheen zorgen we voor een prettig beloopbaar en ‘befietsbaar’ stedelijk milieu met lommerrijke straten en pleinen.

Schaalsprong in ontmoeten

We stimuleren het ontstaan van levendige plekken op pleinen en in parken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Daar tegenover staan rustige gebieden in de ‘mazen’ van het stedelijk netwerk, waar ruimte is voor ontspanning en bewegen.

2. Economisch krachtig en divers

Haarlemmermeer heeft een stevige positie binnen de metropool Amsterdam. Onze metropoolregio doet het economisch bijzonder goed in Europa en behoort al jarenlang tot één van de sterkste economische regio’s van Nederland. De coronacrisis laat zien dat diversificatie ons minder afhankelijk van de luchtvaartsector kan maken. Daarom richten wij ons meer op sectoren die minder afhankelijk zijn van de luchthaven.

3. Ontspannen in het buitengebied

Ons buitengebied is uniek: midden in het stedelijk gebied van West-Nederland met veel openheid en vergezichten. Hoewel er de afgelopen decennia steeds meer ruimte nodig was voor wonen en werken, zijn er grote delen in het noorden en zuiden van onze gemeente waar we de openheid ervaren, met uitgestrekte akkers waar voedsel en energie geproduceerd wordt en veenweidelandschap waar koeien in de wei staan. Met grote en kleine recreatie- en natuurgebieden die allemaal hun eigen sfeer en karakter hebben, waar we vanuit onze wijken en dorpen via aantrekkelijke routes makkelijk naar toe kunnen.

4. Slim en stevig verbonden met onze netwerken

Onze leefomgeving is in toenemende mate een kluwen van in elkaar grijpende netwerken. Fysieke netwerken met verplaatsing van mensen, water, elektriciteit, data, afval en riolering. Sociale netwerken van collega’s, familie, vrienden, buren, verenigingen en belangengroepen, waarin we ons de hele dag bewegen. In een extra dimensie ontwikkelen zich virtuele netwerken die steeds slimmer worden en steeds belangrijker worden voor het functioneren van onze samenleving.

Na deze algemene doelen volgt een uitwerking via thema’s. voor dit plan zijn met name de thema’s geluid, geluidapaptief bouwen, water/klimaatadaptie en wonen relevant.

Geluid

De gemeente staat voor een grote uitdaging gelet op de woningbouwopgave. Hierbij is sprake van zowel verdichting als uitbreiding. Ook transformatie van bestaande bebouwing en gebieden is hierbij aan de orde. De gemeente vindt het van belang dat, met name bij verdichting en transformatie waarbij wonen en industrie c.q. verkeer naar elkaar groeien, een goede leefomgeving kan worden gegarandeerd.

Geluidadaptief bouwen

Geluidscontouren van vliegtuiggeluid zijn gebaseerd op de gemiddelde geluidsbelasting van al het vliegverkeer rond de luchthaven. Deze zijn de afgelopen decennia

flink kleiner geworden door stillere vliegtuigen en beter afgestemde vliegprocedures. Het aantal vliegbewegingen is daarentegen toegenomen. Het aantal mensen dat zich gehinderd voelt is gestegen. Daarnaast lijkt de ‘geluidsgevoeligheid’ te zijn toegenomen. Een hoger percentage mensen geeft aan zich ‘gehinderd’ te voelen bij hetzelfde geluidsniveau. De gemeente streeft ernaar om met geluidsadaptief bouwen geluidsniveaus te verminderen of de perceptie van geluid te beïnvloeden.

Water/klimaatadaptie
Om te komen tot een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem zetten we in op twee sporen; (1) het vergroten van klimaatbestendigheid en (2) het verbeteren van de waterkwaliteit. Klimaatbestendigheid kan vergroot worden door de gevolgen en schade van de effecten van klimaatverandering (hitte, droogte, wateroverlast en overstroming) zoveel mogelijk te beperken al dan niet te voorkomen. De waterkwaliteit wordt verbeterd door bewust om te gaan met (de hoeveelheid) schoon en vuil water in natuur-, landbouw- en stedelijke gebieden.

Vanwege de toename van temperaturen is de kans op hittestress in stedelijk gebied groot. In het belang van een gezond leefklimaat en prettig wonen en werken mag de hittestress niet te veel toenemen. Neemt de hittestress in stedelijk gebied te veel toe dan kan de volksgezondheid in gevaar komen. Van hoge temperaturen hebben vooral kwetsbare groepen zoals ouderen en kinderen last, maar ook de waterkwaliteit lijdt eronder. Het warmer worden van stedelijke gebieden kan voorkomen worden door meer groen en water in de openbare ruimte. Daartegenover staat dat het gebruik van stenen, asfalt en beton moet afnemen, want deze verharding draagt extra bij aan opwarming. Meer oppervlaktewater, natuurlijke oevers of een uitgebreidere bomenstructuur moeten zorgen voor koeling en schaduwwerking. Warmer oppervlaktewater en warmer afvalwater kunnen zorgen voor stankoverlast, toenemende groei van blauwalg en in het meest extreme geval vissterfte en ziekten. Warmer drinkwater veroorzaakt een risico voor slechte kwaliteit van het drinkwater. Zie ook spoor 2: verbeteren waterkwaliteit. Bij bouw en renovatie van de openbare ruimte streeft de gemeente naar voldoende schaduw en verkoeling tijdens hitte. De gemeente draagt bij aan de kennisontwikkeling over hitte.

Wonen
- De gemeente wil door nieuwbouw mogelijk te maken bijdragen aan een toegankelijke woningmarkt.
- De gemeente wil een diverser aanbod van woonmilieus: van (sterk) stedelijk in Hoofddorp tot centrum dorps en landelijk in de kleinere kernen.
- De gemeente wil meer diversiteit in prijs- en eigendomscategorieën; de beschikbaarheid van betaalbare woningen willen we vergroten.
- De gemeente wil een goede huisvesting voor verschillende doelgroepen.
- De gemeente wil een vitale en kwalitatief goede woningvoorraad in aantrekkelijke wijken en kernen.
- De gemeente wil een toekomstbestendige, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving voor onze inwoners behouden en creëren.

Om de woningmarkt in Haarlemmermeer toegankelijk te houden is het nodig om woningen toe te voegen. De gemeente maakt het mogelijk dat er tot 2040 in ieder geval 20.000 woningen worden gebouwd. Zonder nieuwbouw worden woningen nog

schaarser – en daarmee minder betaalbaar. Ook de doorstroming die de nieuwbouw teweegbrengt, vergroot voor woningzoekenden de slaagkansen op de woningmarkt. De gemeente wil in elk bouwplan en in elk woonmilieu een gemengd bouwprogramma realiseren naar eigendomscategorie en prijsklasse. We bouwen de helft van de woningen in het betaalbare segment, oftewel huur- en koopwoningen in de prijssegmenten laag en midden. Hiermee wil de gemeente de slaagkansen voor actieve woningzoekenden groter laten worden.

Beoordeling en conclusie
Op de algemene visiekaart ligt de planlocatie binnen suburbaan wonen, en binnen het deelgebied Haarlemmermeer-Noord.

De voor het deelgebied Haarlemmermeer-Noord en voor dit plan relevante opgaven voor de toekomst zijn:

- *Geef aandacht aan de leefbaarheid van bestaande gebieden, zowel ruimtelijk als sociaal. Geef daarbij aandacht aan groen en gezondheid. Zorg voor levendige centra en dorpskernen.*
- *Benut de beperkte ruimte (die het Luchthavenindelingbesluit geeft) voor nieuwe woningen voor verbetering van de leefbaarheid. Zorg dat deze woningen met goede geluidsmaatregelen gebouwd worden.*

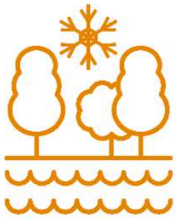
Het plan draagt bij aan de benoemde woningbouwpogave en verbetert de leefbaarheid van Zwanenburg doordat leegstand en verloedering van een bestaand pand wordt voorkomen. De verharding neemt af, hetgeen gunstig is voor vermindering van hittestress. Voor geluid zie paragraaf 4.2.3.
In het pand komen voorts appartementen van verschillende oppervlakte, daarmee in verschillende prijsklassen en zodoende geschikt voor meerdere doelgroepen. Het plan past zodoende op meerdere manieren in de Omgevingsvisie.



Visiekaart Omgevingsvisie Haarlemmermeer

3.4.2 Klimaatadaptief bouwen

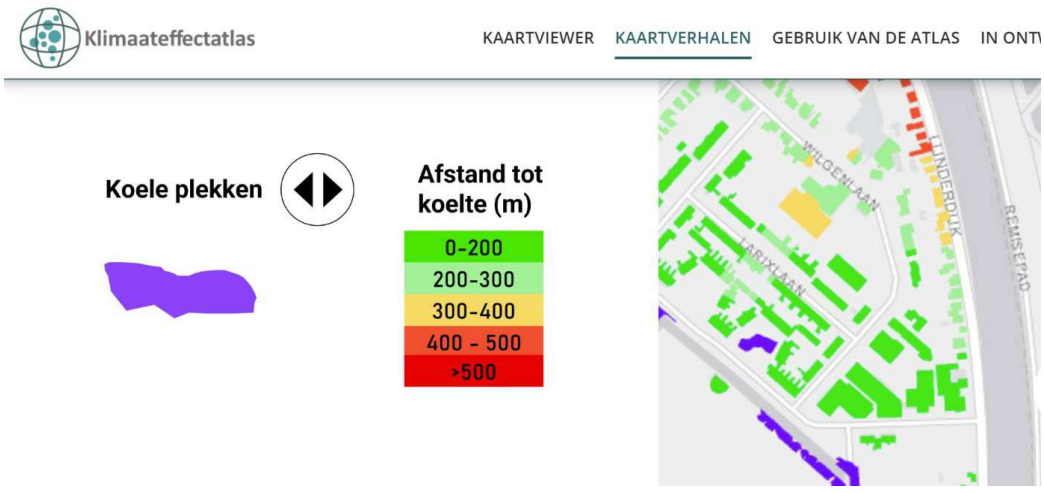
Om te komen tot een klimaatbestendig Haarlemmermeer in 2050 ontwerpen en veranderen we de leefomgeving in onze gemeente aan de hand van een aantal minimale normen. Deze normen, basisveiligheidsniveaus genoemd, is wat er minimaal nodig is om een toekomstbestendige en veerkrachtige leefomgeving te realiseren. Basisveiligheidsniveaus met gekleurde vlakken gelden alleen voor nieuwe ontwikkelingen.

Ambitie	Basisveiligheidsniveau	Alleen van toepassing op nieuwe ontwikkelingen
 Een koele woon- en werkomgeving	Binnen 300 meter (loopafstand) is een koeltepleka van minimaal 200 m2 aanwezig.	
	Er is tenminste 40% schaduw voor belangrijke langzaam verkeersroutesb en verblijfsplekkenc in het plangebied, tijdens de hoogste zonnestandd in de zomer.	
	50% van het totaal aan verticale en horizontale oppervlakken van verblijfsgebouwene worden warmtewerendf ingericht.	
	De volgende vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen hitte: • Beweegbare bruggen bij hoofdinfrastructuur monitoren tussen 22 – 24 graden, bij 25+ graden kan koelen met water nodig zijn om klemzittende bruggen te voorkomen. • Asfalt van hoofdinfrastructuur mag niet heter dan 50 graden worden, om smelten te voorkomen. • Drinkwater- en afvalwaterleidingen mogen niet warmer worden dan 25 graden, om virus- en	
 Droogtegevoeligheid verminderen	Een nulmeting van het grondwater met bemalingsadviesg voor toekomstige inrichting.	
	Een waterneutrale ontwikkelingh die niet leidt tot extra aan- en afvoer van water.	



Figuur: basisveiligheidsniveaus in Haarlemmermeer

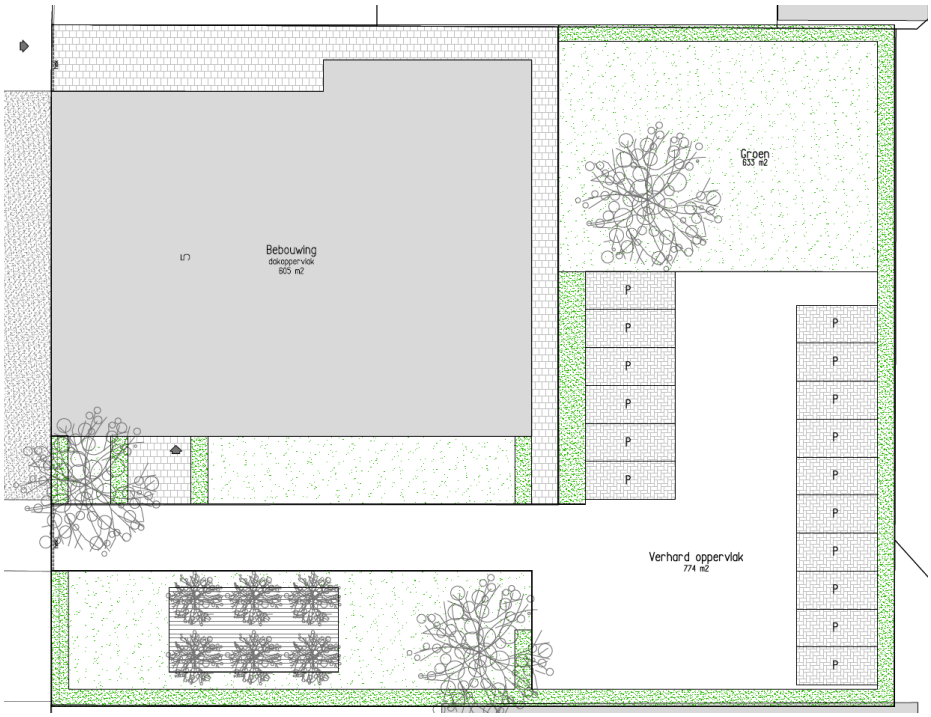
Beoordeling en conclusie
Het plan beantwoordt op meerdere manieren aan het beleid. De locatie ligt blijkens de klimaateffectatlas binnen 200 meter van een koele plek. Daarnaast zijn en blijven er op eigen terrein bomen aanwezig (voor de zuidoostgevel). Er komt voorts een groen dak en een dichte borstwering met planten/groen op de bovenste verdieping. De glas-oppervlaktes op de zon-belaste gevels kunnen worden voorzien van zonweringen, en Verder beschikt het ontwerp over meerdere overstekken.



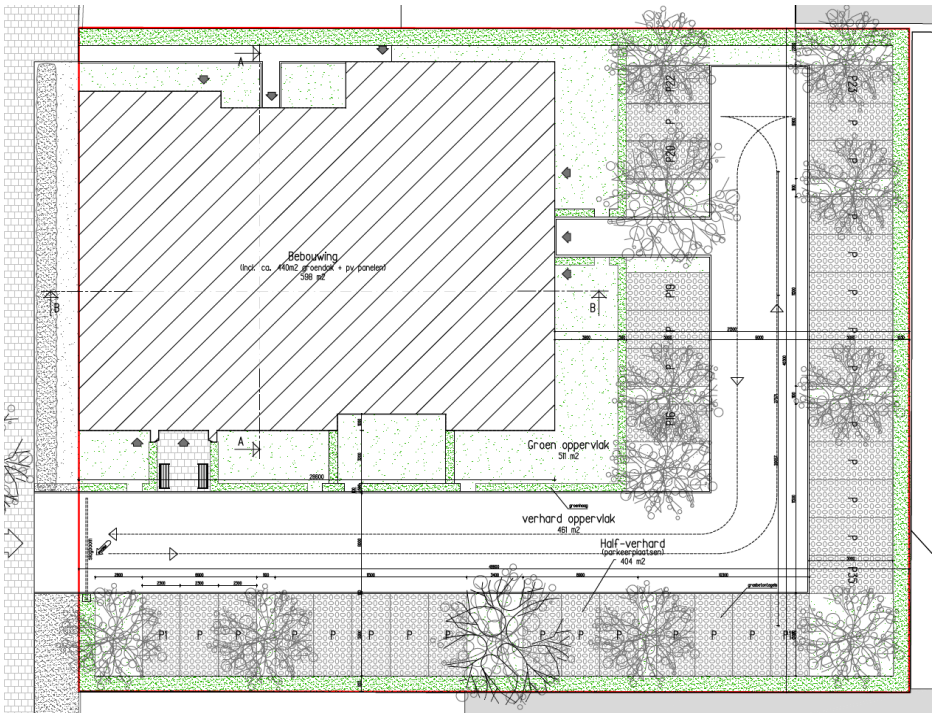
Uitsnede klimaateffectatlas

Daarnaast neemt de verharding af (van ca. 774 m^2 naar ~700m^2) en komt er extra groen, hetgeen het tegengaan van hittestress bevordert. Op navolgende afbeeldingen

zijn de bestaande en nieuwe situatie te zien. Er komt ca. 511 m^2 groen op maaiveld, 404 m^2 half verhard (parkeerplaatsen, 50% = 202 m^2 groen/ 50% = 202 m^2 verhard), 461 m^2 verharding en 598 m^2 bebouwing (waarvan ca. 440 m^2 groendak). Voorts wordt het hemelwater afgekoppeld (riolering wordt afgekoppeld van het gemengd rioleringssysteem). Beschaduwing van langzaam verkeersroutes is in dit plan niet aan de orde, het gaat om een enkel perceel zonder openbare ruimte. Het projectgebied moet verder voldoen aan de eis om 85% water vast te houden. Het perceel meet ca. 2000 m^2 aarvan ca 600 m^2 bebouwing, oftewel 1.400 m^2 onbebouwd. 85% van 70mm in 1 uur (maatgevend regenval) = ca. 60mm 1400m^2 x 0,06mm = 84m^3 = 84.000 Liter. Er worden 20 waterbergingskratten.per parkeervak gerealiseerd, met dubbellaags stappelen 40 kratten.. Een waterbergingskrat van 100x50x40cm = ca. 950L
Met 2,5 parkeervakken verspreid op het terrein met dubbellaags waterbergingskratten wordt ruimschoots voldaan aan de waterbergingsopgave.



Verharding bestaande situatie



Uitsnede verharding/groen nieuwe situatie

3.4.3 Verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040

Haarlemmermeer ontwikkelt zich verder Haarlemmermeer ontwikkelt zich op weg naar de toekomst. Er zijn nationaal woningen en werklocaties nodig, veel woningen en aantrekkelijke gemengde werklocaties. Wij willen dat die groei in Haarlemmermeer slim en efficiënt plaatsvindt. Nadenken over verantwoorde verdichting hoort daarbij. Verdichting, op een goede manier gedaan, biedt kansen voor een kwaliteitssprong. De verdichtingsvisie beschrijft hoe Haarlemmermeer op sommige plaatsen meer stads wordt en er op andere plekken ruimte is voor groen, recreatie en het open polderlandschap. Op die manier groeit de gemeente naar de toekomst als aantrekkelijke locatie met verschillende sferen om te wonen, werken en recreëren. Een plaats waar huidige en toekomstige bewoners en bedrijven zich thuis kunnen voelen.

Verdichting gaat in principe om het beter benutten van de ruimte en het ‘stedelijker’ maken van een omgeving door compact te bouwen, in diverse vormen en bouwhoogtes. Het wordt gezien als een belangrijk middel om de kwaliteit van het stadsleven te verhogen en biedt een mogelijkheid om slimmer te ontwikkelen. Door compacter bouwen is het vaak mogelijk om herkenbare locaties te ontwikkelen. Een hogere dichtheid biedt daarnaast meer ruimte voor functiemenging van wonen, werken, voorzieningen en recreatie. Hierdoor ontstaan interessante gemengde milieus voor diverse doelgroepen, met kansen voor niet-gemotoriseerd verkeer en prettige leefomstandigheden. Dit zijn vaak gebieden die beter zijn voor het klimaat, sociale interactie stimuleren, een gezonde leefstijl promoten en waar hoogwaardig openbaar vervoer en publieke voorzieningen financieel haalbaar zijn. Verder wordt verdichting gezien als een manier om te voorkomen dat er steeds meer groene ruimte verdwijnt; een middel om de kwaliteit van het stadsleven en de beleving van het landschap te versterken en met elkaar te verbinden. Zo kan namelijk door de verdichting ruimte worden gehouden

voor groen, pleinen of andere doeleinden voor openbare ruimte. Hiermee is verdichting niet alleen een ruimtelijke maar tegelijkertijd een sociale opgave, omdat het bepalend is voor het gebruik en de beleving van de ruimte en daarmee het dagelijkse leven van inwoners raakt. Tot slot leidt de hogere dichtheid tot efficiënter ruimtegebruik en creëer je door het toenemend aantal inwoners meer draagvlak voor bestaande voorzieningen.

Er worden verschillende manieren van verdichting onderscheidden:









Beoordeling en conclusie
Het plan is een voorbeeld van verdichting en valt onder de variant middelhoogbouw in een dorp. Daarmee past het plan binnen de Verdichtingsvisie.

3.4.4 Woonbeleidsprogramma 2019-2025

Het woonbeleid gaat uit van eigenheid, verscheidenheid en doorstroming. Variatie in het woningaanbod zorgt voor gemengde dorpen en wijken, is toekomstbestendig en vergroot de mogelijkheden voor een wooncarrière binnen Haarlemmermeer. Wonen houdt in onze visie verband met een visie op groen, bereikbaarheid, werk en voorzieningen. Om die reden maken we verschil tussen de grote (centraal gelegen) dorpen

Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp enerzijds en de kleinere kernen langs de Ringvaart anderzijds. Langs de Ringvaart wil de gemeente met de nieuwbouw de lokale identiteit, de vitaliteit en het dorpse karakter versterken. Nieuwe plannen sluiten daarom aan bij het centrum-dorpse woonmilieu. Dit milieu heeft een menging van wonen, werken en voorzieningen met een gematigde woningdichtheid.
We zorgen ervoor dat in alle woonmilieus de helft van de nieuwe woningen betaalbaar (prijssegmenten laag en midden) wordt en blijft. We gaan de productie van koop- en huurwoningen in het middensegment extra stimuleren en starten daarvoor een actieprogramma. Voor huishoudens met een middeninkomen is de sociale huursector niet toegankelijk en zijn de mogelijkheden in de bestaande voorraad gering.

In juli 2019 heeft de Metropoolregio Amsterdam (MRA) de 'Woondeal' met het Rijk ondertekend. Hierin is afgesproken dat de regio aan de lat staat om voor het jaar 2040 230.000 nieuwe woningen in alle prijssegmenten bij te bouwen. Op basis van onze plancapaciteit kunnen we in Haarlemmermeer tussen tot 2040 circa 20.000 woningen toevoegen aan de voorraad. Om dit te bereiken is een versnellingsoperatie gestart. Eind 2018 is in de raad de Nota Schaalsprong besproken; een eerste kwalitatieve verkenning rondom het nieuwe woningbouwprogramma. 'Vergroting van verscheidenheid' is hierin het devies. In januari van 2019 sloten we het coalitieakkoord 'Samen bouwen aan een krachtig nieuw Haarlemmermeer'. We willen vaart maken met nieuwbouw. Nieuwbouw van woningen in de prijssegmenten laag en midden willen we met 10 procentpunten (van 40% naar 50%) toe laten nemen ten opzichte van de vorige bestuursperiode. Bij een gebiedsontwikkeling met minder dan 31 woningen geldt de genoemde verdeling in prijssegmenten niet. Kleinschaligheid en variatie blijft in kleinere projecten wel ons streven.

Beoordeling en conclusie
Het plan geeft invulling aan voornoemde nieuwopgave. Het plan bestaat uit 17 appartementen en is daarmee vrijgesteld van voornoemde verdeling in segmenten. Zoals aangegeven, zal desalniettemin er een verdeling qua prijsklasse ontstaan door de uiteenlopende omvang van elk der appartementen.

3.4.5 Welstandsnota Haarlemmermeer 2013

Uitgangspunt bij het welstandsbeleid is dat welstandstoezicht alleen moet plaatsvinden daar waar dat belangrijk wordt gevonden, zoals ook omschreven in de welstandsnota 2010. Er zijn plekken in de polder waar een esthetische beoordeling niet zo belangrijk is en de ruimtelijke dynamiek meer haar gang kan en mag gaan. Andere plekken verdienen juist weer sturing of bescherming, bijvoorbeeld rond monumenten of bijzondere ensembles. Het beleid is gericht op deregulering: voor minder bouwaanvragen een welstandstoets gebaseerd op minder en duidelijkere regels. Het beleid is gericht op het beheer van de rust in het groene straatbeeld en het aanzien vanuit de omringende gebieden. Bouwplannen aan achterkanten zonder invloed op het straatbeeld worden beperkt getoetst. Bij de advisering zal onder meer aandacht geschonken worden aan het behoud van het straatbeeld met herhaling in rooilijnen en gevelindeling en samenhang in zowel de architectonische uitwerking als het materiaalgebruik.

Beoordeling en conclusie

Het gebouw zullen voorts moeten voldoen aan de welstandsnota. Dit is naar verwachting mogelijk.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Aan de verschillende overheden zijn op basis van milieuwetgeving zoals de Wet milieubeheer, de Wet bodembescherming, de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit vele taken en bevoegdheden op milieugebied toegekend. Deze hebben ook betrekking op de ruimtelijke ordening. Het milieubeleid van de verschillende overheden is er op gericht om te komen tot een integrale verbetering van de leefomgeving door een vroegtijdige integratie van milieukwaliteit in ruimtelijke planvormingsprocessen.

4.2 Milieu-aspecten

4.2.1 Besluit m.e.r

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Het besluit is aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van aanzienlijke gevolgen voor het milieu. Het besluit is aangepast en de drempelwaarden in onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn nu indicatief. Dit betekent dat als een plan onder de richtwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De toetsing vindt plaats aan de hand van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling.

Getoetst moet worden op:
- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de mogelijke gevolgen.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:
1. Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(beoordeling) noodzakelijk en het plan kan worden vastgesteld;
2. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r. en het plan is daarmee m.e.r.-plichtig.

Beoordeling en conclusie
Het plan biedt de mogelijkheid om 2 woningen te realiseren, maar het bestemmingsplan biedt hiertoe al de mogelijkheid. Planologisch worden er dus geen woningen toegevoegd. Het gaat niet om activiteiten die zijn genoemd in de Dlijst (categorie D 11.2 Stedelijk vernieuwingsproject). Hiermee wordt immers bedoeld grootschalige integrale gebieds (her)ontwikkeling[2]. Uit verschillende uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RBOBR:2017:3537, 29 juni 2017) en (ECLI:NL:RVS:2018:2414, 18 juli 2018) blijkt dat het antwoord op de vraag of er sprake is van een (wijziging van een) stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Be-

[2] ECLI:NL:RVS:2022:2394

sluit milieueffectrapportage afhangt van de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer aspecten als aard en omvang van de voorziene wijzigingen van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen. Daarbij mogen de bestaande planologische mogelijkheden worden meegewogen bij de vraag of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Ook het opvullen van een open gebied in een stedelijke omgeving en het uitbreiden van bebouwing zijn, op basis van een uitspraak 12 juni 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1879, 12 juni 2019) en een tussenuitspraak van de AbRvS (ECLI:NL:RVS:2019:1668, 22 mei 2019) niet zonder meer te beschouwen als een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Besluit m.e.r.

In dit plan neemt het verhard oppervlak niet toe ten opzichte van de bestaande situatie en mede gezien de binnenstedelijke ligging en de geringe planomvang is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling)sporject) en daarom is geen vormvrije m.e.r beoordeling noodzakelijk.

M.e.r.-plicht op grond van de Wet natuurbescherming
Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn in Nederland opgenomen in de Wet natuurbescherming. Met het opstellen van een plan mag het plan de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitattypen en de habitats van soorten niet verslechteren en het plan mag geen verstorend effect hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Beoordeling M.e.r.-plicht
De beoordeling of er significante effecten zijn te verwachten vindt plaats in paragraaf 0. In deze paragraaf wordt geconcludeerd dat significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

Beoordeling en conclusie
Gelet op de geringe omvang van de toename, ruim onder de drempelwaarde, en de ligging van het plan, worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. Het milieubelang wordt in het kader van dit bestemmingsplan in voldoende mate afgewogen. Een nadere beoordeling in een m.e.r-beoordeling of plan-m.e.r. is daarom niet noodzakelijk.

4.2.2 Milieuzonering

Beleid en regelgeving
Bij het realiseren van een nieuwe functie dient gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe functies worden gerealiseerd. Hierbij spelen twee vragen:
1 past de nieuwe functie in de omgeving?
2 laat de omgeving de nieuwe functie toe?
Richtinggevend hierin zijn de indicatieve onderzoekszones zoals opgenomen in de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de belasting op grotere afstand van de bron afneemt. Daarnaast is de mate waarin een bedrijfstype

personen- en/of goederenverkeer aantrekt, mede bepalend voor de mate van hinder. Onderstaande tabel geeft inzicht in het verband tussen de (richt)afstand en de milieucategorie.

Richtafstand	Milieucategorie
10 m	1
30 m	2
50 m	3.1
100 m	3.2
200 m	4.1
300 m	4.2
500 m	5

Deze gaat uit van een “rustige woonwijk”. In zogenaamde “gemengde gebieden” echter kan gemotiveerd een kleinere afstand van milieugevoelige functies (wonen) tot overlast veroorzakende gebieden worden aangehouden. Het idee is dat een rustige woonwijk een hoger beschermingsniveau verdient dan een gebied waar al enige hinder is van bedrijven of infrastructuur (gemengd gebied). in een gemengd gebied komt matige tot sterke functiemenging voor. direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Een indicatie van richtafstanden bij verschillend bedrijfstypes voor gemengde gebieden is weergegeven in onderstaande tabel. Uitgangspunt is dat steeds één stapje lager kan worden aangehouden wat betreft afstand.

Richtafstand	Milieucategorie
0 m	1
10 m	2
30 m	3.1
50 m	3.2
100 m	4.1
150 m	4.2
300 m	5

In beginsel dient te worden uitgegaan van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan, er dient tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is[3]. Blijkens meerdere jurisprudentie mag echter ook uitgegaan worden van de representatieve mogelijkheden van het bestemmingsplan[4]. De maximale mogelijkheden worden dan bepaald door de huidige, feitelijke situatie.

Zo kan van het bestaand gebruik blijkens een uitspraak van de ABvRS worden uitgegaan als verandering van het bestaand agrarisch gebruik binnen de planperiode zodanig onwaarschijnlijk dat de raad in redelijkheid geen rekening heeft hoeven houden met een vorm van agrarisch gebruik waarbij spuitzones dienen te worden aangehouden[5]. In deze uitspraak van de Raad van State is er sprake van een melkveehouderij,

[3] ECLI:NL:RVS:2014:1173

[4] ABRS 26 september 2012, nr. 201206937/1/R1 en 20120693/2/R1, r.o. 4.2. en Vz. ABRS 5 november 2010, nr. 201007744/2/R1, r.o. 2.7.5

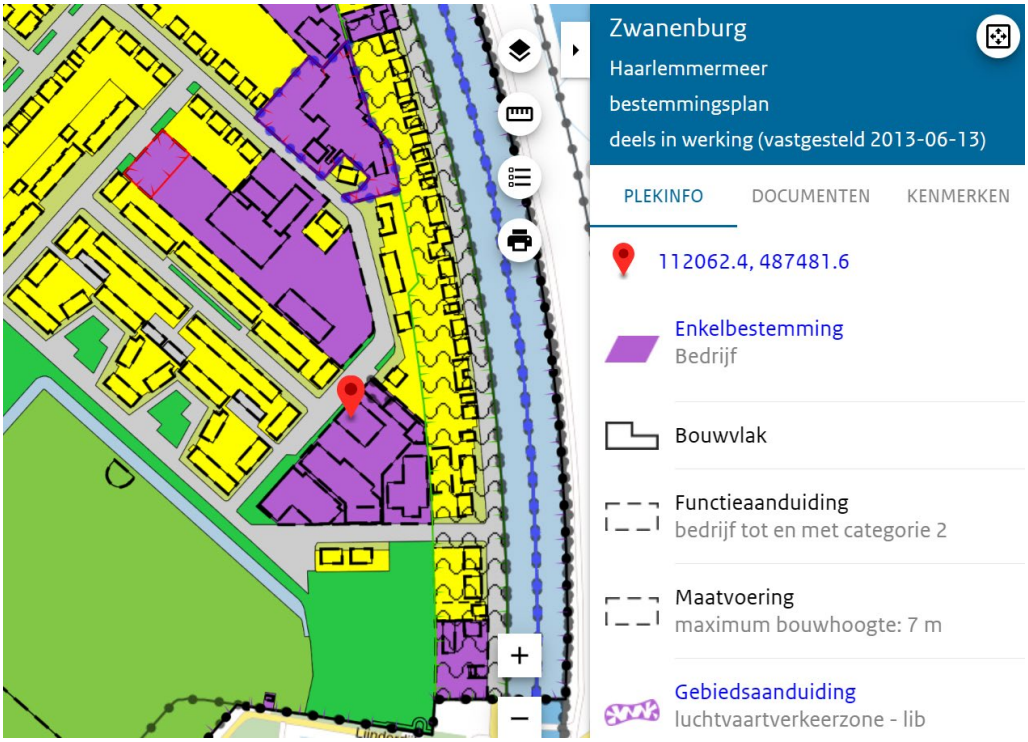
[5] ECLI:NL:RVS:2018:3131

ten behoeve waarvan recent nog een nieuwe ligboxenstal is gebouwd, en geen concreet voornemen kenbaar is gemaakt om de veehouderij te staken of de bedrijfsvoering ervan ingrijpend te wijzigen. Dit oordeel is in lijn met de uitspraak van de ABvRS 20 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3524, r.o. 36.2.

Daarmee wordt dus het huidig gebruik bepalend en hoeft niet gekeken te worden naar de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Er wordt uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. Ook wordt in dit verband gewezen op een uitspraak van 4 april 2012, ABRS 4 april 2012, nr. 201004316/1/R1 welke betrekking heeft op een nieuw te realiseren bedrijventerrein. De ABvRS overweegt dat in het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitonderzoek uit is gegaan van een invulling van het bedrijventerrein met bedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2. Zij is van oordeel dat niet tevens rekening hoefde te worden gehouden met bedrijven in milieucategorie 4.1. Weliswaar kunnen volgens de Afdeling met ontheffing categorie 4.1-bedrijven op Distriport worden gerealiseerd, maar kunnen tevens bedrijven in een lagere milieucategorie dan 3.1 worden gevestigd. Gelet daarop is de Afdeling van oordeel dat in het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitonderzoek een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden als uitgangspunt is genomen.

Uit deze uitspraak tenslotte, volgt ook dat uitgegaan mag worden van een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan, zijnde de feitelijke situatie in combinatie met concrete plannen, als het gaat om het beoordelen van de geluidseffecten van een bedrijventerrein in relatie tot woningbouwontwikkeling. I.c zijn de geluidseffecten van de feitelijke situatie van enkele bedrijven in milieucategorie 3.1 berekend, terwijl het bestemmingsplan maximaal milieucategorie 3.2 toestaat (ECLI:NL:RVS:2020:717).

Beoordeling en conclusie
Dit deel van Zwanenburg is als gemengd gebied te typeren. Er komen zowel woningen (geel op navolgende uitsnede van het bestemmingsplan als bedrijven (paars) als een sportcomplex (lichtgroen) voor. Er is dus sprake van een verhoogde achtergrondbelasting en daarom kan een kleinere afstand van woningen tot bedrijven worden aangehouden.



Gemengd gebied

De omliggende bedrijven aan de Wilgenlaan hebben allen de mogelijkheid bedrijvigheid tot maximaal milieucategorie 2 te exploiteren. In gemengd gebied zou dan een afstand van 10 m aangehouden moeten worden.

De afstand van de gevels van het plangebied tot de grens van de bedrijfsperceel Wilgenlaan 7/7a bedraagt ca. 3 m. Zoals hieronder te zien, gaat het om een toegangspad, niet voor auto's/vrachtwagens/zwaar materieel te gebruiken. In de wand van het bedrijfspand bevinden zich geen roldeuren/ openstaande deuren naar een werkplaats en ook geen installaties die geluidoverlast kunnen veroorzaken. Op de verdieping zijn logiesverblijven aanwezig (en deze zijn ook als zodanig vergund), welke geen overlast veroorzaken en bovendien als buffer dienen. Voorts zijn ter plaatse gevestigd een kantoor en opslag ten behoeve van een hoveniersbedrijf. Er vinden dus geen activiteiten plaats die als milieucategorie 2 zijn te beschouwen, doch deze bevinden zich in categorie 1. In gemengd gebied mogen deze op 0 m van woningen aanwezig zijn.

Uitgaande van de feitelijke situatie, die als representatief kan worden beschouwd, zal vanwege dit bedrijf geen sprake zijn van een onacceptabel woon- en leefklimaat. Daarbij wordt tevens in ogenschouwen genomen dat ten noorden van dit bedrijf op kortere afstand reeds een woning aanwezig is, die maatgevend is voor wat het bedrijf hier kan.

Hiermee is dus gemotiveerd onderbouwd waarom Wilgenlaan 7a niet in haar bedrijfsvoering belemmerd wordt. Er wordt daarbij nadrukkelijk gewezen op de expliciete jurisprudentie (zie eerder deze paragraaf), waarbij van de feitelijke situatie als representatieve invulling van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan mag worden uitgegaan.

Er zal dus sprake zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat.

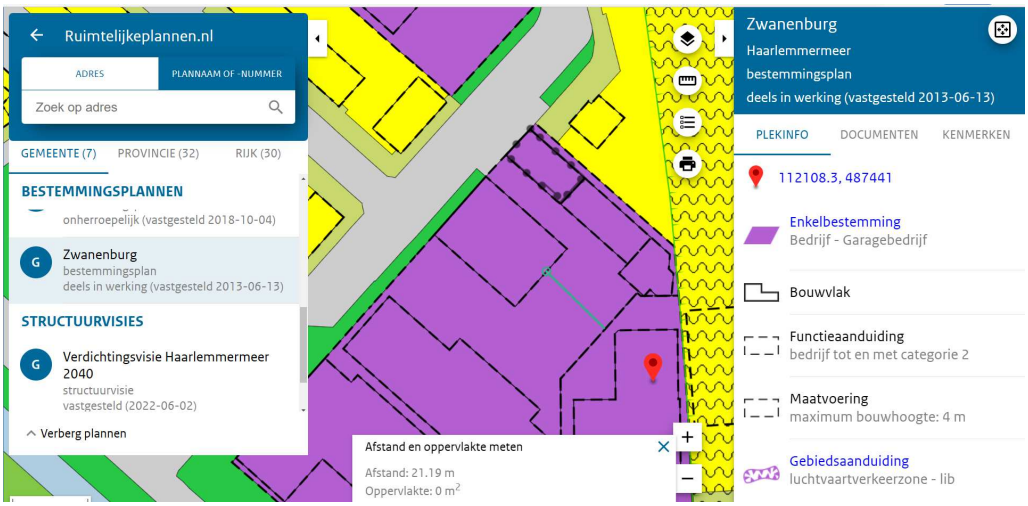


Situatie Wilgenlaan 7a

De perceelsgrens van Wilgenlaan 3 bevindt zich op ca. 15 m van de zuidgevel van het plangebied, wordt bovendien door een haag gescheiden die wel degelijk een afschermende werking heeft omdat het pand uit slechts één bouwlaag bestaat. De afstand is groot genoeg om te concluderen dat ook vanwege dit bedrijf sprake zal zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat.



Ten oosten van het bedrijf staat dan nog een garagebedrijf, dat ook specifiek als zodanig is bestemd. De grens van de inrichting tot de oostgevel van het plangebied bedraagt meer dan 20 m; voldoende om dezelfde conclusie te trekken. Daarbij wordt aangegeven dat in de regels is geregeld dat het garagebedrijf maximaal activiteiten voor dit bedrijf in milieucategorie 2 mag ontplooien.



Afstand Garagebedrijf tot plangebied

Andere bedrijven liggen verder en ruim buiten de richtafstanden. Deze kunnen daarom buiten beschouwing blijven.

Omgekeerd zijn woningen geen functie die milieu-overlast veroorzaken.

Het onderwerp bedrijven en milieuzonering werpt gelet op bovenstaande geen belemmeringen op.

4.2.3 Geluid

Inleiding

De mate waarin het geluid veroorzaakt door het (spoor) wegverkeer het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor wegverkeer stelt de wet dat in principe de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet mag overschrijden. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van alle (spoor)wegen op een bepaalde afstand van de geluidsgevoelige functie(s).

Algemeen

Langs wegen en spoorwegen liggen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

Spoorverkeer is ter plaatse niet relevant.

De breedte van de zone bij wegverkeer is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg: stedelijk of buitenstedelijk. De zone ligt aan weerszijden van de weg en is gemeten vanuit de rand van de weg. De zones, zoals beschreven in artikel 74 van de Wgh, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Aantal rijstroken	Zones langs wegen	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Tabel 4-1. Overzicht van de zones langs wegen

Artikel 74 lid 2 van de Wgh maakt een uitzondering voor wegen met een 30 km-regime en woonerven. Deze wegen hebben geen zone en zijn daarmee niet onderzoeksplichtig[6].

Beoordeling en conclusie
Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe geluidgevoelige functie in de vorm van 17 woningen. De nieuwe ontwikkeling ligt in de zone van de Lijnderdijk. Deze weg ligt binnen de bebouwde kom en heeft twee rijstroken. De zone van deze weg bedraagt 200 meter op basis van de Wgh. Er is daarom akoestisch onderzoek verricht[7].

De nieuwe ontwikkeling ligt tevens aan de Wilgenlaan en nabij de Olmenlaan. De Wilgenlaan en de Olmenlaan hebben een 30 km/uur-regime. Formeel geldt voor deze weg volgens de Wgh geen onderzoeksplicht, omdat de maximaal toegestane snelheid 30 km/uur bedraagt. De verkeersintensiteit op de Wilgenlaan is dusdanig dat overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet kan worden uitgesloten. Daarom is in het kader van een goede ruimtelijke ordening toch akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de omliggende 30 km-wegen (Wilgenlaan en Olmenlaan).

Ten zuiden van Zwanenburg ligt de luchthaven Schiphol. De geluidsniveau bij de ontwikkeling afkomstig van het vliegverkeer van Schiphol is daarom ook bepaald.

Uit het onderzoek komt het volgende naar voren:.
Deze ontwikkeling ligt (net) buiten de zone van de A5. Op grond van de Wgh is akoestisch onderzoek naar de A5 niet noodzakelijk.
Echter een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet kan worden uitgesloten. Daarom is in het kader van een goede ruimtelijke ordening toch akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de A5. De hoogste geluidsbelasting, afkomstig van de A5, bedraagt evenwel 48 dB, inclusief aftrek op grond van artikel 110g Wgh. Bij het appartementengebouw wordt dus vanwege de A5 voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 47 dB uit de Wgh.

De hoogste geluidsbelasting, afkomstig van de Lijnderdijk, bedraagt 33 dB, inclusief aftrek op grond van artikel 110g Wgh. Bij het appartementengebouw wordt vanwege de Lijndendijk ook voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wgh.

De hoogste geluidsbelasting, afkomstig van de Wilgenlaan, bedraagt 43 dB, inclusief aftrek op grond van artikel 110g Wgh. De Wilgenlaan heeft op basis van de Wgh geen zone. Formeel gelden de normen uit de Wgh dan ook niet voor 30 km-wegen. Echter, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, zijn bij de beoordeling van

---

[6] Conform artikel 74 lid 2 van de Wgh is voor 30 km/uur-wegen geen onderzoeksplicht. Op 3 september 2003 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitgesproken (nr. 200203751/1: Abcoude) dat nog niet geconcludeerd kan worden dat het plan aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening (goed woon- en leefklimaat, zoals opgenomen in het Bouwbesluit). Daarom wordt bij 30 km/uur-zones onderzocht of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of de hoogst toelaatbare geluidbelasting op de gevel.

[7] Akoestisch onderzoek wegverkeer Wilgenlaan, De milieu-adviseur, 8 april 2024

de geluidsbelastingen zijn de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de hoogste toelaatbare geluidsbelastingen van 63 dB gebruikt. Deze normen gelden voor een vergelijkbare weg met een 50 km/hregime. Bij het appartementengebouw wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wgh.

De Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft geluidskaarten gemaakt voor jaar 2021 opgesteld. Hieruit blijkt het geluidsniveau ter hoogte van de ontwikkeling 55 dB bedraagt.

De nieuwe woningen liggen nabij diverse wegen en Schiphol. Optelling van de geluidsbelastingen van de verschillende geluidbronnen resulteert in de cumulatieve geluidsbelasting. Formeel moet de cumulatieve geluidsbelasting van geluidsbronnen met een zone op basis van het Bouwbesluit 2012 worden bepaald op basis van de Wgh. Dit betekent dat de geluidsbelastingen van de omliggende 30 kmwegen in de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting niet hoeven te worden meegenomen. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de geluidsbelastingen afkomstig van 30 kmwegen wél meegenomen in de berekening van de cumulatieve geluidsbelastingen. Bij de berekening van de cumulatieve geluidsbronnen zijn alle relevante geluidsbronnen [A5, Lijnderdijk, 30 km-wegen en Schiphol] gebruikt bij de berekening van de cumulatieve geluidsbelastingen. Aangezien het vliegverkeer van Schiphol is bij deze ontwikkeling maatgevend, is de cumulatieve geluidsbelasting bepaald op basis van het luchtvaartspectrum.
De cumulatieve geluidsbelasting is van belang voor de berekening van de vereiste gevelisolatie. Op grond van de nieuwe Omgevingswet moet bij transformatie worden gestreefd naar een binnenwaarde van 33 dB. De hoogste cumulatieve geluidsbelastingen en de minimaal benodigde gevelwering zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Cumulatieve geluidsbelastingen en de minimaal benodigde gevelwering			
	Cumulatieve geluidsbelasting in dB		Minimaal benodigde gevelwering voor een binnenwaarde van 33 dB in dB
	Wegverkeer (exclusief aftrek op grond van artikel 110g Wgh)	Vliegverkeer	
NO-gevel	--	55	22
NW-gevel	--	55	22
ZO-gevel	--	55	22
ZW-gevel	--	55	22
Toetsingskader			
Minimale gevelwering o.b.v. Bouwbesluit 2012	--	--	20

Conclusie
Aangezien bij het appartementengebouw wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de 48 dB uit de Wgh is de realisatie van het appartementengebouw vanuit akoestisch oogpunt zonder meer mogelijk. Ter indicatie: volgens artikel 3.2 van het Bouwbesluit 2012 bezit een standaard gevelconstructie een minimale geluidsisolatie van 20 dB. Echter door de hogere eisen voor de thermische isolatie voor nieuwe woningen is ook de geluidsisolatie van nieuwe woningen verbeterd. Bij nieuwe woningen is een gevelisolatie van 24 dB zonder extra geluidsisolatie goed mogelijk, wanneer wordt gekozen voor goed geluidsgeïsoleerde ventilatievoorzieningen. Naar

verwachting wordt de binnenwaarde van 33 dB in de nieuwe woning gehaald zonder dat aanvullende geluidsisolerende maatregelen worden getroffen.

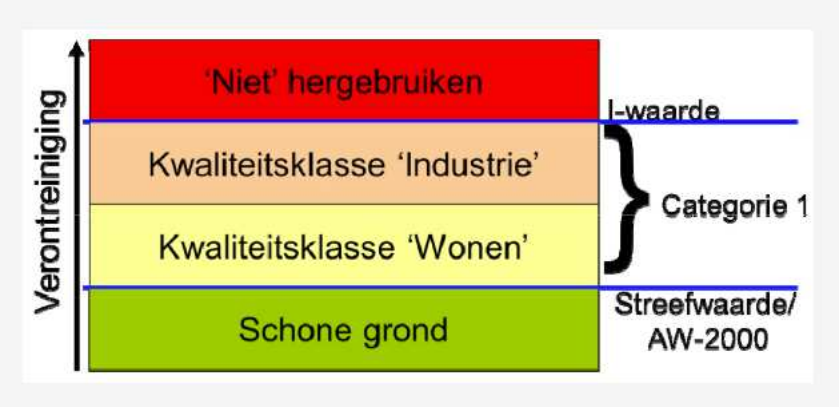
4.2.4 Bodem

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen / Waboprocedures regels stellen voor een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent voor de bodem (grond en grondwater) dat de bodemkwaliteit en de voorgenomen bestemming met elkaar in overeenstemming dienen te zijn. Of de bodem een planontwikkeling in de weg staat, wordt middels een historisch onderzoek eventueel aangevuld met een bodemonderzoek bepaald.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)
In de Wabo staat dat een omgevingsvergunning, voor het bouwen op een vermoeden van ernstig verontreinigde grond, pas in werking treedt nadat:
- er is vastgesteld dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging;
- het bevoegd gezag heeft ingestemd met het saneringsplan/BUS-melding;
- er een melding is gedaan van een voornemen tot saneren.

Wet bodembescherming (Wbb)
Als er sprake is van ernstige bodemverontreiniging dan gelden de regels van de Wet Bodembescherming. In de Wbb is een saneringsdoelstelling bepaald (het saneren naar de functie) en een saneringscriterium (wanneer moet er gesaneerd worden (bij zogenaamde “spoed- of risicolocaties”).

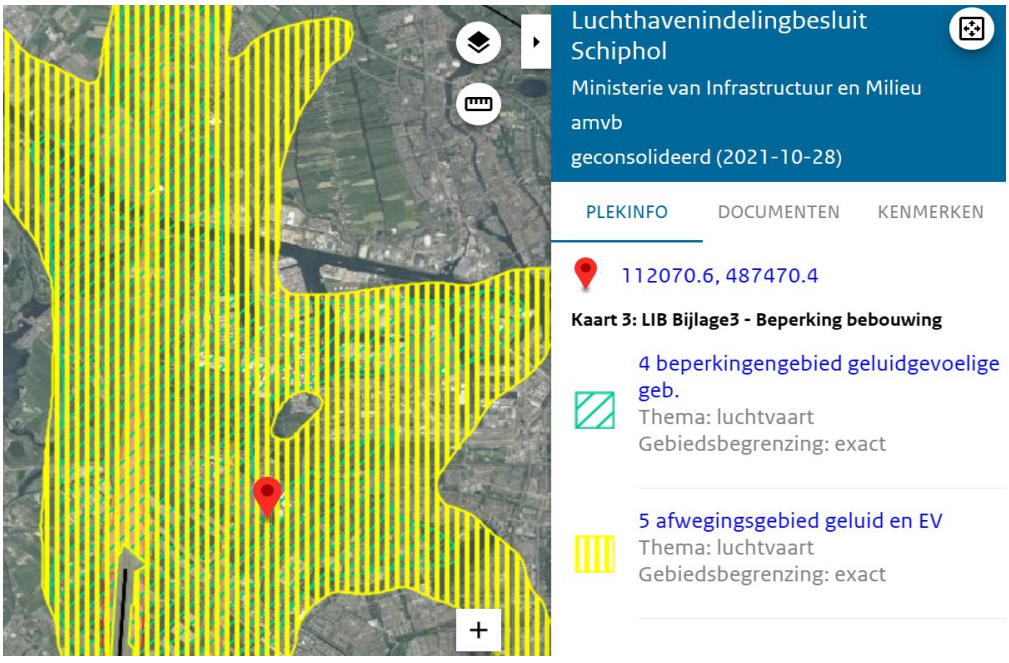
Besluit bodemkwaliteit (Bbk)
Het Besluit bodemkwaliteit geeft de lokale bevoegde gezagen de mogelijkheid om de bodemkwaliteit binnen hun gebied actief te gaan beheren binnen de gegeven kaders. Dit geeft onder andere ruimte voor nieuwe projecten op het gebied van natuur, wonen en industrie. Daarnaast worden de kwaliteit en de integriteit van belangrijke intermediairs bij bodemactiviteiten beter geborgd. In het Besluit staan ook regels met betrekking tot het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie.
Grond wordt in Nederland als volgt ingedeeld:



Beoordeling en conclusie
De functie wijzigt van Bedrijf naar Wonen. Er is daarom bodemonderzoek verricht[8]. In het grondwater zijn geen verhogingen aan benzeen aangetoond. De sterke verontreiniging in het grondwater ten zuiden van de locatie is niet grensoverschrijdend in noordelijke richting. Er is geen aanleiding om een aanvullend onderzoek te verrichten.
De onderzoeksresultaten vormen geen belemmeringen voor de afgifte van een omgevingsvergunning. Bodem werpt daarom geen belemmeringen op.

4.2.5 *Luchthavenindelingsbesluit*

Op 1 januari 2018 is het nieuwe Luchthavenindelingsbesluit is in werking getreden. Het gebied is gelegen in het beperkingengebied bijlage 3, en daarbinnen zowel nummer 4 als 5. Het gaat hier om het afwegingsgebied geluidgevoelige gebied (4) geluid en externe veiligheid (5).



Ligging in beperkingengebied bebouwing

[8] Verkennend bodemonderzoek Wilgenlaan, Grondslag, 12 april 2023

Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 4 zijn aangewezen, zijn ingevolge artikel 2.2.1c met het oog op geluidbelasting geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens:

- bestaand gebruik van een geluidgevoelig gebouw;
- toevoeging binnen bestaand stedelijk gebied van niet meer dan 25 woningen per bouwplan of binnen lintbebouwing van niet meer dan 3 woningen per bouwplan;
- een geluidgevoelig gebouw ter vervanging van een bestaand geluidgevoelig gebouw, mits van gelijke aard en gelijke schaal en onder de voorwaarde dat het te vervangen gebouw wordt verwijderd of dat de bestemming van het te vervangen gebouw wordt omgezet naar niet-geluidgevoelig;
- herstructurering van een bestaand stedelijk gebied, indien dit niet leidt tot een toename met meer dan 25 woningen en indien dit niet leidt tot een toename van de capaciteit van andere geluidgevoelige gebouwen binnen dit gebied;
- nieuwbouw van een bedrijfswoning, voor zover de noodzaak daarvan is aangetoond.

Zoals aangegeven, ligt de locatie binnen BSG en het aantal blijft onder de 25.

In de regels is over nummer 5 in artikel 2.2.1 d het volgende opgenomen
Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 5 zijn aangewezen, zijn buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan.
Voor de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 5 zijn aangewezen, motiveren gemeenten in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor het begrip stedelijk gebied wordt verwezen naar het Besluit ruimtelijke ordening: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

De locatie is zoals aangegeven gelegen in BSG. Daarom kan de ontwikkeling doorgang vinden, mits zoals aangegeven rekening wordt gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval.

In de Nota van Toelichting (Stb. 2017, 402) is ten aanzien van deze motiveringsplicht het volgende aangegeven:

- Lokaal kunnen de locatiekeuze, de risico's en de eventueel te nemen maatregelen het best worden afgewogen met de bijbehorende maatschappelijke kosten en baten.
- Integrale beleidsmatige toelichting op het omgaan met risico's. Geen groepsrisicoberekening.
- Aanwezigheid van gevaarlijke of ontplofbare stoffen (kettingreacties-domino-effecten).
- Mitigerende maatregelen.
- Bestrijdbaarheid van gevolgen van een ongeluk bevorderen:
    - Vluchtwegen;

- Bereikbaarheid voor hulpdiensten;
- Inrichtingsmaatregelen om de zelfredzaamheid van personen te bevorderen;
- Training van bestuurlijke crisismanagement;
- Voorlichting;
- Rampenbestrijdingsplannen oefenen.

Overwegingen
In de oude situatie was de locatie als bedrijfsgebouw in gebruik, waar meerdere personen werkzaam (kunnen) zijn, naar schatting 40 á 50 maximaal. In de nieuwe situatie kan worden uitgegaan van gemiddeld 2 personen per woning, ofwel 34. De verblijftijd neemt hooguit iets toe omdat de personen ook ’s nachts aanwezig (kunnen) zijn. Er is dus sprake van een licht verhoogd risico, doch dit is zodanig gering, dat dit geen significante toename van het risico betekent.

De kans dat een vliegtuig neerstort is voorts klein. Hetzelfde geldt voor de kans om te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter.

In het gebied spelen ook andere veiligheidsthema’s een rol, zoals verkeersveiligheid. Plaatselijk zijn echter geen grote risico’s bekend.
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 kans van 1 op de 1 miljoen per jaar 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 de 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 (bronmaatregel).

Bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen
De nood- 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. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd.

Bij het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. Deze is plaatselijk -met inachtneming van enkele voorwaarden/ uit te werken aspecten, voldoende; e.e.a. wordt in het kader van uitgebreide procedure nog geverifieerd bij de veiligheidsregio. In de omgeving zijn verder geen ge-

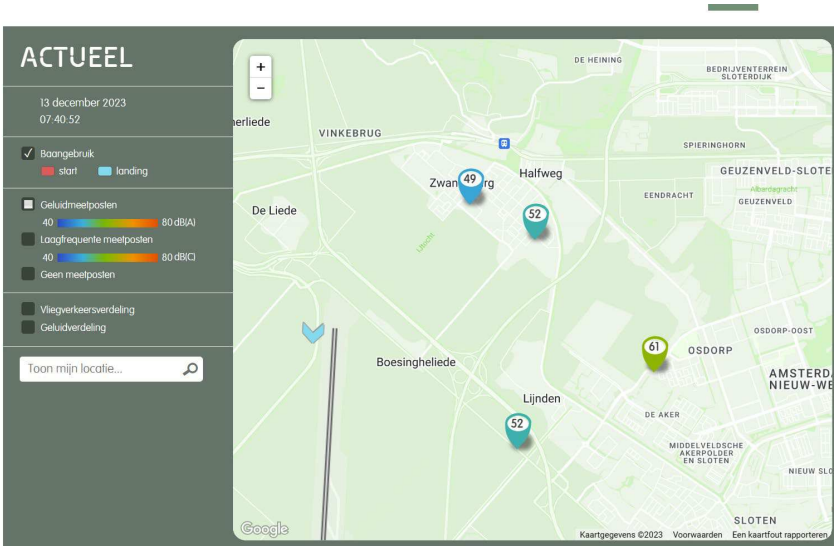
vaarlijke of ontplofbare objecten aanwezig waardoor een vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan.

Tot slot kan met betrekking tot de informatievoorziening worden aangegeven dat toekomstige bewoners geïnformeerd worden over de ligging binnen het beperkingengebied van het Lib.

Er is daarom sprake van een verantwoorde situatie v.w.b. de risico's met betrekking tot de luchtvaart.

Geluid
Naast het beperkingengebied externe veiligheid ligt het plangebied ook binnen het beperkingengebied geluid.
Uitgangspunt is dat een beschrijving van de huidige geluidsituatie op de woningbouwlocatie, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, voldoet aan de volgende voorwaarden:
a. het geldende planologische regime voor woningbouw ingevolge het Luchthavenindelingbesluit en de Verordening Ruimte wordt beschreven: zie hiervoor deze paragraaf en voor de Verordening Ruimte paragraaf 3.3.2.
b. de huidige geluidbelasting wordt beschreven aan de hand van de theoretische geluidbelasting (contouren geluidskaart) en de feitelijke geluidbelasting (www.bezoekbas.nl).

Voornoemde site laat het volgende beeld zien:



Uitsnede bezoekbas.nl/NOMOS

Gecumuleerd geluidniveau
Bij de bepaling van het gecumuleerde geluidniveau worden de geluidniveaus van de verschillende geluidbronsoorten weg- en railverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai bij elkaar opgeteld. Dit geldt voor zover de voorkeurswaarden voor de betreffende geluidbronsoort overschreden worden; voor luchtvaartlawaai geldt de cumulatie voor locaties die liggen binnen de LIB-4 contour.
Voor het plangebied is alleen luchtvaartlawaai van belang.

De hoogste gecumuleerde geluidbelasting vanwege bedraagt 55 dB (zie paragraaf 4.2.3).

Beoordeling goede ruimtelijke ordening luchtvaartlawaai
Bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening is uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting van 55dB. Zoals hierboven aangegeven gelden er geen bijzondere voorwaarden vanwege andere geluidbronsoorten zoals wegverkeerslawaai, omdat voldaan wordt aan de van toepassing zijnde voorkeurswaarden als bepaald in de Wet geluidhinder.
Ten aanzien van luchtvaartlawaai is in artikel 3.4, lid 2 van het Bouwbesluit 2012 de volgende voorwaarde opgenomen:
"Een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied van een gebruiksfunctie in een voor de luchthaven Schiphol op de kaarten in bijlage 3B, nummer 4, van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol aangewezen gebied of een krachtens de Wet luchtvaart vastgestelde 56 dB(A) Lden beperkingengebied of een vastgestelde 35 Kegeluidzone bij een burgerluchthaven, heeft een zodanige volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering dat het karakteristiek geluidniveau in het verblijfsgebied ten hoogste 33 dB is. Daarbij wordt uitgegaan van de krachtens de Luchtvaartwet of de Wet luchtvaart bepaalde geluidbelasting op de uitwendige scheidingsconstructie."

Uit het bovenstaande en omdat geen hogere waarde vastgesteld hoeft te worden vanwege wegverkeerslawaai, volgt dat op grond van het Bouwbesluit 2012 alleen de standaardeis voor de karakteristieke geluidwering van 20 dB geldt. Uitgaande van het gecumuleerde geluidniveau van 55 dB, houdt dit in dat het geluidniveau in de woningen 35 dB zal bedragen bij een standaard gevelreductie van 20 dB. Mogelijk zijn dus aanvullende isolerende maatregelen nodig, hoewel gevels tegenwoordig doorgaans meer isoleren dan voornoemde 20 dB.

Maatregelen aan de bron en in de overdracht zijn in het kader van vliegverkeer (op plaatselijk niveau) niet mogelijk, zodat vrijwel alleen gevelmaatregelen als mogelijke voorziening getroffen kunnen worden.

Het LIB werpt gelet op bovenstaande ook geen belemmeringen op bv.w.b. geluid.

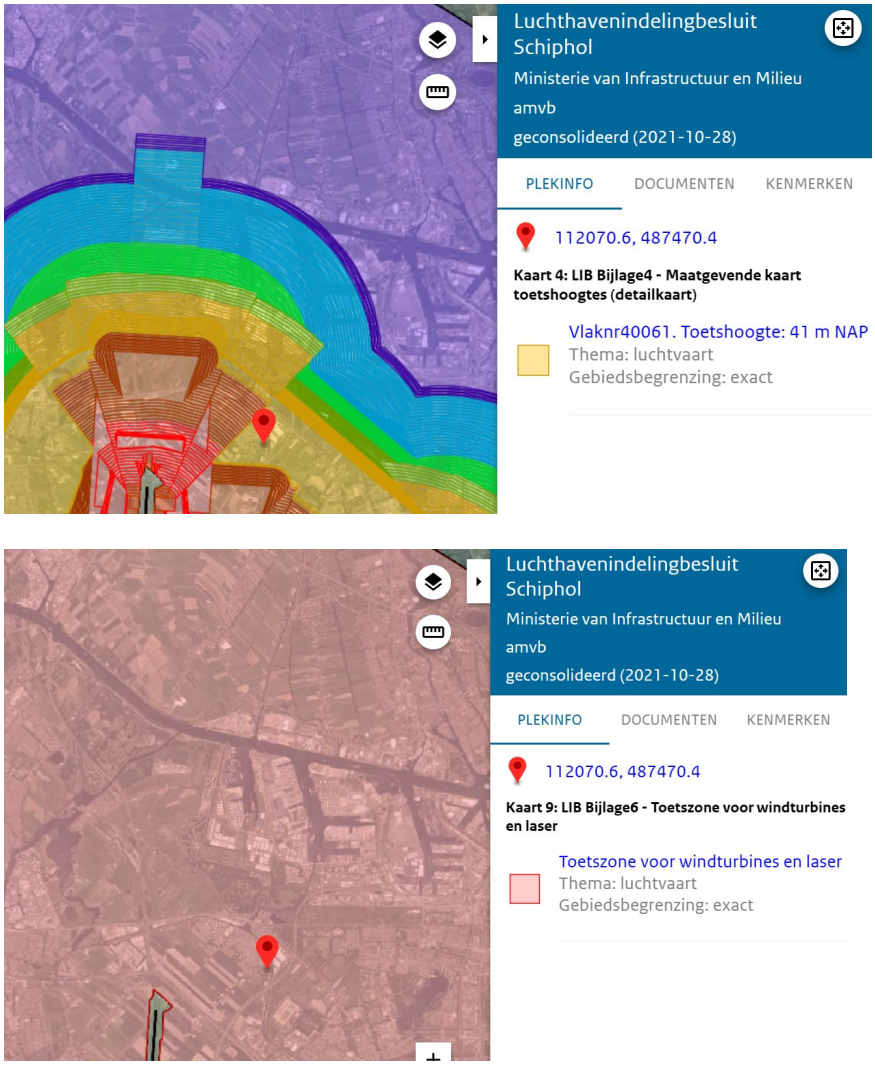
Er zijn nog enkele kaarten met bijbehorende regels, die volledigheidshalve worden benoemd:
Allereerst de ligging op kaart 4: maatgevende kaart toetshoogtes: de bouwhoogte van objecten mag hier maximaal 41 meter bedragen. Hier wordt aan voldaan.

En voorts is relevant de ligging op kaart 9, bijlage 6. Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 6 bij dit besluit is geen vaste laserinstallatie toegestaan en geen windturbine die met de tiphoogte steekt door een vlak met een maatgevende toetshoogte zoals opgenomen in de in bijlage 4 opgenomen kaart, met een ashoogte van meer dan 35 meter, of in geval van plaatsing op een gebouw, met een tiphoogte van meer dan 5 meter dan wel meer dan 35 meter voor gebouw en tiphoogte tezamen.
Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 6 bij dit besluit, is een windturbine toegestaan die met de tiphoogte steekt door het vlak met de toetshoogte voor

radar zoals opgenomen in de in bijlage 4A opgenomen kaart mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat de windturbine geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.
In afwijking van het eerste lid en tweede lid is een vaste laserinstallatie of een windturbine, bedoeld in die leden, toegestaan voor zover:

- deze rechtmatig aanwezig is op 1 januari 2015 of daarvoor voor 1 januari 2015 een bouwvergunning of een omgevingsvergunning is verleend, mits binnen twee jaar na die datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt, of
- het betreft vervanging door een nieuwe windturbine met gelijkblijvende of lagere hoogtes en met gelijkblijvende of verminderde verstoring van het radarbeeld.
- In afwijking van het eerste lid is een vaste laserinstallatie of een windturbine, bedoeld in dat lid, toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet.

Dit plan voorziet niet in laserinstallaties of windturbines.



Uitsneden kaarten 4 en 9

Volgens het LIB mogen er tot slot ook bepaalde functies niet komen in verband met aantrekken vogels. Woningbouw is geen van de in het LIB benoemde functies.

Het LIB werpt gelet op bovenstaande geen belemmeringen op.

4.2.6 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader
Het aspect luchtkwaliteit is verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en is een implementatie van diverse Europese richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes als PM_{10} (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen -uitzonderlijke situaties daargelaten- bij andere stoffen niet voor.

De jaargemiddelde grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} is 40 µg/m^3. Het uitgangspunt is dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gehaald. In artikel 5.16 lid 1 van de Wm staat opgesomd wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Dan moet aannemelijk worden gemaakt, dat het project aan één of een combinatie van de volgende vier voorwaarden voldoet:

1 er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
2 een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
3 een project draagt slechts in ‘niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
4 een project is opgenomen in of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van NSL. Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio’s om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL, in de provincies c.q. regio’s waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, omdat deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO_2 en PM_{10} betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het plan tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM. Voor woningen bedraagt de drempelwaarde 1.500 bij één ontsluitingsweg.

Beoordeling en conclusie
Dit plan maakt 17 woningen mogelijk, ruim onder de drempelwaarde. Om deze reden is het initiatief NIBM en haalbaar voor wat betreft luchtkwaliteit, immers het volstaat als aan één van voornoemde voorwaarden is voldaan. Daarnaast blijkt uit de Atlas voor de Leefomgeving dat ter plaatse geen grenswaarde voor fijnstof $PM_{2,5}$ en stikstof



NOx worden overschreden (als de grenswaarde voor $PM_{2,5}$ niet wordt overschreden geldt dat automatisch ook voor PM_{10}).

4.2.7 Externe veiligheid

Algemeen
Externe veiligheid richt zich op het beheersen van risico's bij onder meer de productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten leggen beperkingen op aan de omgeving. Door maatregelen kunnen de afstanden worden verkleind. Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde, voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. De grenswaarde mag niet worden overschreden. Voor de oriënterende waarde en richtwaarde geldt dat afwijken alleen met een degelijke motivering is toegestaan. Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen, zoals een chemische fabriek of een lpg-tankstation en de mobiele bronnen, zoals een tankwagen.

Wet- en regelgeving
Voor inrichtingen (bedrijven) is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid (Revi) van toepassing. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) is van toepassing op onder meer hoofdtransportleidingen voor aardgas. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).
Op 1 april 2015 is het Basisnet volledig in werking getreden. Het basisnet bestaat uit een aangewezen aantal routes (wegen, spoorwegen en vaarwegen) waarop het mogelijk moet zijn en blijven om gevaarlijke stoffen te vervoeren.

De Wet Basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stellen dat bij ruimtelijke besluiten waarbij de vestiging van kwetsbare objecten wordt toegelaten in de nabijheid van een weg, waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico (GR) moet worden beschouwd. Nieuw in het Bevt ten opzichte van de huidige situatie is het begrip Plasbrandaandachtsgebied (PAG). Dit begrip heeft betrekking op de kans dat een tankwagen met brandbare vloeistof als gevolg van een calamiteit lek raakt, waardoor brandbare vloeistof vrij komt en vlam vat.

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is een maat voor de veiligheid van het individu op een bepaalde locatie. Het PR heeft een wettelijk vastgelegde grenswaarde van maximaal 10^{-6} per jaar voor nieuwe situaties. Dit betekent dat de kans op overlijden van een persoon als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op een miljoen per jaar mag zijn. Op locaties waar het risico hoger is, mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gesitueerd en in beginsel ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten. Op basis van

art 5, 1e lid van het Bevi dient het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan (lees: afwijkingsbesluit ex art. 2.12, lid 1 onder a sub 2 Wabo waar in dit geval sprake van is) de grenswaarde (voor het PR) in acht te nemen. Daarbij is dus niet relevant of het kwetsbare object reeds aanwezig is; op het moment van het vaststellen van het bestemmingsplan dient aangetoond te zijn dat de aanwezige kwetsbare objecten in het plangebied voldoen aan de grenswaarde.

Het GR heeft ten opzichte van het PR een extra dimensie; het wordt namelijk beïnvloed door het aantal personen dat zich binnen de invloedssfeer van mogelijke ongevallen bevindt. Het groepsrisico zet de kans op een ongeval uit tegen het aantal mogelijke slachtoffers. Hoe groter de groep slachtoffers kan zijn, hoe lager de kans op een dergelijk ongeval mag zijn.

Het GR kent een richtwaarde, de zogenaamde oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde, vaak aangeduid met "1", geeft weer wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. De oriëntatiewaarde biedt een handvat om tot consensus te komen over de mate van vertrouwen dat de toekomst gevrijwaard blijft van een ramp. Door het groepsrisico te vergelijken met de oriëntatiewaarde legt het bevoegd gezag verantwoording af of de kans acceptabel is.

Het GR wordt berekend binnen het invloedsgebied dat ligt tussen de risicobron en lijn waar 1% letaliteit optreedt. Als oriëntatiewaarde geldt de in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde “norm” voor het GR, namelijk:

1 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
2 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
3 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1.000 dodelijke slachtoffers;
4 enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de norm).

Een verantwoording van het GR kan achterwege blijven indien:

b het groepsrisico, gelet op de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 1° en 2°, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of
c 1°. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 2°, met niet meer dan tien procent toeneemt, en
   2°. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 1° en 2°, niet wordt overschreden.

Beoordeling en conclusie

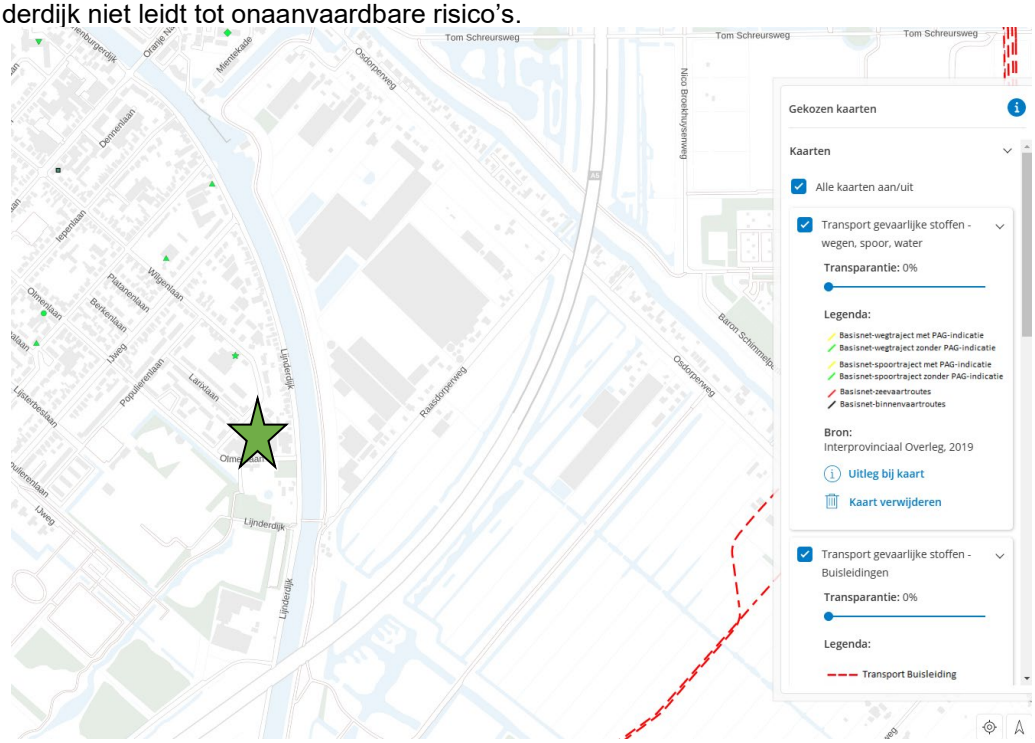
Om te bepalen of er sprake is van veiligheidsrisico’s wordt per potentieel gevaar opleverende activiteit (Inrichtingen, buisleidingen, vervoer over de weg) gekeken naar de aanwezigheid daarvan in de buurt van het plangebied en daarna naar het eventuele plaatsgebonden- en groepsrisico.

Inrichtingen en buisleidingen

Aan de hand van de Atlas voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat het plangebied - en de omgeving daarvan – niet valt binnen een Plaatsgebonden Risico contour (PR) of binnen het invloedsgebied van een inrichting, een buisleiding of een route die is aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit houdt tevens in dat het

Groepsrisico (GR) van die activiteiten niet nader hoeft te worden beschouwd. Zie navolgende afbeelding. Slechts zichtbaar is een buisleiding (rode stippellijn).

Vervoer over de weg
Hoewel zowel de nabij gelegen A5 als de Lijnderdijk dus niet zijn opgenomen in het Basisnet, kan worden beredeneerd dat er wel enig vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvind. Bepalend zal zijn het vervoer van GF3. De A5 ligt op meer dan 400 m, zodat deze desalniettemin buiten beschouwing kan blijven. De Lijndendijk ligt op meer dan 70 m. in diverse andere woonplannen op vergelijkbare afstand heeft de gemeente er geen verdere aandacht geschonken[9], zodat aangenomen mag worden dat de Lijnderdijk niet leidt tot onaanvaardbare risico's.



Uitsnede Atlas voor de Leegomgeving

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

[9] Zie onder meer:
https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0394.OGVzwbdennenln1416-C001/t_NL.IMRO.0394.OGVzwbdennenln1416-C001.pdf,
d_NL.IMRO.0394.OGVzwbwilgen49-C001.pdf (ruimtelijkeplannen.nl) en
t_NL.IMRO.0394.OGVzwbwilhl24-C001.pdf (ruimtelijkeplannen.nl)

4.3 Omgevingsaspecten

4.3.1 Water

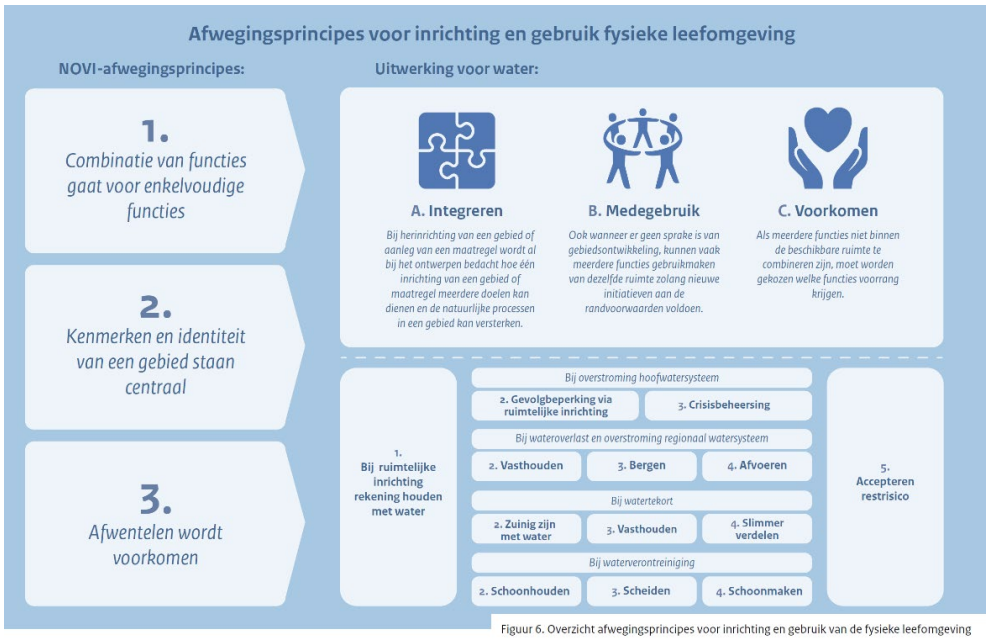
Beleid
In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de "watertoets" de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem. De uitkomsten uit deze watertoets zijn in deze paragraaf opgenomen.

Europees beleid
Europese Kaderrichtlijn
De Europese Kaderrichtlijn is gericht op het bereiken van een goede ecologische waterkwaliteit in alle Europese wateren. In 2009 zijn de eerste (inter)nationale stroomgebiedbeheersplannen vaststellen waarin zij aangeven welke maatregelen zij gaan nemen om de doelstelling te halen. De provincie Noord-Holland maakt volledig deel uit van het deelstroomgebied Rijndelta en het daarbinnen begrensde deelstroomgebiedsdistrict Rijn-West. Binnen Rijn-West is het Stroomgebied beheerplan Rijn 2016-2021 vastgesteld.

Nationaal Water Programma 2022–2027
Nederland heef te maken met grote wateropgaven die bovendien in de toekomst steeds groter en complexer worden. Dit komt door een aantal samenhangende uitdagingen: klimaatverandering, bodemdaling, milieuverontreiniging, biodiversiteitsverlies en ruimtedruk. In de uitvoering ligt bovendien een grote opgave om verouderde infrastructuur zoals bruggen en
sluizen in stand te houden en waar nodig te vervangen of te renoveren.
De wateropgaven waar Nederland op dit moment voor staat, de uitdagingen richting de toekomst en de noodzaak van een integrale aanpak vormen de basis voor 3 hoofdambities van dit NWP:

- Een veilige en klimaatbestendige delta.
- Een concurrerende, duurzame en circulaire delta.
- Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur

Voor een integrale aanpak is het belangrijk om bij alle afwegingen in de leefomgeving de waterdoelen uit dit NWP op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid, zoetwatervoorziening, waterkwaliteit, ecologie, landschap, cultureel erfgoed en scheepvaart mee te wegen. In waterland Nederland moeten 'aansluiten op de (historische) karakteristieken van het watersysteem' en 'meebewegen met water' leidende principes voor de ontwikkeling van onze leefomgeving blijven.



Figuur 6. Overzicht afwegingsprincipes voor inrichting en gebruik van de fysieke leefomgeving

Waterwet

Voornoemd beleid is voor zover nodig juridisch verankerd in de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater. Ook verbetert de Waterwet de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) stelt een watertoets verplicht voor ruimtelijke plannen waarin waterbelangen spelen. De watertoets bewaakt waterkwaliteit en waterkwantiteit. Een watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en beoordelen. Waterhuishoudkundige aspecten zijn onder meer veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit, verzilting en verdroging. De watertoets heeft betrekking op alle wateren: rijkswateren, regionale wateren, gemeentelijke en particuliere wateren en grondwater.

Provinciaal beleid

In het provinciaal Waterplan Noord-Holland is het Europese en nationale beleid vertaald naar wat er binnen de provincie moet gebeuren om het water zo goed mogelijk te blijven. Het Provinciaal Waterplan staat niet op zichzelf. Water heeft met heel veel zaken te maken, variërend van landbouw tot recreatie en van stadsuitbreidingen tot gezond drinkwater. Daarom is het Provinciaal Waterplan afgestemd met het beleid op het gebied van natuur, recreatie, landschap, cultuurhistorie, milieu, landbouw, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. In het Provinciaal Waterplan is het waterbeleid beschreven aan de hand van de thema's veiligheid, wateroverlast en watertekort, waterkwaliteit en grond- en drinkwater. Het Provinciaal Waterplan fungeert hierbij als het kader voor de uitvoering: het is de basis voor allerlei te nemen maatregelen door de Provincie, waterschappen en gemeenten gedurende de looptijd van het plan. Het is dus geen uitvoeringsprogramma. Er zal een apart uitvoeringsprogramma worden opgesteld dat jaarlijks wordt aangepast.

Watertoets

Met behulp van de watertoets wordt getoetst of binnen nieuwe plannen aan de waterhuishouding voldoende aandacht is besteed. Uitgangspunt van de watertoets is dat de initiatiefnemer en de waterbeheerder samenwerken aan het ruimtelijk plan, waarbij het wateraspect volledig wordt ingevuld. In de dagelijkse praktijk van de ruimtelijke orde-

ning is de positie van de waterbeheerder met de introductie van de watertoets sterker geworden. Navolgende tekst dient als watertoets (de opbouw en inhoud van de watertoets is vormvrij).

Beoordeling en conclusie
Beleid hoogheemraadschap
Het Hoogheemraadschap van Rijnland is in het plangebied het bevoegd gezag voor het beheer van waterkeringen, oppervlaktewater en (ondiep) grondwater. De drie hoofddoelen van dit beheer zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten en te beheren. Daarbij wil Rijnland dat watergangen en kunstwerken zoals gemalen op orde en toekomstbestendig worden gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Rijnlands taken en bevoegdheden op het gebied van gezond water betreffen het zuiveren van afvalwater en het reguleren van lozingen op oppervlaktewater. Europese regelgeving (de Kaderrichtlijn Water) is hierbij kaderstellend. Het voorkómen van verontreiniging en een goede inrichting van oppervlaktewateren dragen in belangrijke mate bij aan gezond water. Met het oog op het zuiveren van afvalwater beheert Rijnland rioolgemalen, persleidingen en zuiveringsinstallaties. Aan de hand van het Waterbeheersplan (2016-2021) werkt Rijnland aan zijn ambities: http://www.riinland.net/plannen/waterbeheerplan. In het proces van ruimtelijke planvorming heeft Rijnland een adviserende rol. In de uitvoerings- en beheersfase van ruimtelijke plannen heeft Rijnland een regelgevende rol.

Keur en beleidsregels 2015
Op grond van de Waterwet is Rijnland als waterschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden. Denk hierbij aan handelingen in of nabij:
− Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
− Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
− Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en
− gemalen),
− De bodem van kwelgevoelige gebieden.
− Maar ook aan:
− Onttrekken en lozen van grondwater,
− Het aanbrengen van verhard oppervlak.

Per 1 juli 2015 is een Keur in werking getreden met daarbij horende uitvoeringsregels. De Keur gaat uit van een Ja, tenzij benadering; handelingen met een klein risico vallen onder de zorgplicht en kunnen zonder vergunning of melding worden uitgevoerd. Voor handelingen met een groter risico of in expliciet benoemde situaties zijn er algemene regels met voorwaarden van kracht of wordt een watervergunning geelst.

De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen (zie de vergunningencheck: https://vergunningen.info/?overheid=RIJ).

Hemelwater
Indien een toename van het verhard oppervlak plaats vindt, dient de initiatiefnemer een oppervlak ter grootte van minimaal 15% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak te reserveren voor extra open water. Het nieuwe open water moet aangesloten worden op het bestaande watersysteem. Initiatieven met een toename van verharding tot 500 m² in stedelijk gebied hoeven niet in watercompensatie te voorzien.
Uitgangspunt is dat de aanleg van verhard oppervlak geen negatieve gevolgen mag hebben op het watersysteem. In overleg met het hoogheemraadschap is het mogelijk om de compensatie-eis voor verhard oppervlak te verminderen door alternatieve maatregelen toe te passen. De compensatie geschiedt in hetzelfde peilgebied.

Riolering en afkoppelen
Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met Rijnland afstemming plaatsvindt over het omgaan met afvalwater en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat Rijnland uit van een voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen. Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet uitlogende bouwmaterialen en het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's, wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen.

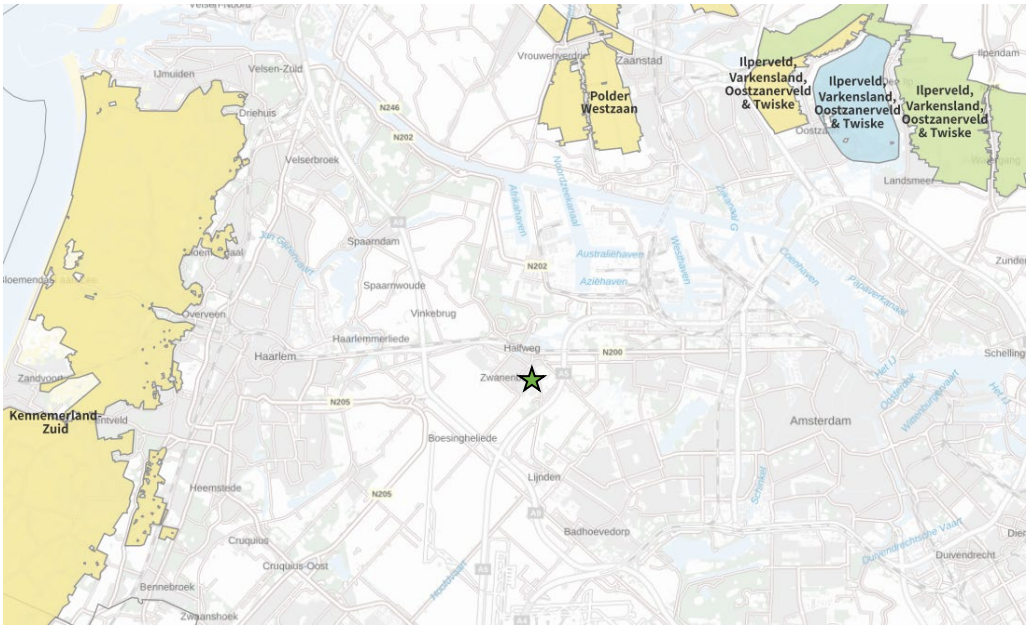
Het plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom van Zwanenburg. Het bebouwde/verharde oppervlak neemt ten opzichte van de bestaande situatie niet toe, zelfs iets af omdat het perceel nu geheel verhard is. Zodoende blijft het infiltrerend vermogen in stand. Er wordt gebleven onder de voornoemde grens van 800 m^2 zodat watercompenserende maatregelen niet nodig worden geacht (i.c. neemt de verharding iets af, zie paragraaf 3.4.2). De riolering wordt afgekoppeld van het bestaande gemengde rioleringssysteem. Het aspect water werpt zodoende geen belemmeringen op.

4.3.2 Ecologie

Algemeen
Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden van het projectgebied. De bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Beide onderwerpen zijn geregeld in de Wet natuurbescherming.

Gebiedsbescherming
Het plangebied is niet gelegen in of in de directe omgeving van een gebied dat is beschermd op grond van de Wet natuurbescherming en/of de Vogel- en/of Habitatrichtlijn. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn het Kennemerland-Zuid, Polder Westzaan en het Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Als enig extern effect kan worden beschouwd stikstofuitstoot. Verstoring als gevolg van verlichting of

trilling (tijdens werkzaamheden) wordt niet verwacht. Van deze ligt Polder Westzaan het dichtste bij, op ruim 7 km. Gelet op deze grote afstanden en de relatieve geringe impact van het plan moet op voorhand de conclusie worden getrokken dat geen stikstofberekening nodig is om te stellen dat geen sprake is van significant negatieve effecten.



Ligging Natura 2000-gebieden rondom plangebied (groene ster)

Het plangebied ligt ook niet in het Natuurnetwerk Nederland. Bij de beleidsdoelstellingen die zijn geformuleerd rondom het NNN bestaat er niets zoals externe werking. De voorngenomen ingreep zal geen effect op de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN hebben. De bescherming van het NNN staat de uitvoering van het plan niet in de weg. Ook ligt het plangebied niet in een weidevogelleefgebied of een ganzenfoerageergebied; dit ligt tevens op ca. 45 m. Doordat deze gebieden van het plangebied worden afgeschermd door aanwezige bebouwing, is verstoring van deze gebieden ook niet te verwachten.

Soortenbescherming

Er wordt geen water gedempt en er worden geen bomen gekapt. Wel worden er aanpassingen aan een bestaand pand gedaan. Er is daarom een quick scan verricht[10]. In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels direct rond de woningen is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen. Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de
Wet natuurbescherming worden overtreden. Het voorkomen van en negatieve effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen en broedvogels met vaste rust- en verblijfplaatsen wordt uitgesloten. Er zijn daarnaast mogelijk algemene nationaal beschermde zoogdieren en amfibieën aanwezig. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in de Provincie Noord-Holland. Het voorkomen van en negatieve effecten op broedvogels met vaste rust- en verblijfplaatsen en verblijfplaatsen van

[10] Quick scan beschermde planten- en diersoorten Wilgenlaan 5 Zwanenburg, Adviesbureau Mertens, 1 december 2023

vleermuizen wordt uitgesloten. Het voorkomen van overige beschermde soorten kan tevens worden uitgesloten. Op grond van bovenstaande analyse worden negatieve effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; het omvormen van een loods tot appartementencomplex aan de Wilgenlaan 5 te Zwanenburg is niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

Conclusie
Het onderwerp natuur werpt gelet op bovenstaande geen belemmeringen op. Wel dient te allen tijden de zorgplicht in acht te worden genomen als opgenomen in artikel 1.11 van de Wet Nb. In het tweede lid wordt de zorgplicht iets geconcretiseerd door te bepalen dat de zorgplicht in elk geval inhoudt dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten:
dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel, indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevergd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.

4.3.3 Cultuurhistorie

Algemeen
Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het sinds 2012 verplicht om de cultuurhistorische waarden mee te laten wegen. Daartoe wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

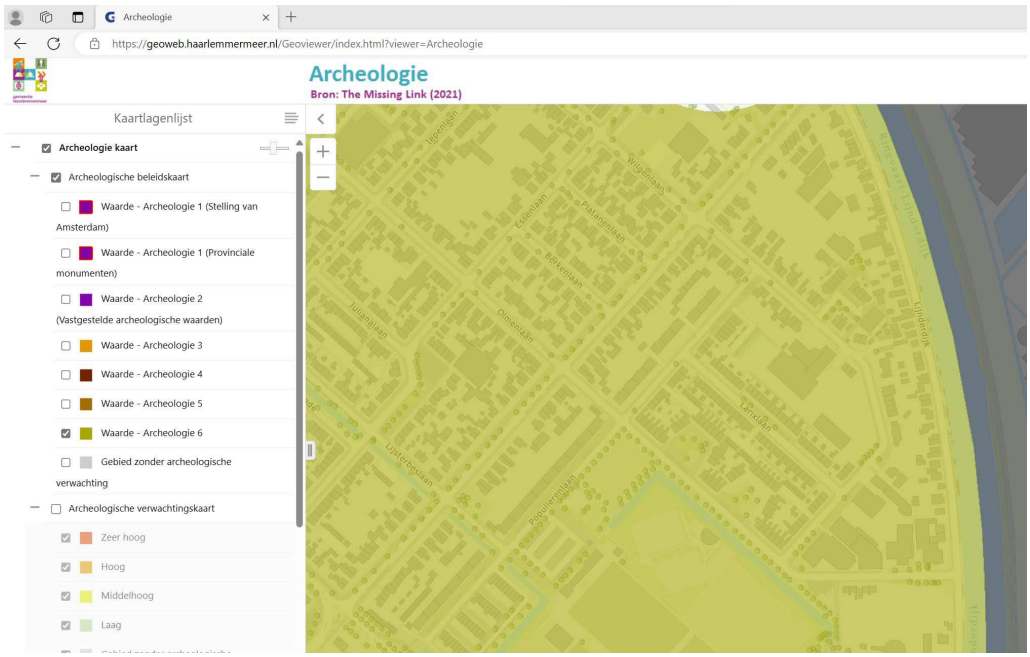
Beoordeling en conclusie
In hoofdstuk 2 is de ontstaansgeschiedenis beschreven. Er zijn in en om het plangebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig die bescherming behoeven. Er is voldoende rekening gehouden met cultuurhistorie.

4.3.4 Archeologie

Algemeen
Met de ondertekening van het verdrag van Valletta (1992) en de parlementaire goedkeuring daarvan (1998) heeft de Nederlandse overheid zich verplicht er op toe te zien dat met archeologische vindplaatsen rekening wordt gehouden bij ruimtelijke ordening, milieueffectrapportage, bouwactiviteiten en andere ingrepen in een gebied.
Het verdrag heeft inmiddels zijn weerslag verkregen in de Erfgoedwet, die per 1 juli 2016 van toepassing is. Een belangrijk uitgangspunt in het archeologisch beleid is dat ingrepen die tot de aantasting van de verwachte archeologische resten leiden, zoveel mogelijk worden vermeden. Het behoud in situ (op de oorspronkelijke plaats) gaat voor op het behoud ex situ (opgraven en bewaren in depot). Van belang is dat door middel van vooronderzoek tijdig inzicht wordt verkregen in de archeologische waarden van een gebied, zodat deze bij beoogde planontwikkelingen kunnen worden betrokken. Voor de ruimtelijke ordening is een belangrijke bepaling, dat de wet niet van toepassing is op projecten met oppervlakte kleiner dan 100 m^2; de gemeenteraad kan een hiervan afwijkende andere oppervlakte vaststellen.

Beoordeling en conclusie

Er is ter plaatse geen archeologische dubbelbestemming opgenomen, waaruit wordt afgeleid dat er ter plaatse geen of een lage verwachting op de aanwezigheid van archeologische relicten is. Volgens het gemeentelijk beleid (4 maart 2021) kan evenwel uitgegaan worden van een Waarde-Archeologie 6, zie navolgende afbeelding.
Hieruit volgt een onderzoeksverplichting bij bodemingrepen groter dan 10.000 m^2 en dieper dan 40 cm. Er is geen verplichtend onderzoek nodig bij plannen van dit volume (en bovendien worden geen grondroerende werkzaamheden verricht). Als bij de werkzaamheden toch archeologisch vondsten worden gedaan, moeten deze op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet zo spoedig mogelijk gemeld worden bij de Minister (de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: telefoon 033-4217456). Een vondstmelding bij de gemeentelijk of provinciaal archeoloog kan ook. De werkzaamheden moeten dan worden gepauzeerd, en onderzoek door een KNA archeoloog worden uitgevoerd.



Uitsnede beleidskaart archeologie Haarlemmermeer

De zorgplicht, zoals vastgelegd in de Erfgoedwet, ofwel ‘meldingsplicht’, zoals vastgelegd in Artikel 5.10. Archeologische toevalsvondst luidt volledigheidshalve als volgt:

1 Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze Minister.
2 De gerechtigde tot een archeologische vondst als bedoeld in het eerste lid, is gehouden de vondst gedurende zes maanden, te rekenen van de dag van de in het eerste lid bedoelde melding, ter beschikking te houden of te stellen voor wetenschappelijk onderzoek.

4.3.5 *Verkeer en parkeren*

Verkeer

Door de realisatie van het initiatief zal de verkeersaantrekkende werking van het plangebied nauwelijks veranderen, wanneer wordt vergeleken met de huidige functie, be-

drijf. Wanneer sec wordt uitgegaan van de nieuwe situatie, bedraagt de extra op basis publicatie VNG-publicatie CROW Publicatie *Toekomstbestendig parkeren*; van parkeerkencijfers naar parkeernormen (publicatie 381, 2018) van 8,6+17 mvt/etmaal=146mvt/etmaal, oftewel gemiddeld 6 per uur of één per 10 minuten. De woningen worden ontsloten op de bestaande infrastructuur, oftewel op de Wilgenlaan en van daaruit op de Olmenlaan en dan de Lijnderdijk. De toename is zodanig gering, dat dit geen belemmering vormt voor de doorstroming en veiligheid van/ op deze wegen.

Parkeren
Ingevolge het gemeentelijk parkeerbeleid dienen alle auto's op eigen terrein te worden geparkeerd. Om de behoefte te bepalen wordt de publicatie VNG-publicatie CROW Publicatie *Toekomstbestendig parkeren*; van parkeerkencijfers naar parkeernormen (publicatie 381, 2018), gehanteerd. Zoals onderbouwd in hoofdstuk 2 komen er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.

5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden.

Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een ‘bouwplan’. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een ‘bouwplan’ is.
De raad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (art. 6.12 Wro);
- er geen kosten te verhalen zijn (art 6.2.1a Bro).

De 'grex-wet' is erop gericht dat de overheid kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, hoeven deze ook niet verhaald te worden.

De gemeente sluit een anterieure overeenkomst met initiatiefnemer. De ambtelijke kosten voor de realisatie van het plan zijn voor de gemeente anderszins verzekerd. Via een overeenkomst worden financiële afspraken gemaakt ten aanzien van overdracht, planschade, e.d.. De gemeente neemt niet deel aan de ontwikkeling van dit plan. Het vaststellen van een exploitatieplan is hiermee niet noodzakelijk.

De financieel-economische uitvoerbaarheid van dit plan is zodoende aangetoond.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg
Het plan wordt voor overleg ex artikel 3.1.1 Bro verzonden aan de overlegpartners. Eventuele reacties worden hier samengevat en beantwoord.

Ontwerp
Het ontwerp besluit zal daarna gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd waarbij een ieder zijn of haar zienswijze kan indienen. Deze zienswijzen worden te zijner tijd samengevat en beantwoord, waarbij tevens wordt aangegeven of de zienswijze aanleiding vormt het plan aan te passen.