



Nieuwemeerdijk 7, Badhoevedorp

Ruimtelijke onderbouwing

Nieuwemeerdijk 7, Badhoevedorp

Ruimtelijke onderbouwing

GEGEVENS VAN DE AANVRAGER



PLANGEGEVENS

Projectnummer: K17229
Datum: 12 december 2018
Versie: 2
Titel: GRO Badhoevedorp - Nieuwemeerdijk 7
Status: Definitief

Projectleider:



Auteur:

Inhoud

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Ligging en begrenzing planlocatie	6
1.3	Vigerend bestemmingsplan	8
2	Beschrijving van de bestaande en toekomstige situatie	12
2.1	Bestaande situatie	12
2.2	Gewenste situatie	13
2.3	Ruimtelijke analyse lint Nieuwemeerdijk	15
2.4	Stedenbouwkundige onderbouwing	17
3	Beleidskader	20
3.1	Rijksbeleid	20
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	20
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	21
3.1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	21
3.2	Provinciaal beleid	22
3.2.1	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening	22
3.3	Gemeentelijk beleid	23
3.3.1	Structuurvisie 2030	23
3.3.2	Woonvisie 2012-2015	23
4	Uitvoeringsaspecten	25
4.1	Flora- en fauna	25
4.1.1	Wettelijk kader	25
4.1.2	Effect te vergunnen activiteiten	25
4.1.3	Conclusie	26
4.2	Cultuurhistorie en archeologie	26
4.2.1	Cultuurhistorie	26
4.2.2	Archeologie	26
4.3	Verkeer en parkeren	28
4.3.1	Verkeer	28
4.3.2	Parkeren	28
4.4	Luchtkwaliteit	32
4.4.1	Wettelijk kader	32
4.5	Bodemkwaliteit	33
4.5.1	Onderzoek/beoordeling	33
4.5.2	Conclusie	34
4.6	Geluidhinder	34
4.6.1	Wettelijk kader	34
4.6.2	Onderzoek/beoordeling	35
4.6.3	Conclusie	35
4.7	Bedrijven en milieuzonering	35
4.7.1	Wettelijk kader	35

4.7.2	Beoordeling	36
4.7.3	Onderzoek.....	37
4.7.4	Conclusie.....	38
4.8	Externe veiligheid.....	38
4.8.1	Wettelijk kader.....	38
4.8.2	Onderzoek / beoordeling.....	40
4.8.3	Conclusie.....	41
4.9	Kabels en leidingen	41
4.10	Water.....	41
4.10.1	Inleiding.....	41
4.10.2	Beleidskader	42
4.10.3	Beoordeling	42
4.10.4	Watertoets.....	43
4.10.5	Conclusie.....	43
5	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	44
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	44
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	44
6	Eindconclusie	45

Bijlagen:

Bijlage 1 – Terrascan – Verkennend bodemonderzoek ‘Nieuwemeerdijk 7 en 9’ te Badhoevedorp – september 2015

Bijlage 2 – SPA WNP Ingenieurs – Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder – 5 september 2018

Bijlage 3 – SPA WNP Ingenieurs – Onderzoek milieuzonering – 19 september 2018

Bijlage 4 – SPA WNP Ingenieurs – Akoestisch onderzoek Ruimtelijke Ordening – 19 september 2018

Bijlage 5 – Resultaten watertoets

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Nieuwemeerdijk 7 in Badhoevedorp is een autobedrijf gevestigd. Inmiddels heeft de locatie een woonbestemming en is er één vrijstaande woning toegestaan. Aanvrager is voornemens een twee-onder-een kapwoning te bouwen die passend is in de omgeving.

Het initiatief kan niet worden gerealiseerd op grond van het ter plaatse geldende bestemmingsplan, omdat er één vrijstaande woning is toegestaan binnen het bouwvlak. Met een zogeheten uitgebreide omgevingsvergunning (art. 2.12 lid 1a onder 3 Wabo) kan worden afgeweken van het bestemmingsplan om het voornemen alsnog planologisch te regelen. Het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing is een verplicht onderdeel van deze procedure. Aangetoond dient te worden dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening. Met voorliggende ruimtelijke onderbouwing is gemotiveerd dat het plan kan voldoen aan de uitgangspunten van een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Ligging en begrenzing planlocatie

Het plangebied is gelegen aan de Nieuwemeerdijk te Badhoevedorp. Aan de overzijde van de Nieuwemeerdijk, ten noordoosten van het plangebied ligt de Ringvaart van de Haarlemmerpolder. Het plangebied is verder omringd door woningen en bedrijven. De planlocatie is gelegen op het perceel dat kadastraal bekend staat als gemeente Haarlemmermeer, sectie H, perceel 11646 en perceel 11647. De twee percelen samen hebben een oppervlakte van 548 m². In de onderstaande figuren is de ligging van het plangebied aangegeven.



Luchtfoto met globale begrenzing plangebied (bron: maps.google)





Uitsnede kadastrale kaart met aanduiding plangebied

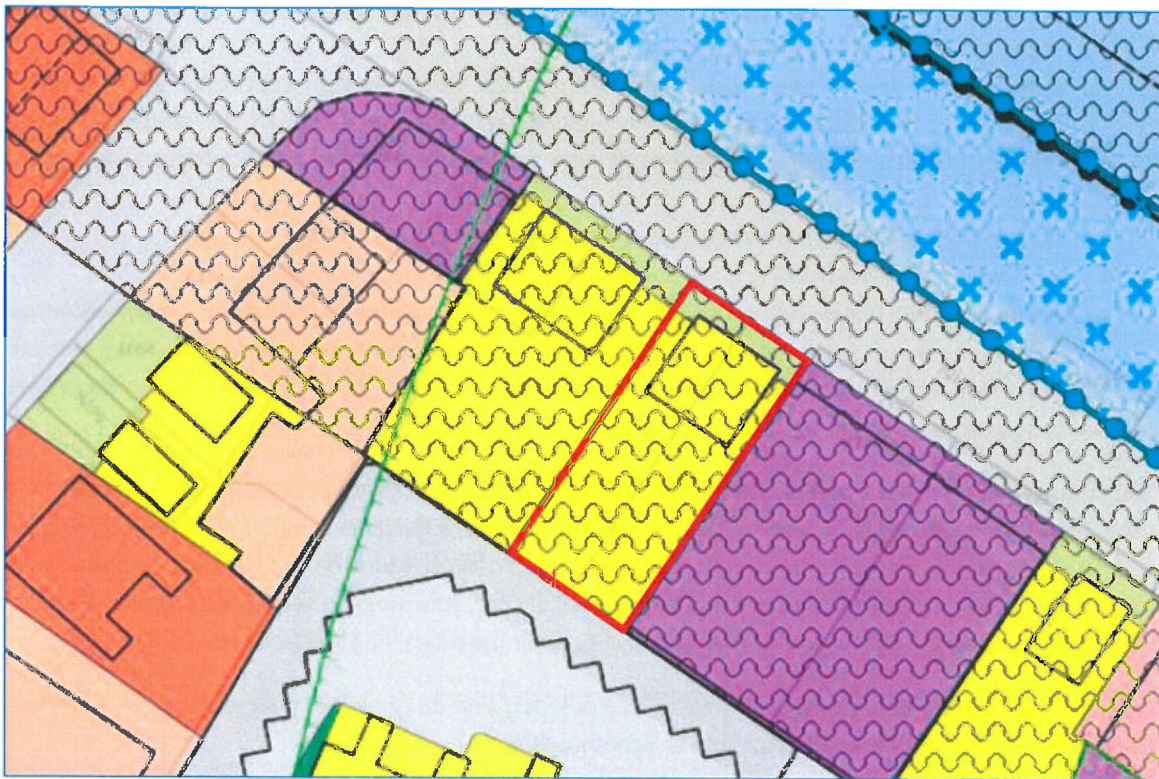


1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied ligt binnen de begrenzing van het bestemmingsplan 'Badhoevedorp Lijnden Oost'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer op 2 april 2014. Op 17 maart 2016 is de eerste herziening van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost vastgesteld.

Het plangebied is ook gelegen in het 'Parapluplan parkeerregels'. De gemeente Haarlemmermeer wil bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik eisen kunnen stellen aan het aantal parkeerplaatsen en hierbij toetsen aan het parkeernormenbeleid dat geldt op het moment van ontvangst van een aanvraag omgevingsvergunning. Dat beleid is op het moment van vaststellen van het voorliggende 'Parapluplan parkeerregels' het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018'. In paragraaf 4.3 wordt hier nader op ingegaan.

In het bestemmingsplan 'Badhoevedorp Lijnden Oost' en 1^e herziening kent het plangebied de enkelbestemming Tuin op het noordoostelijke deel van het perceel en op het overige deel de enkelbestemming Wonen met maatvoering voor de maximale bouwhoogte (9 meter) en maximale goothoogte (6 meter). Tevens is er een bouwvlak gelegen. Voorts geldt er de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering, de gebiedsaanduiding geluidzone – industrie en de gebiedsaanduiding vrijwaringszone – molenbiotop. Met de eerste herziening van het bestemmingsplan is ook de gebiedsaanduiding luchtvaartverkeerzone – lib toegevoegd.



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan met aanduiding plangebied (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Tuin

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen;



met daarbij behorend(e):

- a. opritten, terreinverhardingen en paden;
- b. bouwwerken, met uitzondering van carports.

Het voornemen is niet in strijd met de tuinbestemming.

Wonen

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. aan huis verbonden beroepsuitoefening;

met daarbij behorend(e):

- c. tuinen;
- d. terreinverhardingen;
- e. erven.

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. per bouwperceel is één woning toegestaan;
- b. hoofdgebouwen dienen binnen een bouwvlak te worden gebouwd;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'maximale goot- en bouwhoogte (m)' zijn de aangegeven maximale goot- en bouwhoogte toegestaan;
- d. bijbehorende bouwwerken en overkappingen zijn zowel binnen als buiten het bouwvlak toegestaan, met dien verstande dat bijbehorende bouwwerken buiten het bouwvlak op ten minste 1 meter achter het verlengde van de voorgevel van het hoofdgebouw worden gebouwd;
- e. de goothoogte van bijbehorende bouwwerken mag niet meer zijn dan 3 meter;
- f. de bouwhoogte van bijbehorende bouwwerken mag niet meer zijn dan 4 meter;
- g. op de gronden buiten het bouwvlak, mag de gezamenlijke oppervlakte van bouwwerken per bouwperceel niet meer zijn dan 50% van de buiten het bouwvlak gelegen gronden met een maximum van 60 m², dan wel de gezamenlijke oppervlakte van bestaande bouwwerken met inachtneming van de bestaande lengte en breedte per gebouw.

Het voornemen is in strijd met de woonbestemming, omdat per bouwperceel maximaal één woning is toegestaan. Daarnaast wordt de woning niet precies in het bouwvlak gesitueerd. Om de mogelijkheid te hebben voor de woning de auto kwijt te kunnen, zal de twee-onder-een kapwoning verder van de weg af gesitueerd worden. Daarnaast is het bouwvlak ca. 10,5 meter breed en 10 meter diep. De gewenste twee-onder-een kapwoning wordt ca. 12 meter breed en 11,4 meter diep.

De gewenste twee-onder-een kapwoning zal wel voldoen aan de gestelde maatvoering van maximaal 9 meter (bouwhoogte) en maximaal 6 meter (goothoogte).

Het voornemen is het hoofdgebouw uit te breiden met een aanbouw / souterrain met openslaande deuren richting de tuin. De wens is hierop een dakterras te realiseren. Dat is strijdig met het bestemmingsplan, waardoor het vestigen van een terras op de aanbouw meegenomen wordt in deze aanvraag.



Dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering

De als 'Waterstaat - Waterkering' aangegeven gronden zijn, behalve voor de daar andere voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. waterkering;

met daarbij behorend(e):

- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- c. wegen en paden.

Op of in de tot 'Waterstaat - Waterkering' bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd: bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van het veilig en doelmatig functioneren van de waterkering.

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde hiervoor en toestaan dat wordt gebouwd overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en), mits:

- a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de waterkerende functie;
- b. vooraf een schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de waterbeheerder.

Door middel van het doorlopen van de watertoets wordt er schriftelijk advies ingewonnen bij de waterbeheerder. Paragraaf 4.10 gaat hier nader op in.

Het is verboden om op of in de gronden met de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning) de volgende werken of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
- b. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- e. het aanbrengen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

Alvorens de start van de werkzaamheden zal een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden worden ingediend.

Gebiedsaanduiding geluidzone – industrie

Ter plaatse van de aanduiding 'Geluidzone - Industrie' gelden, in verband met het gezoneerde industrieterrein Schiphol, beperkingen voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege bedrijfslawaaï op geluidsgevoelige gebouwen- en terreinen.

- a. Nieuwe geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen als bedoeld in de Wet geluidhinder, zijn uitsluitend toegestaan op de gronden met de aanduiding 'Geluidzone - Industrie' als de geluidbelasting op de gevels van deze gebouwen en/of terreinen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde;



- b. geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen als bedoeld in de Wet geluidhinder zijn toegestaan, indien daarvoor een hogere grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder is verleend.

In paragraaf 4.6 wordt verslag gegeven van het akoestisch onderzoek.

Gebiedsaanduiding vrijwaringszone – molenbiotoop

Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone-molenbiotoop' gelden de volgende bepalingen:

- a. binnen een afstand van 100 meter tot het middelpunt van de molen wordt geen bebouwing opgericht die hoger is dan de molen waartoe de molenbiotoop behoort;
- b. binnen een afstand van 100 tot 400 meter tot het middelpunt van de molen wordt geen bebouwing opgericht met een hoogte die meer bedraagt dan onderstaande berekening:
 $H_x = X/50 + (0,2 \times z)$
Daarbij zijn de variabelen als volgt gedefinieerd:
 H_x = de toegestane hoogte van een obstakel op afstand x
 X = de afstand van het obstakel tot de betreffende molen
 z = de askophoogte van de betreffende molen
- c. een en ander met dien verstande, dat de ingevolge de onderliggende bestemming maximaal toegestane hoogte niet mag worden overschreden.
- d. In afwijking van het bepaalde in 43.3.1 geldt dat, voor zover de bouwhoogte van een bestaand bouwwerk hoger is dan op grond van het bepaalde onder 43.3.1 onder a en b is toegestaan, de bouwhoogte van het nieuwe bouwwerk dat wordt gebouwd ter plaatse van het bestaande bouwwerk niet meer mag zijn dan de bouwhoogte van het bestaande bouwwerk.

Het plangebied ligt op ca. 360 meter van de molen, waardoor de volgende berekening gedaan moet worden: $H_x = X/50 + (0,2 \times z)$. X is 360, z is de stellinghoogte (6,70 meter) + de helft van de vlucht van de wieken (13,2 meter), is 19,9 totaal. De som wordt als volgt: $H_x = 360 / 50 + (0,2 \times 19,9) = 7,2 + 3,98 = 11,18$. De gewenste hoogte van de twee-onder-een kapwoning is ca. 9 meter, waardoor wordt voldaan aan de eisen gesteld vanuit de molenbiotoop.

Gebiedsaanduiding luchtvaartverkeerszone – lib

De nieuw te bouwen woning liggen binnen het beperkingengebied van het luchthavenindelingsbesluit. Er is geen strijd met de hoogtebeperkingen, beperking aantrekken vogels en beperkingen bebouwing.

Conclusie

Het voornemen om een twee-onder-een kapwoning te bouwen aan de Nieuwemeerdijk 7 is in strijd met het vigerende bestemmingsplan, omdat er per bouwperceel maximaal één woning is toegestaan. Daarnaast wordt de twee-onder-een kapwoning iets buiten het bouwvlak gesitueerd en is het voornemen een dakterras op de aanbouw te realiseren.



2 Beschrijving van de bestaande en toekomstige situatie

2.1 Bestaande situatie

Aan de Nieuwemeerdijk 7 is Devi's auto's gevestigd, een handelaar in tweedehands auto's. Aan de noordwestkant van het perceel is een twee-onder-een kapwoning gelegen. Verder naar het noordwesten toe komen verschillende bestemmingen voor: bedrijf, wonen, gemengd en horeca. Aan de zuidoostkant van de locatie is textielbedrijf Doets gevestigd. Verder naar het zuidoosten toe liggen woningen, een detailhandel en bedrijven. Aan de achterzijde van het perceel, aan de zuidwestkant, liggen garageboxen die behoren tot de woningen nog verder naar het zuidwesten gelegen. Aan de overzijde van de Nieuwemeerdijk, ten noordoosten van het plangebied, ligt de Ringvaart van de Haarlemmerpolder.

In de huidige situatie is er strijdigheid met het bestemmingsplan. Op de locatie is geen autobedrijf toegestaan.

Het gebied kan door de verscheidenheid van functies gekenmerkt worden als een gemengd gebied.



Huidige situatie (bron: maps.google)





De Nieuwemeerdijk ter plekke van de projectlocatie (bron: Google Maps)



De Nieuwemeerdijk verder richting het zuidoosten (bron: Google Maps)

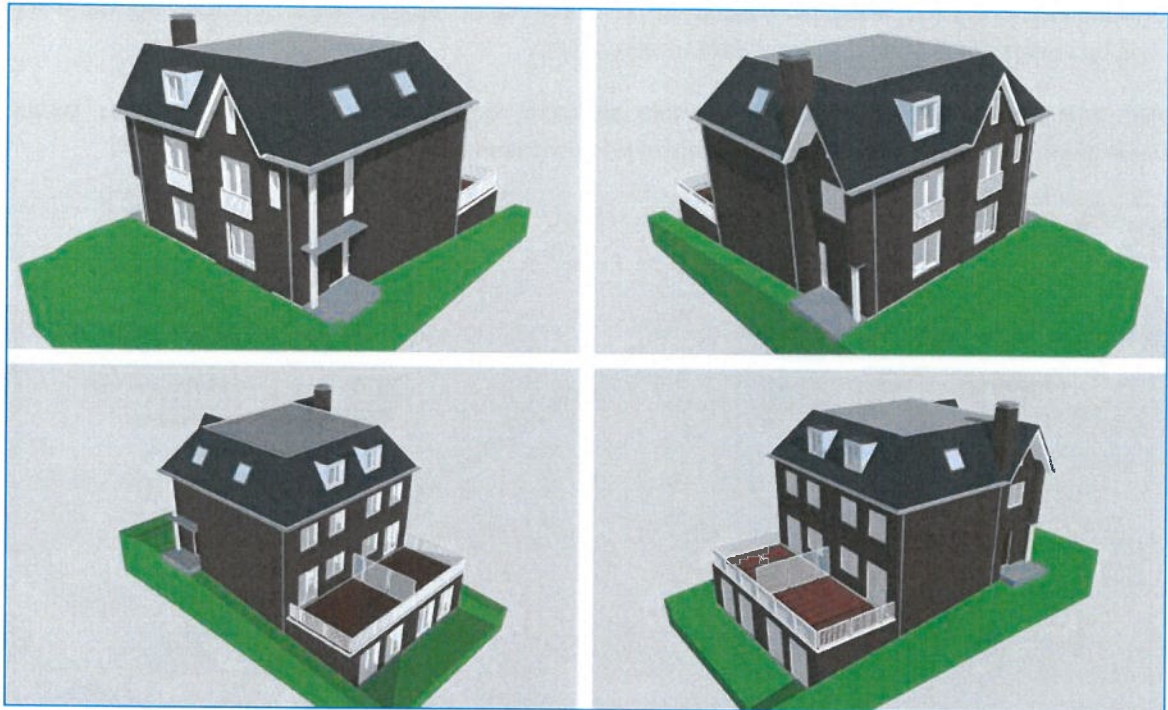
2.2 Gewenste situatie

In het bestemmingsplan is de locatie aangewezen als woonlocatie. Er is één vrijstaande woning toegestaan. Het voornemen is om overeenkomstig de vigerende planologische situatie, het plangebied als wonen in te richten. De wens is om ter plekke van deze woonbestemming een twee-onder-een kapwoning te realiseren in plaats de toegestane vrijstaande woning.

De twee-onder-een kapwoning zal ruim 11 meter breed worden aan de voorzijde, en na een verspringing in de zijgevel ca. 12 meter verder naar achteren. De twee-onder-een kapwoning wordt



11,4 meter diep. Achter het hoofdgebouw is het voornemen een souterrain aan te bouwen worden van 6 bij 6 meter per woning. Door het aflopende terrein is deze aanbouw aan de tuinzijde op gelijke hoogte met de tuin, op het te zijner tijd afgewerkte maaiveld. Op de aanbouw is de wens om een terras te realiseren. Omdat de grond afloopt, is er vanaf dit terras geen inkijk in andere woningen. Navolgend worden enkele schetsen van de woning weergegeven inclusief souterrain waarboven het terras gerealiseerd zal worden.



Beelden van de gewenste situatie





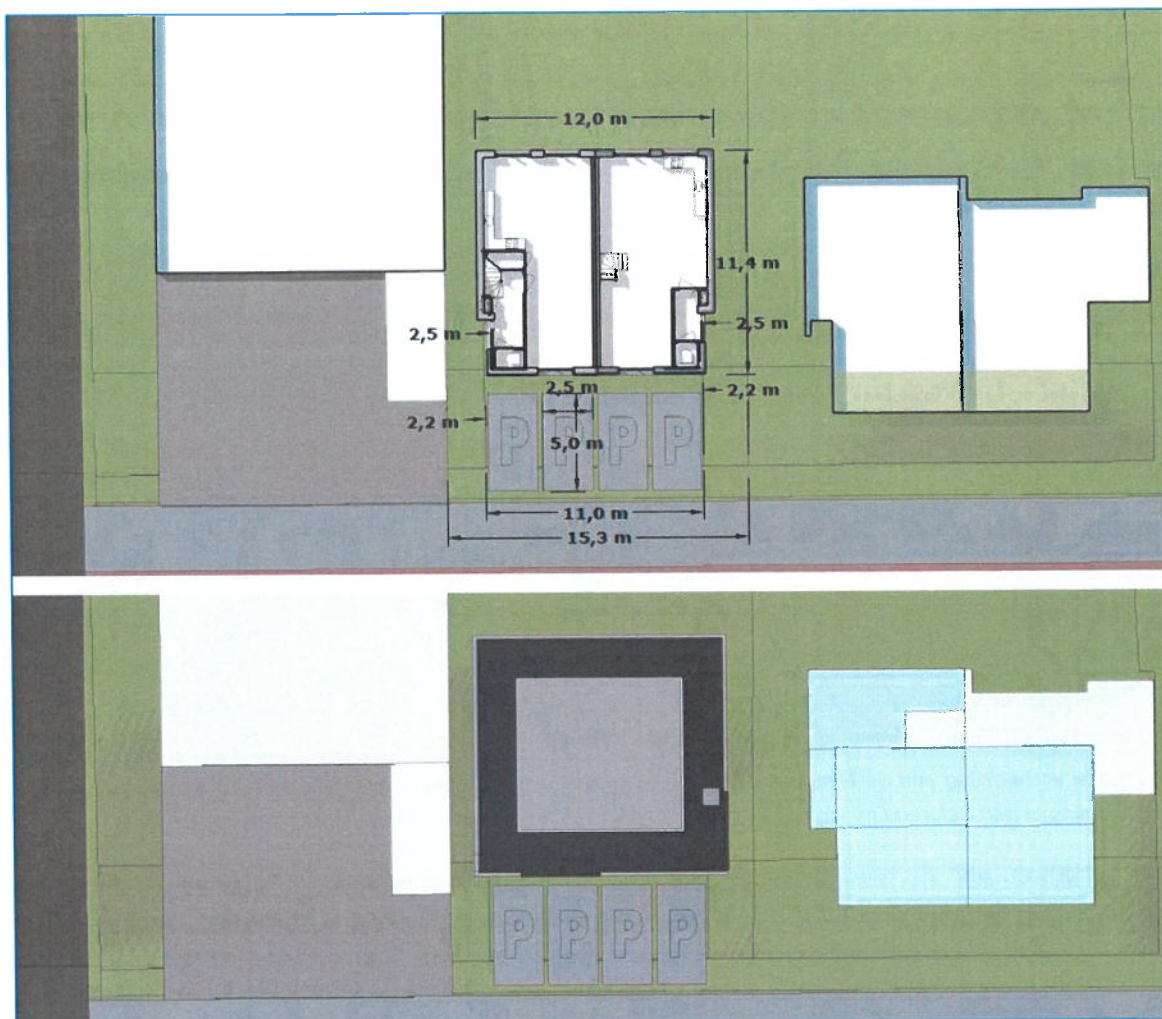
Uitsnede verbeelding van de Nieuwemeerdijk, met rode stip weergegeven waar de afstand tussen bouwvlak en de zijdelingse perceelgrens minder dan 2 meter is (bron: PDOK viewer)

De gebouwen aan de Nieuwemeerdijk staan in sommige plaatsen met de kopgevel en op andere plaatsen met de langgevel naar de Ringvaart gekeerd. De architectuur is afwisselend en individueel. De opbouw is veelal eenvoudig met een rechthoekige grondvorm, een onderbouw van één tot twee bouwlagen en een dak dat meestal de vorm van een zadel of mansardekap heeft. De nokrichting loopt in principe haaks of evenwijdig aan de voorgevelrooilijn.

Met de uitwerking van de plannen is rekening gehouden met de kenmerken van de Ringdijk. Zoals blijkt uit paragraaf 2.2 (gewenste situatie) zijn de woningen gesitueerd met de voorgevel op de rooilijn. De ene helft van de twee-onder-een kapwoning staat met de nokrichting evenwijdig op de voorgevelrooilijn. De andere twee-onder-een kapwoning staat haaks met de nokrichting op de voorgevelrooilijn. Hiermee wordt tegelijkertijd een overgang gecreëerd van het bedrijf aan de Nieuwemeerdijk 11 dat verder van de Nieuwemeerdijk af is gesitueerd en de twee-onder-een kapwoning aan de Nieuwemeerdijk 1 en 2 die op zeer korte afstand van de weg is gelegen. De verspringende voorgevels zijn een kenmerk van de Ringdijk wat met deze toevoeging in stand wordt gehouden.

Zoals genoemd is een kenmerk van de bebouwing aan de Nieuwemeerdijk dat de bebouwing dicht opeen staat. Ook hier sluit voorliggend plan op aan. Aan beide zeiden van de twee-onder-een kapwoning blijft een strook van ruim 2 meter vrij (zie de navolgende inrichtingsschets). De situering van de twee-onder-een kapwoning is dan ook in lijn met de lintbebouwing aan de Nieuwemeerdijk. Ten opzichte van het huidige bouwvlak wordt de onbebouwde strook aan de niet-aaneen gebouwde zijde van de twee-onder-een kapwoning met minder dan 10 % versmald ten opzichte van de huidige toegestane planologische situatie.





Inrichtingsschets met het hoofdgebouw en de parkeerplaatsen ingetekend

2.4 Stedenbouwkundige onderbouwing

De Nieuwemeerdijk 7 valt onder het reguliere welstandsregime van de gemeente Haarlemmermeer. Bij een regulier welstandsregime wordt het gebouw niet alleen in haar omgeving maar ook als zelfstandig object getoetst, de architectonische benadering. Bij de welstandregimes is het uitgangspunt dat wordt aangesloten bij de al aanwezige kwaliteiten. Dat betekent niet dat nieuwe ontwerpen uit principe moeten terugvallen op het idioom van de bestaande bebouwing, integendeel. Een nieuw gebouw mag en zal zich onderscheiden van aanwezige bebouwing.

Uit paragraaf 2.3 (analyse lint) blijkt reeds dat de twee-onder-een kapwoning qua architectuur, ligging op het perceel en de nokrichting goed aansluit bij de omgeving.

Voorts voldoet de twee-onder-een kapwoning aan de reeds in het bestemmingsplan opgenomen maatvoering voor bouw- en goothoogte: respectievelijk maximaal 9 en maximaal 6 meter. Aan beide niet- aaneengebouwde zijden van de twee-onder-een kapwoning blijft een strook van ruim 2 meter onbebouwd, dieper op het perceel wordt het iets smaller door een kleine verspringing in de bebouwing. Bij het voorste deel van het pand is dit een verbreding van de bebouwing van minder dan 10 % ten opzichte van de toegestane planologische situatie.



De woningen worden op ruim 5 meter afstand van de Nieuwemeerdijk gesitueerd. Hiermee is er ruimte op het eigen terrein voor twee parkeerplaatsen: een dubbele oprit. In de situatieschets zijn de de parkeerplekken ingetekend (zie paragraaf 2.3). Hiermee wordt de bouwmogelijkheid iets verder naar achteren gesitueerd dan hoe het huidige bouwvlak het toestaat, maar een stuk verder naar voren dan de huidige bebouwing (de autogarage).

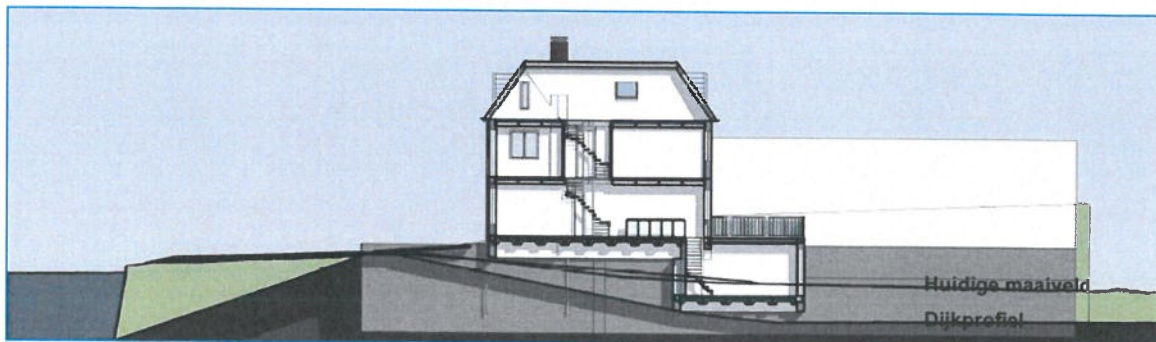
De woning wordt circa 5,7 meter breed aan de voorzijde van de woning. Na een kleine verspring wordt de woning 6 meter breed, dieper op het perceel. De diepte van het hoofdgebouw wordt 11,4 meter. De dieptemaat van het hoofdgebouw is overeenkomstig de genoemde dieptemaat tijdens het vooroverleg. Het voornemen is om een souterrain aan te bouwen van 6 bij 6 meter, met daarboven de mogelijkheid tot het realiseren van een dakterras. Met een diepte van deze aanbouw van ca. 6 meter, blijft er nog ruim 10 meter over voor een achtertuin. Hiermee kan ook gesteld worden dat de locatie tot een leefbare en aantrekkelijke plek gemaakt kan worden.



Hoofdgebouw met het souterrain met daarboven het gewenste dakterras

De nokrichting van de ene twee-onder-een kapwoning staat evenwijdig aan de weg, de andere nokrichting staat haaks op de weg. De woning krijgt een schuin pannendak, een scharnier-sporenkap. Het dak wordt voorzien van één dakkapel.

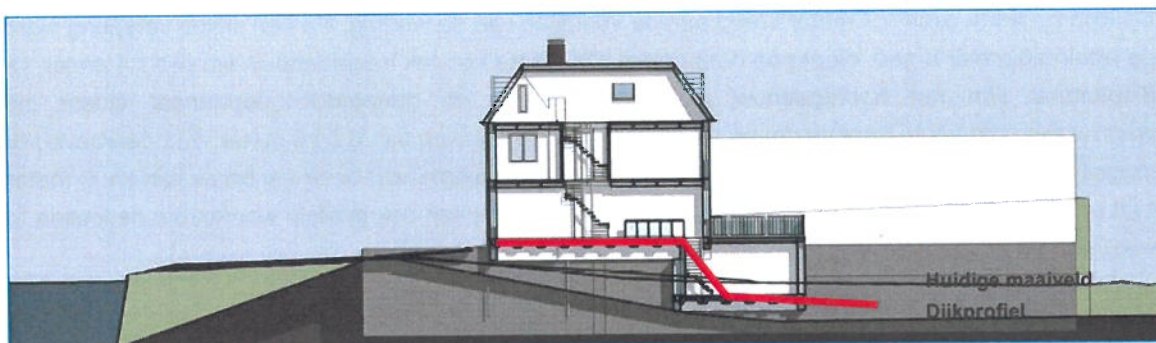
Omdat de woning gesitueerd wordt aan een dijk, loopt de grond af. In de navolgende schets is de grondlijn ingetekend. Hierin is de onderste lijn het dijkprofiel en de bovenste lijn het huidige maaiveld.



Grondlijn van de aflopende grond



Het voornemen is de grond aan beide zijden van de woningen op te hogen tot eenzelfde hoogte als de voordeur. Na het hoofdgebouw zal de grond aflopen en zal waarschijnlijk een trap gerealiseerd worden tot een hoogte van de openslaande deuren van de aanbouw. De aanbouw en ook de fundering daarvan worden buiten het dijkprofiel gerealiseerd. Globaal is het nieuwe maaiveld ingetekend in navolgende schets.



Grondlijn van de aflopende grond met in rood het nieuwe maaiveld globaal ingetekend

Concluderend kan gesteld worden dat met de uitwerking van de plannen rekening is gehouden met een goede stedenbouwkundige inpassing. De twee-onder-een kapwoning is daarnaast in lijn met de al aanwezige lintbebouwing aan de Nieuwemeerdijk. Voorts wordt met voorliggend initiatief uitwerking gegeven aan het gewenste gebruik op het perceel: wonen.



3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt ingezet op een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

Om dit doel te bereiken werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

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

Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', zoveel mogelijk over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. De sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk voor een groot deel los.

In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, ruimte voor klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur.

Verder is één van de nationale belangen die de SVIR benoemt, het belang van een 'zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten'. Concreet betekent dit onder meer dat ruimte zorgvuldig moet worden benut en overprogrammering moet worden voorkomen. Om die doelstellingen te bereiken, is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Alle stedelijke ontwikkelingen dienen aan de Ladder voor duurzame verstedelijking getoetst te worden.



Conclusie

Het betreft een ontwikkeling van relatief beperkte omvang zonder strijdigheid met rijksbelangen. Het rijksbeleid is voor het toevoegen van een woning en de souterrains niet relevant. De ladder voor duurzame verstedelijking komt in paragraaf 3.1.3 aan de orde.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Gemeenten moeten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen of uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te verwezenlijken. In het Barro worden een aantal projecten opgesomd die een groot Rijksbelang hebben. Per project worden regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. De regels zijn een uitwerking van de onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

In het Barro zijn veertien onderwerpen met bijzonder rijksbelang beschreven:

- Rijksvaarwegen;
- Project mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdvaarwegen en landelijke spoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuurnetwerk Nederland;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden;
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Conclusie

Het initiatief valt niet onder een van de projecten uit het Barro. Door het initiatief zal eveneens geen nationaal belang worden geschaad.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Nationaal belang 13, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder voor duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Barro. Het Barro verwijst naar het Bro; geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De kernbepaling van de Ladder, artikel 3.1.6 lid 2 Bro, luidt:

De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de



stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

Om dit te onderbouwen dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

- 1) beoordeling door betrokken overheden of beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;
- 2) indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.

Stedelijke ontwikkeling

Om aan deze verplichting uit de Bro te kunnen voldoen dient allereerst nagegaan worden of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

In het Bro is het begrip stedelijke ontwikkeling als volgt vastgelegd:

'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'

Uit jurisprudentie blijkt dat er in beginsel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vanaf de realisatie van 12 woningen. Onderhavig initiatief betreft het toevoegen van één woning ten opzichte van de huidige planologische situatie, waardoor het doorlopen van de laddertoets niet noodzakelijk is.

Conclusie

Het toevoegen van één extra woning binnen het plangebied in Badhoevedorp wordt niet gezien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling en er dient derhalve geen laddertoets plaats te vinden.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) zet de provincie Noord-Holland haar algemene beleid in het ruimtelijk domein uiteen. Het document kan worden gezien als een strategische visie ten aanzien van belangrijke thema's binnen de provincie. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening worden vanuit de provincie een aantal vaste regels gesteld ten aanzien van een stel belangrijke thema's op provinciaal niveau.

Wat betreft het onderhavig initiatief kan worden gesteld dat op het thema wonen er raakvlakken zijn met de PRS. De provincie stelt dat in de provincie Noord-Holland er in de aankomende periode een woningtekort zal optreden. De provincie stelt zich dan ook ten doel om dit tekort op te vangen door middel van het aanjagen van woningbouw op diverse manieren. Onderhavig initiatief sluit goed aan op de belangen van de provincie Noord-Holland wat betreft het thema wonen en ligt in lijn met de visie op wonen in het ruimtelijk domein.

Uitgangspunt is om deze woningvraag zoveel mogelijk te realiseren binnen het Bestaand Bebouwd Gebied. Uit de visiekaart blijkt dat het plangebied is gelegen in Bestaand Bebouwd Gebied.





Uitsnede visiekaart Noord-Holland met plangebied aangeduid met groene pijl

Conclusie

Er is een woningtekort in de provincie Noord-Holland. Het uitgangspunt is om vooral binnen het bestaand stedelijk gebied deze vraag op te vangen. Met onderhavig initiatief wordt er een extra woning toegevoegd in het bestaand stedelijk gebied. Het voornemen is dan ook in lijn met het provinciaal beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie 2030

In 2012 is de structuurvisie van de gemeente Haarlemmermeer vastgesteld. Hierin zet de gemeente haar ruimtelijk beleid uiteen voor de toekomst in een strategisch document. Dit document bevat de gemeentelijke hoofdlijnen voor het ruimtelijk domein.

Wat betreft het thema wonen zet de gemeente Haarlemmermeer, in ieder geval tot 2020, in op kleinschalige goed faseerbare plannen, waarmee een grote variëteit aan woningen kan worden aangeboden. Onderhavig initiatief tracht middels de ontwikkeling van een kleinschalig project in te spelen op het gemeentelijk beleid.

Conclusie

De gewenste ontwikkeling is in lijn met de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030. Onderhavig initiatief betreft een kleinschalig plan.

3.3.2 Woonvisie 2012-2015

In de woonvisie van de gemeente Haarlemmermeer wordt specifiek ingegaan op de ontwikkelingen op het gebied van wonen binnen de gemeente. Ook hier wordt gesproken over een naderend tekort aan woningen in de gemeente. De visie is gestoeld op een drietal pijlers. Ten eerste moet er ruimte zijn voor het wonen in dorpen en wijken. Dit geschiedt vooral door middel van samenwerking met Ymere en is in mindere mate van toepassing op onderhavig initiatief. Ten tweede dient er ingespeeld te worden op de woningmarkt en is er een richtlijn ontwikkeld voor nieuwbouwprojecten. Hierbinnen is voor 60% ruimte voor het marktsegment, 10% voor het derde segment voor middeninkomens en 30% voor het sociale segment. Onderhavig initiatief poogt in te spelen op de lokale behoeften binnen de gemeente. Ten derde is er een pijler inzake wonen en zorg. Deze pijler is eveneens in mindere mate van toepassing op onderhavig initiatief.

Inspelen op de woningmarkt

Binnen de Metropoolregio Amsterdam wordt nog uitgegaan van een woningbehoefte van 150.000 woningen tot 2030. De meest recente prognoses geven nog hogere cijfers aan. Maar voor de korte



termijn lijken cijfers met een sterke groei volstrekt irreëel. Voor de komende jaren ligt er de opgave om onder andere met behulp van het bijstellen van ons woningbouwprogramma adequaat te reageren op dat spanningsveld.

Om aan de eigen behoefte in Haarlemmermeer te voldoen, zullen er elk jaar 400 woningen toegevoegd moeten worden (vanaf 2012). De vraag naar grondgebonden woningen is hierbij dominant.

Bij nieuwe ontwikkelingen staat inspelen op de markt voorop.

Conclusie

Onderhavig initiatief is in lijn met de Woonvisie. Er wordt een twee-onder-een kapwoning gerealiseerd met een dakterras op de aanbouw in plaats van een vrijstaande woning in bestaand stedelijk gebied. Onderhavig initiatief betreft een kleinschalige toevoeging aan de woningvoorraad binnen de gemeente Haarlemmermeer.



4 Uitvoeringsaspecten

In dit hoofdstuk zullen de relevante uitvoeringsaspecten bij het plan worden besproken. Achtereenvolgens komen de aspecten ten aanzien van flora en fauna, archeologie en cultuurhistorie en de milieuaspecten aan bod.

4.1 Flora- en fauna

4.1.1 Wettelijk kader

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet heeft de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet vervangen. Het doel is om met één wet en minder regels de wet makkelijker te kunnen toepassen. Vanaf 1 januari 2017 bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied. Ook zorgen de provincies vanaf deze datum voor vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren, zoals het IJsselmeer.

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden (voorheen geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998). Ter bescherming van deze Natura 2000-gebieden voorziet de Wet natuurbescherming in een vergunningenregime voor het realiseren of verrichten van projecten en andere handelingen die de natuurlijke kenmerken van een aangewezen Natura 2000-gebied kunnen aantasten.

Voorts voorziet de Wet natuurbescherming in de bescherming van planten- en diersoorten binnen en buiten de beschermde natuurgebieden (voorheen geregeld in de flora- en faunawet). Het uitgangspunt is dat beschermde planten- en diersoorten geen schade mogen ondervinden. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte is het niet altijd nodig een vrijstelling of een ontheffing aan te vragen. Voor onder andere reguliere werkzaamheden of ruimtelijke ontwikkelingen geldt een vrijstelling voor beschermde soorten op voorwaarde dat gehandeld wordt volgens een goedgekeurde gedragscode. Verder worden vrijstellingsregelingen op de nationaal beschermde soorten per provincie vastgesteld.

Wanneer het onmogelijk is schade aan streng beschermde planten en dieren tijdens ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting te voorkomen, moet altijd een ontheffing worden aangevraagd. De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of een ontheffing zijn afhankelijk van de status van de planten- en diersoorten die in het plangebied voorkomen.

NNN

Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. In het NNN liggen onder andere bestaande natuurgebieden en alle Natura 2000-gebieden. Het NNN is op provinciaal niveau uitgewerkt en middels ruimtelijke nota's en verordeningen voorzien van juridische doorwerking. In sommige provincies bestaan er naast het NNN ook nog andere groene zones die een zekere mate van bescherming genieten.

4.1.2 Effect te vergunnen activiteiten

De Ringvaart van de Haarlemmerpolder is aangewezen als natuurverbinding. De natuurverbindingen zijn onderdeel van NNN gebied. Deze Ringvaart dient als natuur te worden beschermd.



De bebouwing vindt plaats buiten het NNN gebied en wordt slechts enkele meters groter dan reeds is toegestaan. Daarnaast betreft het de toevoeging van slechts één woning. Aangenomen kan dan ook worden dat voorgenomen initiatief geen negatief effect zal hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van het NNN.

Voor de sloop van de loods achterop het perceel is reeds een vergunning verleend. Op dit moment betreft de locatie een braakliggend terrein. De ontwikkeling zal dan ook geen negatief effect hebben op beschermde soorten. Nader ecologisch onderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Voorts geldt bij uitvoering van werkzaamheden ten allen tijde een de algemene zorgplicht (artikel 1.11 Wet natuurbescherming). Deze schrijft voor dat nadelige gevolgen voor flora en fauna zoveel als mogelijk voorkomen moeten worden. Dit betekent dat wanneer tijdens uitvoering van de werkzaamheden een algemeen beschermde soort als konijn, veldmuis of gewone pad wordt aangetroffen zij de ruimte en tijd moet krijgen om een veilig heenkomen te zoeken. Indien nodig kunnen aangetroffen exemplaren verplaatst worden naar een naastgelegen ruimte waar geen werkzaamheden uitgevoerd worden.

4.1.3 Conclusie

Gelet op het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat er vanuit de Flora- en faunaregelgeving geen beperkingen worden opgelegd aan onderhavig initiatief.

4.2 Cultuurhistorie en archeologie

4.2.1 Cultuurhistorie

Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn geen rijks- of gemeentelijk monumenten of beeldbepalende panden aanwezig. Geconcludeerd kan worden dat met het plan geen schade wordt toegebracht aan bestaande cultuurhistorische panden of structuren.

4.2.2 Archeologie

Wettelijk kader

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Deze wet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed:

1. Monumentenwet 1988
2. Wet verzelfstandiging rijksmuseumse diensten
3. Wet tot behoud van cultuurbezit
4. Wet tot teruggave cultuurgoederen uit bezet gebied
5. Uitvoeringswet UNESCO -verdrag 1970
6. Regeling materieel beheer museale voorwerpen

De Erfgoedwet hanteert de beschermingsniveaus zoals die in de gelden in de voorgaande regelingen. Voor de vergunningverlening van een beschermd archeologisch monument, het verbod tot beschadigen of vernielen van een rijksmonument en de bescherming van stads- en dorpsgezichten geldt dat de Monumentenwet 1988 van kracht blijft tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Deze regels blijven dus gelden en zijn ongewijzigd overgenomen in de Erfgoedwet.

Doelstelling van de wetten is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch



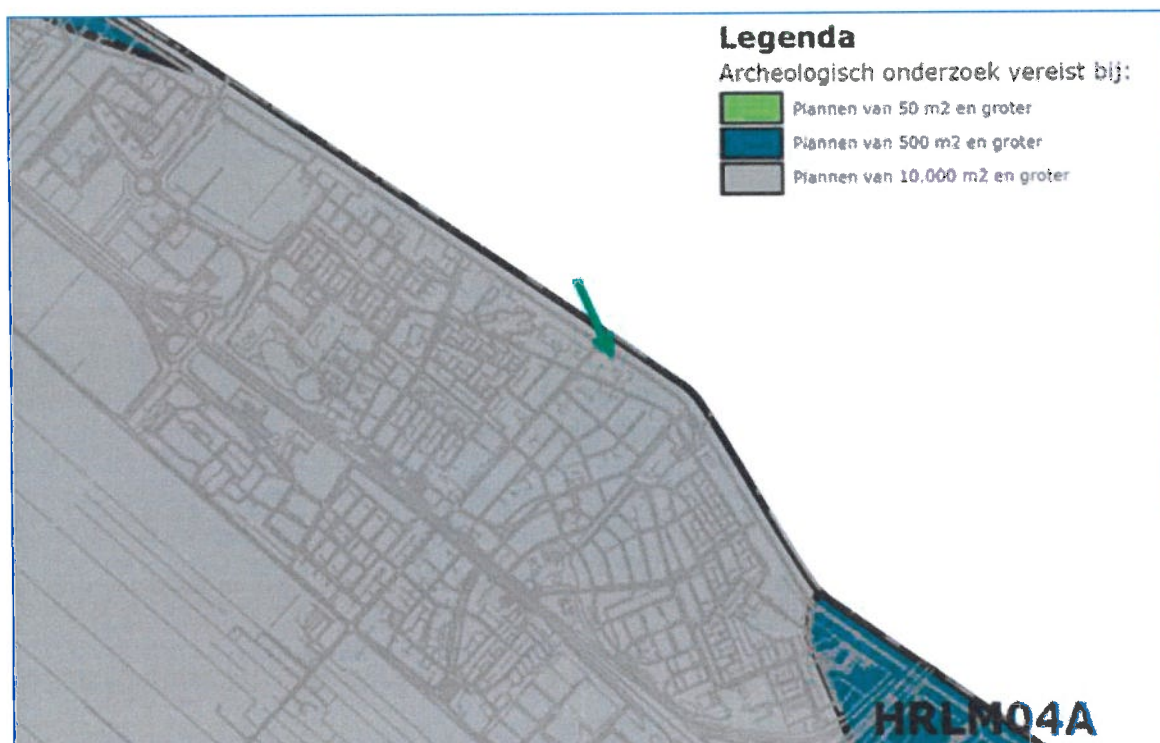
erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen. De gehanteerde uitgangspunten zijn:

- archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren (behoud in situ);
- in ruimtelijke ordening (planvorming) al rekening houden met archeologische waarden;
- de bodemverstoorder betaalt archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen.

Gemeenten zijn verplicht om bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

De projectlocatie heeft geen dubbelbestemming met betrekking tot archeologie. Ook blijkt uit de archeologische beleidskaart van de gemeente Haarlemmermeer dat er een zeer lage archeologische verwachting geldt. Onderzoek is pas benodigd bij plannen van 10.000 m² en groter.

Archeologisch onderzoek is in dit geval dan ook niet benodigd.



Uitsnede archeologische beleidskaart gemeente Haarlemmermeer met aanduiding plangebied

Wel zijn op basis van deze wet mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Er geldt een meldingsplicht bij het vinden van (mogelijke) waardevolle zaken. Dat melden dient terstond te gebeuren.

Conclusie

De gewenste ontwikkeling vindt niet plaats op beschermd archeologisch gebied. Nader onderzoek in het kader van de archeologie is niet noodzakelijk.



4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Verkeer

Het plangebied wordt ontsloten via de Nieuwemeerdijk, een lintweg waarlangs verschillende functies zijn gevestigd. De Nieuwemeerdijk is een doorgaande weg met een maximumsnelheid van 50 km/h.

In de huidige situatie is de verkeersgeneratie te bepalen aan de hand van kencijfers van CROW in publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie het CROW. Hierin is gekeken naar een arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf. In de rest bebouwde kom van sterk stedelijk gebied heeft dat een verkeersgeneratie van 8,3 tot 10,1 mvt/etmaal per 100 m² bvo. Voor het hele perceel (548 m²) komt de verkeersgeneratie dus uit op ongeveer 45 tot 55 mvt/etmaal.

Het vigerende planologische regime laat één vrijstaande woning toe. De verkeersgeneratie behorend bij één vrijstaande woning in de rest bebouwde kom van sterk stedelijk gebied, is 7,8 tot 8,6 mvt/etmaal.

Voor de gewenste situatie, een koopwoning in de vorm van een twee-onder-een kapwoning, geldt een kencijfer van 7,4 tot 8,2 mvt/etmaal per woning. Dit komt voor de twee woningen neer op een verkeersaantrekkende werking van 15 tot 16 mvt/etmaal.

Ten opzichte van de huidige situatie neemt het aantal mvt/etmaal sterk af. Ten opzichte van de vigerende planologische situatie neemt de verkeersgeneratie toe.

Conclusie

De verkeersbewegingen nemen met onderhavig initiatief sterk af ten opzichte van de huidige situatie. Ten opzichte van de vigerende planologische neemt de verkeersgeneratie toe met ca. 8 mvt/etmaal. Deze toename is zeer gering.

4.3.2 Parkeren

De gemeente Haarlemmermeer wil bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik eisen kunnen stellen aan het aantal parkeerplaatsen en hierbij toetsen aan het parkeernormenbeleid dat geldt op het moment van ontvangst van een aanvraag omgevingsvergunning. Daarom heeft de gemeente Haarlemmermeer op 19 juni 2018 het 'Parapluplan parkeerregels' vastgesteld. Het beleid waaraan getoetst moet worden is het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018'. Hoewel het parapluplan nog in de ontwerpfase zit, wordt er in deze paragraaf alvast aan getoetst.

De eerste stap om tot de parkeernorm te komen is het bepalen van de stedelijkheidsgraad. Badhoevedorp wordt in het handboek gekenmerkt als sterk stedelijk. Het plangebied ligt in de 'rest bebouwde kom'. Of er moet worden uitgegaan van de minimale, gemiddelde of maximale parkeernorm, is afhankelijk van de afstand tot de dichtstbijzijnde HOV-halte of treinstation. Het plangebied is niet binnen 1200 meter van een treinstation en/of binnen 700 meter van een HOV-halte gelegen, waardoor er uit moet worden gegaan van de maximale parkeernorm.

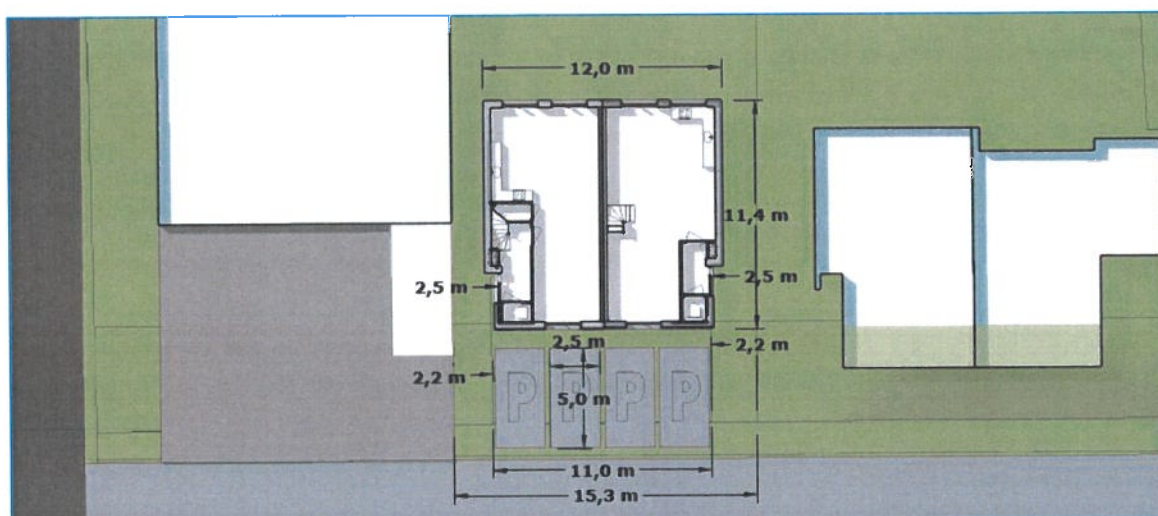
In de CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is de maximale parkeernorm bij een twee-onder-een kapwoning in de rest bebouwde kom van sterk stedelijk gebied 2,4 parkeerplaats per woning. Het bezoekersaandeel is 0,3 parkeerplaats per woning. Er zullen voor onderhavig initiatief 4,8 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn of gerealiseerd moeten worden voor de twee woningen. Hiervan is 0,6 het bezoekersaandeel, wat betekent dat 0,6 (afgerond 1) parkeerplaats openbaar toegankelijk moet zijn.



In de huidige situatie is er op de locatie een bedrijf gevestigd in reparatie van personenauto's en lichte bedrijfsauto's. De maximale parkeernorm hiervoor is 2,4 parkeerplaats per 100 m² (voor een arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf). Het plangebied is 548 m², waardoor er in de huidige situatie circa 13 parkeerplaatsen benodigd zijn. Met voorliggend initiatief om een twee-onder-een kapwoning te realiseren, neemt de parkeerbehoefte dan ook sterk af ten opzichte van de huidige situatie.

De parkeerbehoefte neemt wel toe ten opzichte van de vigerende planologische situatie. Voor één vrijstaande woning is 2,5 parkeerplaats benodigd. De toename is 2,3 parkeerplaatsen.

Bij beide woningen wordt er een dubbele oprit gerealiseerd waarop parkeren mogelijk is. In het parkeernormenbeleid van de gemeente Haarlemmermeer wordt genoemd dat een dubbele oprit zonder garage telt als 1,7 parkeerplaats. Op eigen terrein wordt er dus 1,7 parkeerplaats per woning gerealiseerd, in totaal 3,4 parkeerplaats.



Ligging parkeerplaatsen voor de woningen

De overige 1,4 parkeerplaatsen zijn er in de directe omgeving in het openbaar gebied te vinden. Aan de overzijde van de Nieuwemeerdijk, ten noordoosten van het plangebied, zijn 3 openbare parkeerplaatsen gelegen ter hoogte van het plangebied. Uit de aanwezigheidspercentages blijkt dat bedrijven op werkdagen 100 % van de benodigd aantal parkeerplaatsen gebruiken, 's avonds 5 % en in de weekenden 0 %. De drie openbare parkeerplaatsen ter hoogte van Doets Textielverdeling, het bedrijf dat naast de planlocatie is gelegen, kunnen door dubbelgebruik ook gebruikt worden door de bewoners van de twee-onder-een kapwoning.

Omdat de parkeerbehoefte in de gewenste situatie ruim meer dan halveert ten opzichte van de huidige situatie, en omdat er dubbelgebruik van de openbare parkeerplaatsen kan plaatsvinden met het naastgelegen bedrijf, kan aangenomen worden dat er ruim voldoende parkeergelegenheid is voor onderhavig initiatief. Om deze uitgangspunten te ondersteunen, is er op verschillende dagdelen het aantal bezette parkeerplaatsen geteld, 100 meter rondom het plangebied. De navolgende luchtfoto geeft weer binnen welke reikwijdte het aantal bezette en vrije parkeerplaatsen is geteld. In totaal gaat dit om 31 openbare parkeerplaatsen aan de Nieuwemeerdijk.





Reikwijdte parkeertelling

Navolgende tabel geeft de getelde parkeerdruk weer, ondersteund met foto's.

Dag	Datum	Tijd- stip	Aantal pp	Pp vrij	Pp be- zet	Bezettings- graad	Extra parkeer- vraag	Bezettings- graad na ontwikkeling
Google street view	aug-17		31	17	14	45,16%	1,4	49,68%
Google street view	apr-16		31	13	18	58,06%	1,4	62,58%
Google street view	aug-14		31	15	16	51,61%	1,4	
Dinsdag	14-aug-18	15:17	31	17	14	45,16%	1,4	49,68%
Dinsdag	14-aug-18	18:25	31	16	15	48,39%	1,4	52,90%
Woensdag	15-aug-18	21:10	31	18	13	41,94%	1,4	46,45%
Woensdag	15-aug-18	0:12	31	18	13	41,94%	1,4	46,45%
Donderdag	16-aug-18	9:10	31	16	15	48,39%	1,4	52,90%
Zaterdag	18-aug-18	10:15	31	16	15	48,39%	1,4	52,90%
Zaterdag	18-aug-18	14:05	31	13	18	58,06%	1,4	62,58%
Zondag	19-aug-18	16:20	31	13	18	58,06%	1,4	62,58%

Bezettingsgraad openbare parkeerplaatsen rondom het plangebied





Foto's van de openbare parkeerplaatsen tijdens de tellingen



In het parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer wordt genoemd dat de parkeerdruk na de extra parkeervraag niet boven de 85% mag uitkomen. Uit de tellingen blijkt dat de bezettingsgraad ook na de extra parkeervraag van 1,4 parkeerplaats, bij lange na niet boven de 85% uitkomt.

De tellingen in combinatie met de kencijfers geven weer dat er parkeertechisch gezien geen belemmeringen zijn om het voornemen te realiseren.

Conclusie

Op eigen terrein en in de directe omgeving van het plangebied is ruim voldoende parkeergelegenheid.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

Wet milieubeheer

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van de luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing). Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm in werking getreden. In de Wet milieubeheer zijn onder andere regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen.

De *Wet luchtkwaliteit* (artikel 5.16, eerste lid, Wm) stelt dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien aan één van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

- de plannen niet leiden tot het overschrijden van een grenswaarde;
- de luchtkwaliteit tengevolge van de plannen (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
- de plannen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009 wordt onder een NIBM bijdrage een bijdrage van minder dan 3% van de grenswaarde verstaan;
- het project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL).

AMvB en Regeling niet in betekenende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een toename van de NO₂ en/of PM₁₀ jaarconcentratie met maximaal 3% van de grenswaarden (of wel een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ en/of PM₁₀). NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSLprogramma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door maatregelen.

De AMvB en Regeling "niet in betekenende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. Het betreft onder andere de onderstaande gevallen, waarbij een project als NIBM wordt beschouwd:



- Woningbouw: = 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en = 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Kantoorlocaties: = 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en = 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Woningbouw en kantoorlocaties: $0,0008 \cdot \text{aantal woningen} + 0,000012 \cdot \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 = 1,2$ bij één ontsluitingsweg en $0,0004 \cdot \text{aantal woningen} + 0,000006 \cdot \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 = 1,2$ bij één ontsluitingsweg.

Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Tevens is in artikel 5 van het Besluit NIBM een anticumulatie bepaling opgenomen, die zegt dat de effecten van beoogde ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied moeten worden meegenomen in de beoordeling van het betreffende plan. Hiermee wordt voorkomen dat verschillende NIBM-projecten samen toch in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

Onderzoek / beoordeling

Het initiatief kan, gezien de beperkte omvang, aangemerkt worden als een project dat niet in betekende mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Toetsing van het aspect luchtkwaliteit is daardoor, op grond van artikel van de Regeling NIBM niet noodzakelijk. Er hoeft dus niet getoetst te worden aan de grenswaarden.

Conclusie

Toetsing aan de grenswaarden is niet benodigd.

4.5 Bodemkwaliteit

Het Besluit op de ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6) schrijft voor dat in het kader van een ruimtelijk planologische procedure moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het gewenste nieuwe gebruik. De bodemkwaliteit kan (negatief) van invloed zijn op de gewenste nieuwe ontwikkeling.

Indien sprake is van een functiewijziging zal er in veel gevallen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd op de planlocatie. Door middel van zo'n onderzoek kan in beeld worden gebracht of de bodemkwaliteit en de beoogde functie van het plangebied bij elkaar passen.

4.5.1 Onderzoek/beoordeling

Met onderhavig initiatief wordt er een woning toegevoegd binnen de bestemming Wonen. In september 2015 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, in het kader van de bestemmingswijziging naar Wonen (bijlage 1). Omdat na het uitvoeren van het onderzoek de werkzaamheden op het terrein niet zijn veranderd en de autohandelaar er steeds gevestigd heeft gezeten, kan aangenomen worden dat dit onderzoek nog recent genoeg is.

Verkennend bodemonderzoek

Uit het onderzoek is gebleken dat er sprake is van ernstige bodemverontreiniging door zink en PAK. Handelingen in of met de verontreinigde grond zijn niet toegestaan zonder dit voorafgaand te melden bij het bevoegd gezag. Deze gebruiksbeperking geldt zolang de verontreiniging niet is gesaneerd.



In verband met de aangetoonde sterke verontreinigingen dient voorafgaand aan de beoogde graafwerkzaamheden in en/of afvoer van de grond een BUS-melding categorie 'immobiel' te worden verricht bij het bevoegd gezag (provincie Noord-Holland). Met de omgevingsvergunning voor bouwen zal vooraf een BUS-melding worden gedaan.

Verkenkend asbestonderzoek

Tijdens het verkennend asbestonderzoek is zowel op het maaiveld als in de fractie < 16 mm van de (puinhoudende) grond / het funderingsmateriaal geen asbesthoudend materiaal aangetroffen. In de fractie > 16 mm van de actuele contactzone zijn drie fragmenten asbesthoudend plaatmateriaal aangetroffen.

Een verkennend onderzoek naar asbest is normaliter niet geschikt voor het vaststellen van de daadwerkelijke concentratie asbest in de bodem / verharding en doet enkel een uitspraak over de aanwezigheid van asbest. Voor het vaststellen van een representatieve concentratie asbest dient een nader onderzoek te worden uitgevoerd. Echter, de kans wordt gering geacht dat de asbestconcentratie de interventiewaarde overschrijdt, waardoor de bodemdeskundigen hebben aanbevolen de noodzaak van nader asbestonderzoek voor te leggen aan de Omgevingsdienst. De Omgevingsdienst heeft per mail aangegeven dat ook zij een nader onderzoek niet noodzakelijk achten.

4.5.2 Conclusie

De bodem ter plekke van Nieuwemeerdijk 7 is geschikt te maken voor het beoogde gebruik. De verontreiniging is in beeld gebracht middels het verkennend onderzoek door TerraScan (bijlage 1). Voordat de bouwwerkzaamheden zullen starten, wordt er een BUS-melding ingediend en zal de grond waar nodig gesaneerd worden.

4.6 Geluidhinder

4.6.1 Wettelijk kader

Wegverkeer en railverkeer

Langs alle (spoor)wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de (spoor)weg getoetst moet worden. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken/spoorstaven en van binnen- of buitenstedelijke ligging. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij 30 km /h-wegen de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting te worden onderbouwd.

Industrielawaai

Gezoneerde industrieterreinen hebben een vaste geluidzone die wordt vastgelegd door middel van een bestemmingsplan. Buiten de geluidszone wordt de voorkeurswaarde van 50 dB(A) niet overschreden. De maximale ontheffingswaarde binnen de geluidszone bedraagt 55 dB(A) etmaalwaarde voor nieuwe situaties. In tegenstelling tot weg- en railverkeer wordt voor industrielawaai niet getoetst aan de Lden waarde maar aan de etmaalwaarde. De dosismaat Lden is voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai met ingang van 1 januari 2007 in de gewijzigde Wgh vastgelegd. Voor industrielawaai wordt Lden in het kader van de Wgh voorlopig niet ingevoerd.



4.6.2 Onderzoek/beoordeling

Het plangebied is gelegen in de geluidszones van verschillende wegen en binnen het gezoneerde industrieterrein Schiphol. Akoestisch onderzoek is daarom uitgevoerd (bijlage 2).

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting ten gevolge van Sloterweg en de Badhoevelaan lager is dan de voorkeurswaarde. De geluidbelasting ten gevolge van de Nieuwemeerdijk is hoger dan de voorkeurswaarde, maar ruim lager dan de maximale ontheffing zoals deze geldt voor gezoneerde wegen. Op basis van het voorgaande wordt gesteld dat de geluidbelastingen ten gevolge van de Badhoevelaan aanvaardbaar is. Omdat 30 km/h wegen volgens Wet geluidhinder niet gezoneerd zijn, kan voor de geluidbelasting van deze weg geen hogere waarde worden verleend.

De geluidbelasting van luchtvaartlawaai bedraagt maximaal 51 dB(A). Hiervoor geldt geen toetsing in het kader van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting ten gevolge van industrieterrein Schiphol-Oost bedraagt maximaal 51 dB(A). Dit is hoger dan de voorkeurswaarde, maar de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting ten gevolge van het gehele industrieterrein wordt niet overschreden. Er zijn geen reële maatregelen te treffen waardoor de geluidbelasting ten gevolge van het gehele industrieterrein gereduceerd wordt tot de voorkeurswaarde. Om de twee nieuwe woningen te kunnen realiseren moet de gemeente Haarlemmermeer, per woning, een hogere waarde van 51 dB(A) ten gevolge van het industriellawaai vaststellen en vast leggen in het kadaster.

Vanuit een goed woon- en leefklimaat is het aan te bevelen om uit te gaan van de totale gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle relevante geluidbronnen (Sloterdijk, Nieuwemeerdijk, Badhoevelaan, Industrieterrein Schiphol-Oost en luchtvaartlawaai). De totale gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal 60 dB. Met het ontwerp van de woningen zal rekening gehouden worden met de gecumuleerde geluidbelasting. Om de juiste maatregelen te treffen, zal in de verdere procedure (voor de Omgevingsvergunning voor Bouwen) een bouwakoestisch onderzoek uitgevoerd worden.

4.6.3 Conclusie

Vanuit de Wet geluidhinder bestaan er geen beperkingen tegen onderhavige planontwikkeling, mits de gemeente een hogere waarde verleend ten gevolge van industriellawaai.

4.7 Bedrijven en milieuzonering

4.7.1 Wettelijk kader

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stelt zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.



Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden.

De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de onderstaande richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' dan wel 'gemengd gebied'. Het plangebied is gelegen aan de Nieuwemeerdijk, een lintweg waarlangs verschillende functies zijn gevestigd. De omgeving kan dan ook gekarakteriseerd worden als gemengd gebied.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Richtafstanden en omgevingstype

Hiernaast gelden ten aanzien van bedrijven die onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer vallen, deze Wet en haar uitvoeringsbesluiten als toetsingskader voor de toegestane bedrijfshinder.

4.7.2 Beoordeling

Voor onderhavig project dient te worden getoetst of de nieuwe functie mogelijk belemmeringen veroorzaakt voor bestaande functies in de omgeving en of de nieuwe functie mogelijk belemmeringen ondervindt als gevolg van de milieuhinder van naburige bedrijven en/of bedrijvigheid.

Het voornemen betreft het realiseren van een twee-onder-een kapwoning. Een woning wordt niet gezien als een overlastgevende functie, waardoor er met het voornemen geen hinder zal ontstaan voor de omgeving.

Andersom gezien dient te worden gekeken of er ter plekke van de woningen een goed woon- en leefklimaat is. In de directe omgeving van het plangebied zijn enkele bedrijven gevestigd. Als eerste



kunnen de woningen geluidbelasting ondervinden van het luchtvaartverkeer van Schiphol. De invloed hiervan is onderdeel van het uitgevoerde akoestische onderzoek, waar in paragraaf 4.6 nader op in is gegaan. De afstand tot de meest nabijgelegen onderdelen van Schiphol bedraagt ca. 2 km.

Ten noordoosten van het plangebied is een garage gevestigd. Deze garage valt in milieucategorie 2 en heeft hiermee een richtafstand van 10 meter in gemengd gebied. De gewenste twee-onder-een kapwoning ligt met ruim 20 meter op voldoende afstand van de garage. Ook wordt de garage in eventuele gewenste uitbreiding niet beperkt door dit voornemen. Er zijn reeds woningen gelegen tussen de garage en het plangebied.

Ten zuidoosten van het plangebied, ca. 1,5 meter van de gevel van de gewenste twee-onder-een kapwoning, ligt textielbedrijf Doets. Dit bedrijf valt in milieucategorie 3.1, waarbij een richtafstand van 30 meter geldt voor de aspecten geur en geluid. De invloed en eventuele hinder van dit bedrijf op de gewenste twee-onder-een kapwoning is onderzocht. In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

Verder ten zuidoosten van het plangebied liggen twee detailhandels en een bedrijf in milieucategorie 3.1. Deze locaties met bedrijfsbestemming liggen allen op ruim voldoende afstand van het plangebied.



Aanduiding plangebied op de verbeelding met de milieucategorie van omliggende bedrijven aangegeven

4.7.3 Onderzoek

Door SPA WNP Ingenieurs is een onderzoek milieuzonering uitgevoerd naar Doets Textielveredeling (bijlage 3) waarbij is gekeken naar de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. Vanuit de aspecten stof en geluid is de richtafstand 0 in gemengd gebied, waardoor daar slechts kort aandacht voor is in het



onderzoek. Bij locatiebezoek is bevestigd dat er geen relevante gevaarlijke stoffen zijn opgeslagen en dat de bedrijfsactiviteiten niet leiden tot stofhinder.

Daarnaast is er ook gekeken naar geur. Ten tijde van het locatiebezoek is aangegeven dat in het verleden tijdens de textielbewerking geuremissie vrijkwam door de toenmalige werkzaamheden (textielveredeling) en de daarbij toegepaste grondstoffen. Deze werkzaamheden vinden niet meer plaats bij het bedrijf. De huidige activiteiten (plisseren, controleren en snijden van zoneringsproducten en horren in verschillende textiel-soorten) brengen geen geurhinder met zich mee. Met het locatiebezoek is dit bevestigd en is deze geuremissie niet waargenomen.

Tijdens het locatiebezoek zijn er metingen gedaan naar het geluid. Op basis hiervan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 4). Uit dit akoestisch onderzoek is gebleken dat, mede doordat de geluidpieken beperkt zijn, binnen in de woningen en aan de tuinzijde sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat.

Concluderend is door middel van de onderzoeken aangetoond dat er ter plekke van de gewenste twee-onder-een-kapwoning sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat. De milieuhinder van Doets Textielveredeling belemmert de bouw van de twee-onder-een-kapwoning niet.

Andersom gezien wordt Doets textielveredeling niet belemmerd in haar bedrijfsvoering door de realisatie van de twee-onder-een-kapwoning.

4.7.4 Conclusie

Het plangebied is gelegen binnen de richtafstanden van Doets Textielveredeling. Onderzoek heeft aangetoond dat er ter plekke van de gewenste twee-onder-een-kapwoning een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd kan worden en dat Doets Textielveredeling niet belemmerd zal worden in de bedrijfsvoering. Vanuit milieuzonering zijn er dan ook geen belemmeringen voor het voornemen.

4.8 Externe veiligheid

4.8.1 Wettelijk kader

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.



Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar

Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, kinderopvang- en dagverblijven en grote kantoorgebouwen (>1.500 m²). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour van 10^{-6} als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze 10^{-6} contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de 10^{-5} contour.

Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt niet in contouren vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groepsgrootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as). Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag moet aangeven welke mogelijkheden er zijn om het groepsrisico in de nabije toekomst te beperken, het moet aangeven op welke manier hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn ingevuld. Het bevoegd gezag moet tevens aangeven waarom de risico's verantwoord zijn, en de veiligheidsregio moet in de gelegenheid zijn gesteld een brandweeradvies te geven. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico, hoe groter het belang van een goede groepsrisicoverantwoording.

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Met betrekking tot het beleid en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Structuurvisie buisleidingen van belang. Deze structuurvisie bevat een lange termijnvisie op het buisleidingentransport van gevaarlijke stoffen.

Het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg



van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico in acht te nemen en het groepsrisico te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

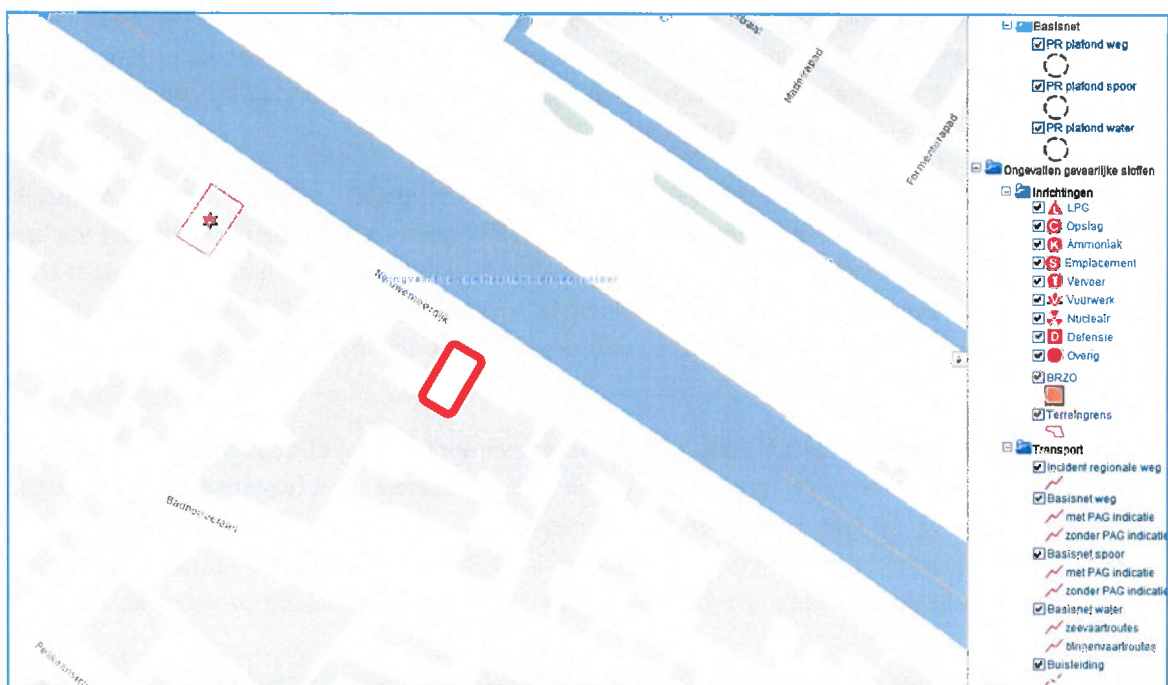
Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd.

Als onderdeel van het Bevt is op 1 april 2015 tevens het basisnet in werking getreden. Het basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico's voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

Indien een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een (basisnet)transportroute voor gevaarlijke stoffen, moet in de toelichting ingegaan worden op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de personen die a) in dat gebied reeds aanwezig zijn, b) in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten zijn en c) de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft.

4.8.2 Onderzoek / beoordeling

Een woning betreft een kwetsbaar object, zodat het plan getoetst dient te worden aan de wetgeving omtrent externe veiligheid. Voor de beoordeling of in de omgeving van het plangebied risicovolle inrichtingen en/of transportroutes gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, is de risicokaart geraadpleegd. Onderstaande afbeelding toont een uitsnede van deze kaart.



Uitsnede risicokaart met aanduiding plangebied (bron: www.risicokaart.nl)



Transport gevaarlijke stoffen

Er ligt in de directe omgeving van het plangebied geen hoofdvaarweg, spoorbaan, rijksweg of provinciale weg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Ook is er in de nabijheid van het plangebied geen buistransportleiding aanwezig.

Inrichtingen

In de directe nabijheid van het plangebied is één EV-relevante inrichting gevestigd. Aan de Akerdijk 287 op ruim 100 meter van het plangebied is Profile gevestigd, een fietsspecialist die rond de jaarwisseling ook vuurwerk verkoopt. Deze inrichting heeft geen PR contour en is dan ook geen belemmering voor het voorgenomen initiatief. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan Badhoevedorp genoemd dat voor deze percelen een afstand van 8 meter ten opzichte van de opslaglocatie moet worden gehanteerd. Dit wordt geconcludeerd op basis van de opgestelde memo Vuurwerkbesluit. Aan deze 8 meter wordt ruim voldaan.

4.8.3 Conclusie

De twee-onder-een kapwoning is geen EV-relevante inrichting. Andersom gezien zijn er geen relevante risicovolle inrichtingen en/of routes in de directe omgeving van het plangebied aanwezig, waardoor er vanuit externe veiligheid geen belemmeringen zijn voor onderhavig initiatief.

4.9 Kabels en leidingen

Uit de toelichting en verbeelding van bestemmingsplan 'Badhoevedorp Lijnden-Oost' is op te maken dat er geen planologisch relevante kabels en leidingen in het plangebied of in de directe omgeving daarvan aanwezig zijn.

4.10 Water

4.10.1 Inleiding

Water en ruimtelijke ordening hebben veel met elkaar te maken. Aan de ene kant is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik zoals locaties voor stadsuitbreiding. Aan de andere kant kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding.

Op Europees en nationaal niveau heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de verplichte 'watertoets'. Een watertoets geeft aan wat de gevolgen zijn van een ruimtelijk plan voor de waterhuishouding in het betreffende gebied. Zo'n waterparagraaf moet sinds 1 januari 2003 worden opgenomen in de toelichting bij ruimtelijke plannen. Doel van de watertoets is de relatie tussen planvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening en de waterhuishouding te versterken.

Een watertoets is verplicht als het gaat om een functieverandering en/of bestemmingswijziging. Op basis van informatie en randvoorwaarden vanuit waterbeheerder, het waterbeleid en relevante bodemgegevens worden de verschillende wateraspecten uitgewerkt in een waterparagraaf. De waterparagraaf beschrijft het huidige watersysteem alsmede de mogelijkheden en randvoorwaarden voor het toekomstig watersysteem. De waterparagraaf wordt afgestemd met de waterbeheerder.



4.10.2 Beleidskader

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding. Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's.

Europa

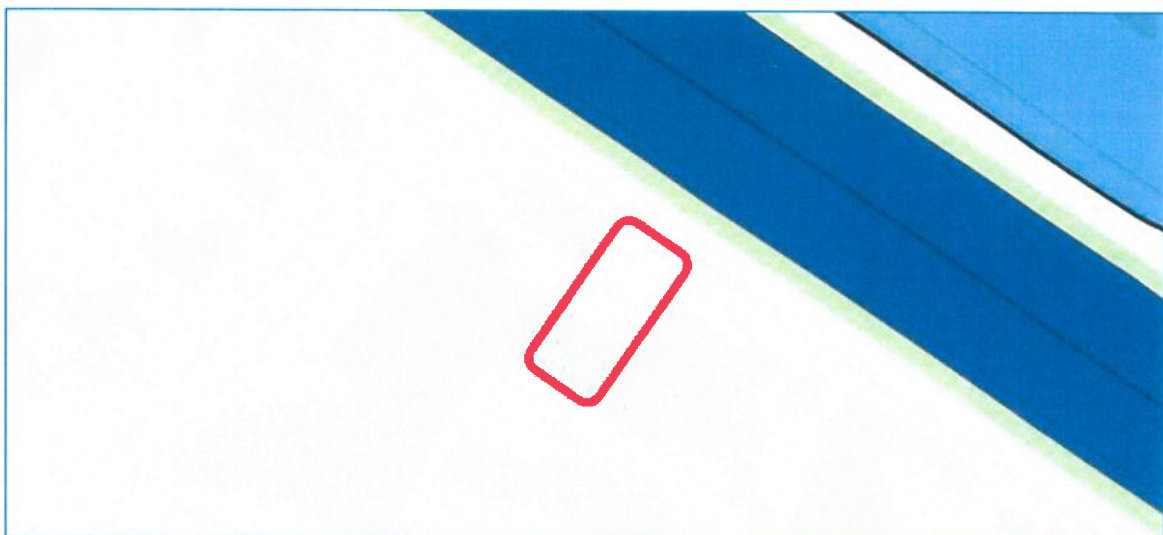
Met ingang van december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KWR) van kracht geworden. In het kader van de Kaderrichtlijn worden kwaliteitseisen gesteld, gericht op het beschermen en verbeteren van de aquatische ecosystemen (verplichting per stroomgebied). Deze richtlijn stelt als norm dat oppervlaktewateren binnen 15 jaar na inwerkingtreding moeten voldoen aan een 'goede ecologische' toestand (GET). Voor kunstmatige wateren, zoals de meeste stadswateren, geldt dat de oppervlaktewateren minimaal moeten voldoen aan een 'goed ecologisch potentieel' (GEP). Inmiddels zijn de GEP-normen per stroomgebied uitgewerkt.

Rijk

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. In het Nationaal Waterplan is een eerste uitwerking gegeven aan het Deltaprogramma dat wordt opgesteld naar aanleiding van het advies van de Deltacommissie in 2008. Dit programma is gericht op duurzame veiligheid en zoetwatervoorziening.

4.10.3 Beoordeling

Het plangebied is gelegen nabij de Ringvaart van de Haarlemmerpolder, een primaire watergang. Volgens de legger valt het plangebied buiten de beschermingszone. In het bestemmingsplan valt het plangebied echter wel onder de waterkering, waardoor advies dient ingewonnen te worden bij de waterbeheerder.



Uitsnede legger met aanduiding plangebied



4.10.4 Watertoets

Op 1 augustus 2018 is de watertoets gedaan. Op basis van de gegeven antwoorden wordt geconcludeerd dat het waterschap een waterbelang heeft bij de plannen (bijlage 5).

De plannen zijn ter goedkeuring voorgelegd aan het Waterschap (d.d. 3 augustus 2018). Aangegeven is dat hier mogelijk reactie op komt. Hier is geen reactie op gekomen, waardoor aangenomen wordt dat er geen belemmeringen zijn vanuit het Waterschap.

Om het voornemen te realiseren, wordt de bestaande loods die achter op het perceel is gevestigd ten behoeve van het autobedrijf, weggehaald worden. Voor op het perceel, tegen de Nieuwemeerdijk aan, zal een twee-onder-een kapwoning gerealiseerd worden. Per saldo zal de verharding met ca. 100 m² toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

Er is reeds een bouwvlak voor een woning op het noordoostelijke deel van het perceel gevestigd. De realisatie van de twee-onder-een kapwoning valt met enkele vierkante meters buiten dit bouwvlak.

Het voornemen betreft dan ook een zeer kleine wijziging ten opzichte van het huidige planologische regime.

4.10.5 Conclusie

Vanuit waterhuishoudkundige overwegingen worden er geen bezwaren verwacht tegen onderhavig initiatief.



5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De planontwikkeling komt geheel voor rekening en risico van de initiatiefnemer. De ontwikkeling zal geschieden conform hetgeen bepaald is in de Wet ruimtelijke ordening. De verwezenlijking van het plan is dan ook niet afhankelijk van gemeentelijke investeringen. De kosten voor de ambtelijke afhandeling van de procedure worden verrekend op basis van de daarvoor geldende leges. Voor wat betreft planschade zal de gemeente indien nodig met initiatiefnemer een (anterieure) overeenkomst afsluiten. Het plan wordt dan ook economisch haalbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor onderhavig ontwerpbesluit wordt de uniforme voorbereidingsprocedure gevolgd als bedoeld in hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het bevoegd gezag stuurt de aanvraag en het ontwerpbesluit toe aan de betreffende instanties in het kader van het vooroverleg.

De ontwerpbeschikking wordt voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens de ter inzage is het voor eenieder mogelijk een zienswijze in te dienen. Tegen het definitieve besluit kunnen alleen belanghebbenden bezwaar maken en in beroep gaan.

Het ontwerpbesluit heeft van ... tot ... ter inzage gelegen. Er zijn in deze periode ... zienswijzen ontvangen. De zienswijzen hebben wel/niet geleid tot een herziening van het besluit.



6 Eindconclusie

Het realiseren van een twee-onder-een kapwoning met souterrain en dakterras in plaats van de toegestane vrijstaande woning aan de Nieuwemeerdijk 7 voldoet aan de eisen van goede ruimtelijke ordening.

Er is geen sprake van strijdigheid met de belangen van het Rijk of de provincie Noord-Holland. Daarnaast levert de voorgenomen ontwikkeling geen onevenredige overlast op voor haar omgeving. Met het initiatief treden geen overtredingen op in het kader van de flora en faunawetgeving. Het voornemen leidt niet tot een onevenredige toename van verkeer en omliggende woningen en bedrijven worden in milieutechnische zin niet extra belemmerd. Het voornemen is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Voorts past het initiatief binnen het beleid van de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer, en voorziet het initiatief in positieve herontwikkeling van het perceel waarop nu een autohandelaar is gevestigd. Het gewenste gebruik (wonen) zal worden gerealiseerd. Tevens wordt er door onderhavig initiatief een extra woning toegevoegd aan de zeer krappe woningmarkt.



