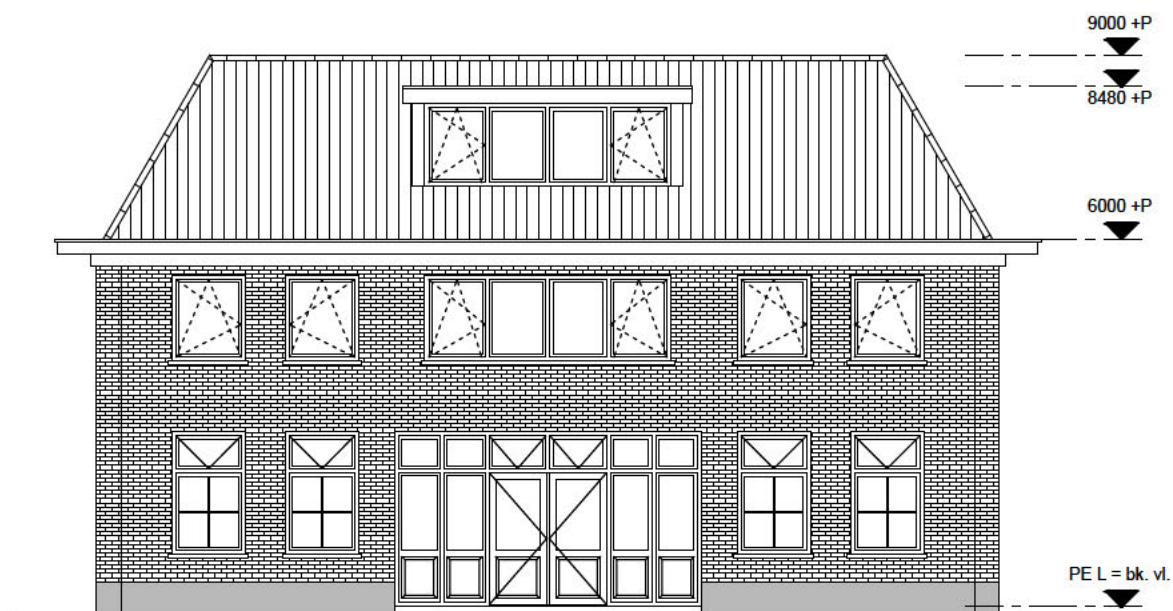


Ruimtelijke Onderbouwing

Wilhelminalaan 24 te Zwanenburg



Voorgevel



Achtergevel

Hoofdstuk 1. Inleiding

Bij een uitgebreide procedure, als bedoeld in artikel 2.12,1e lid, onder a, onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO) tbv Wilhelminalaan 24, 1161 TX, Zwanenburg, met als referentie: OLO nummer: 3966823 is een Ruimtelijke Onderbouwing vereist. Dit rapport betreft de ruimtelijke en planologische motivatie van de ontwikkeling.

1.1 Aanleiding

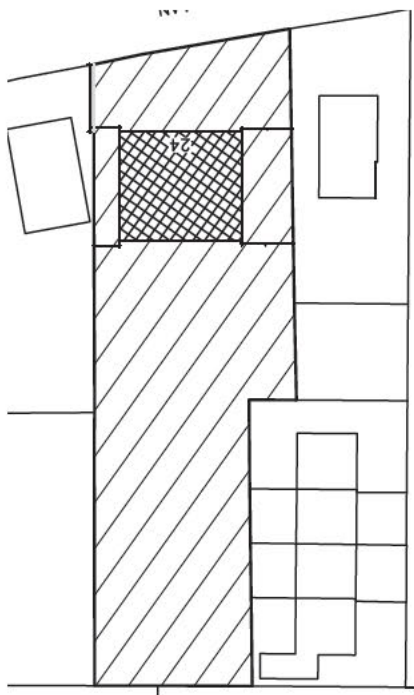
Op het perceel in de gemeente Haarlemmermeer, sectie A, [REDACTED] was een verblijfsobject in gebruik met een woonfunctie met een oppervlakte van 125 m². De oppervlakte van het totale grondvlak van het gebouw is 87,49m². Dit object bevindt zich in een pand uit 1915. Op 17 december 2018 is de familie [REDACTED] eigenaar geworden van het woonhuis, bijbehorende bijgebouwen en het perceel, á 1622m². De familie [REDACTED] heeft, mede gelet op de slechte staat van het bestaande woonhuis, de wens geuit het oude huis te slopen (zie acceptatie sloopmelding d.d. 2 november 2018 en tevens bijgevoegd als Bijlage I) en een nieuw huis te herbouwen. De ontwikkeling van dit project is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. In opdracht van de familie [REDACTED] is een tussentijds advies conceptaanvraag ingediend waarop de gemeente Haarlemmermeer positief heeft geantwoord en heeft aangegeven dat overgegaan kan worden tot het uitwerken van een definitieve aanvraag. Wilhelminalaan 24 ligt in een welstandsvrij gebied.

1.2 Ligging en begrenzing van het project

Het plangebied ligt aan de straat Wilhelminalaan in de woonplaats Zwanenburg. Afbeelding I betreft de oude situatie, afbeelding II betreft de gewenste, nieuwe situatie.



afbeelding I



afbeelding II

1.3 Bestemmingsplaninformatie en afwijking van het bestemmingsplan

Van toepassing is het bestemmingsplan 'Zwanenburg' met de enkelbestemmingen 'Tuin' en 'Wonen' en de gebiedsaanduiding 'Luchtvaartverkeerzone – Lib'.

Enkelbestemming Wonen

Maximum bouwhoogte bouwvlak: 6 meter

Gebiedsaanduiding Lib luchtvaartverkeerzone artikel 34

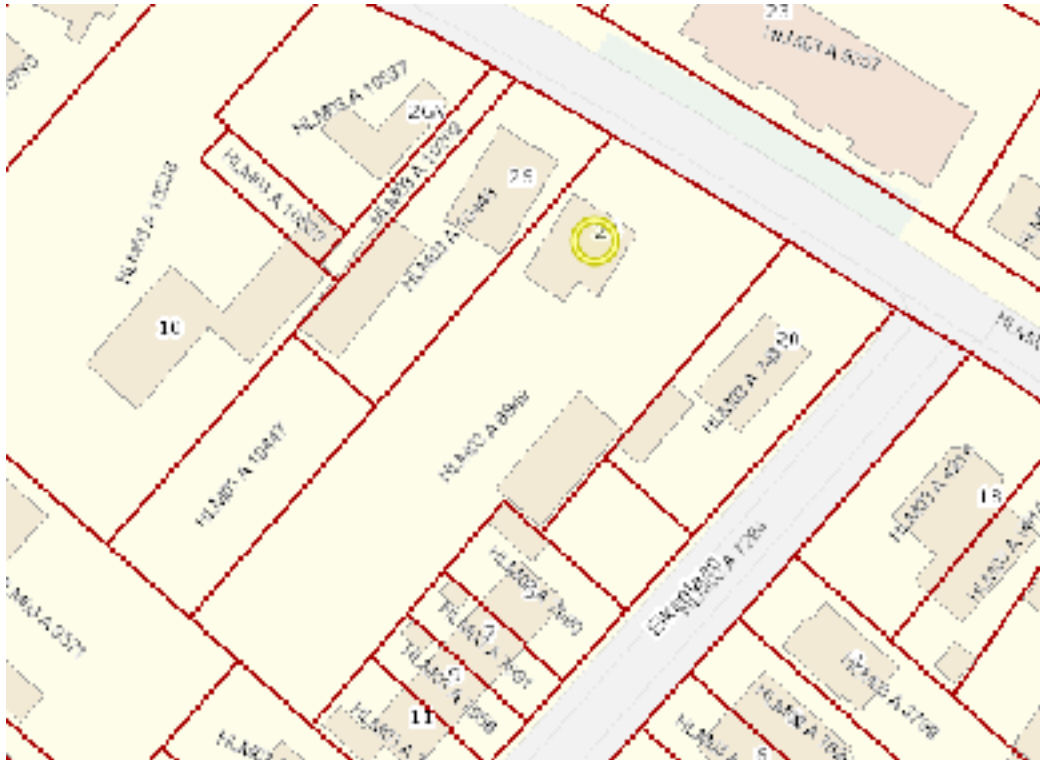
Bouwvlak:



BP Bouwvlak



BP kadastraal perceel



De ontwikkeling is zowel functioneel als ruimtelijk niet geheel mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. De voorgenomen hoogte van het te realiseren bouwwerk is 9 meter. Hierbij is dezelfde hoogte aangehouden van de belendende panden, welke met vergunning zijn uitgevoerd.

2.31.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing “[REDACTED]” bestaat uit de volgende hoofdstukken;

Hoofdstuk 1. Inleiding

Hoofdstuk 2. Projectbeschrijving

Hoofdstuk 3. Beleid

Hoofdstuk 4. Resultaten onderzoeken milieu - en omgevingsaspecten

Hoofdstuk 5: Externe veiligheid

Hoofdstuk 6: Uitvoerbaarheid

Hoofdstuk 7: Slotconclusie

Voor het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing zijn een aantal onderzoeken verricht en zijn een aantal rapporten geschreven. Deze overige rapporten maken als bijlagen onderdeel uit van deze ruimtelijke onderbouwing, en worden gelijktijdig met het plan ter inzage gelegd.

Hoofdstuk 2. Projectbeschrijving

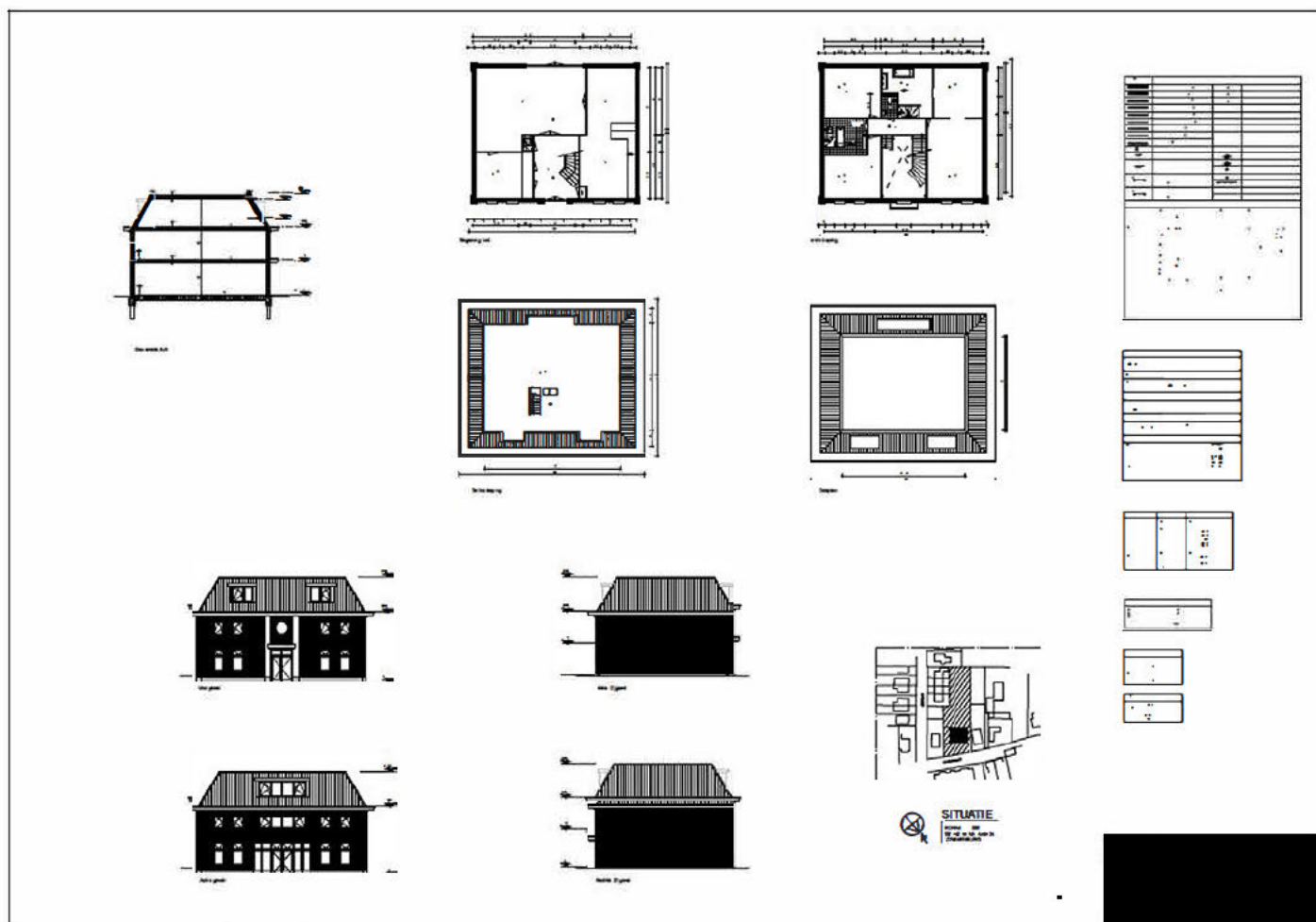
2.1 Bestaande situatie

In dit hoofdstuk wordt aandacht geschonken aan de beoogde ontwikkeling binnen het plangebied. Allereerst wordt de bestaande situatie beschreven. Vervolgens wordt het initiatief beschreven, inclusief de inpassing in de directe omgeving.

Op het perceel in de gemeente Haarlemmermeer, sectie A, perceelnummer 6949, met als adres Wilhelminalaan 24 was een verblijfsobject in gebruik met een woonfunctie met een oppervlakte van 125 m². De oppervlakte van het totale grondvlak van het gebouw is 87,49m². Dit object bevindt zich in een pand uit 1915. Op dit moment betreft het een leeg perceel.

2.2. Omschrijving nieuw project en toekomstige situatie

Het betreft de vervanging van een vrijstaande woning, bestaande uit twee lagen met een kap op een welstandsvrije plek.



Gevelaanzichten en indeling woonruimten nieuwe situatie

2.3 Participatie

Er zijn verschillende gesprekken geweest met de directe burens van respectievelijk Wilhelminalaan 20, 21-23 en 26. Zij zijn allen op de hoogte van de voorgenomen bouwplannen en hebben hiertegen geen bezwaar aangegeven. Bij nummer 20 en 26 is eveneens een nulmeting uitgevoerd door AR Duo, Bouwkundig en Tekentbureau (zie Bijlage II en III). Dit toont aan dat er nauw contact is en er voldoende ruimte is voor het delen van informatie en eventuele bezwaren. Tevens heeft het kadaster een herbepaling van de erscheiding/grenzen uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn eveneens met de betrokken burens besproken. Hier wordt een officieel document van opgemaakt door het Kadaster en zal eveneens met de directe burens worden gedeeld.

2.4 Planologische en stedenbouwkundige onderbouwing project

De functie van het perceel betreft wonen. Het betreft de vervanging van een verblijfsobject met een woonfunctie door een nieuw verblijfsobject met een woonfunctie.

Hoofdstuk 3. Beleid

3.1. Rijksbeleid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. In de SVIR ‘Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig’ is de inhoud van een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en diverse planologische kernbeslissingen, opgenomen.

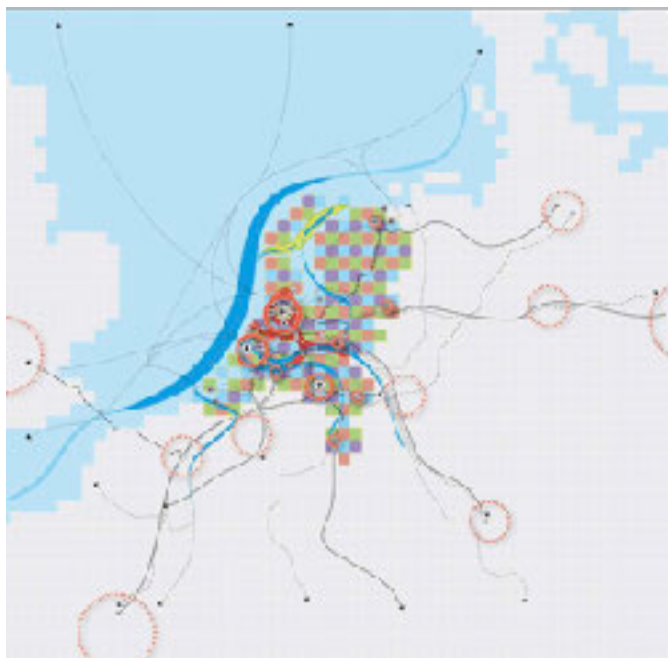
Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto ‘decentraal wat kan, centraal wat moet’, 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. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports Schiphol en Rotterdam maakt het Rijk afspraken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een ‘ladder’ voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de ‘SER-ladder’), die zal worden vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van 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.

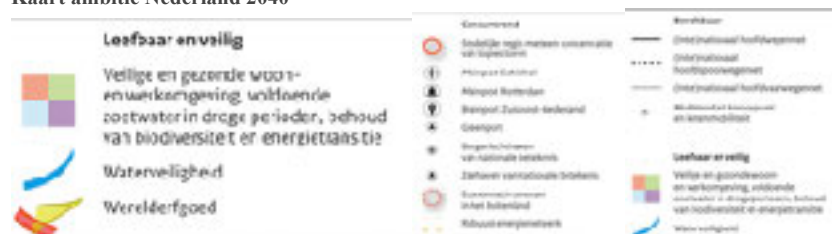
In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's, het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

De SVIR bevat een kaart waarop de nationale ruimtelijke hoofdstructuur is weergegeven. De kaart bevat een samenvatting van de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Op de kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid.

Het plangebied is onderdeel van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur en ligt in de stedelijke regio van de mainport Schiphol, met een concentratie van topsectoren. Het doel van dit nationaal belang is de ontwikkeling van een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's, met een concentratie van topsectoren, te realiseren.



Kaart ambitie Nederland 2040



3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet.

Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarvan een gedeelte gelijktijdig met de SVIR in werking is getreden. In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen, bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen.

3.1.3 Conclusie

Het voorliggend initiatief is niet van invloed op de opgenomen nationale belangen. Aanvullende maatregelen hoeven derhalve niet getroffen te worden.

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zo kan voor toekomstige generaties het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland op een hoog niveau worden gehouden.

In de PRV zijn regels opgenomen waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moeten voldoen. Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. Op 12 december 2017 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. De nieuwe PRV trad in werking op 24 Januari 2018.

In artikel 5 Woningen wordt bepaald dat binnen de 20 Ke-contour enkel binnen bestaand stedelijk gebied, nieuwe woningen mogelijk mogen worden gemaakt.



- PAGINA 9 VAN 31

- a: die tot stand komen door toepassing van artikel 5c, artikel 13a, artikel 16, artikel 17 of artikel 26, eerste lid, onder c, of;
- b: waarvoor een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in [artikel 8.9](#) van de Wet Luchtvaart in samenhang met artikel 2.2.1e, vijfde lid, van het [Luchthavenindelingbesluit Schiphol](#) is verleend, of;
- c: die mogelijk worden gemaakt binnen de verstedelijkingslocaties als bedoeld in artikel 2.2.1e, derde lid, van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.
- 3: Voor zover een bestemmingsplan nieuwe woningen toestaat op de gronden binnen de 20 Ke-contour, wordt in de toelichting van dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.

3.2.3 Conclusie

Overwegende dat op grond van artikel 5e van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) een bestemmingsplan voor de gronden binnen de 20 Ke-contour rondom de luchthaven Schiphol in bepaalde gevallen kan voorzien in nieuwe woningen binnen bestaand stedelijk gebied en voor zover het enkele specifieke categorieën betreft, concluderen wij dat het voorliggend initiatief past binnen het provinciale beleid, aangezien het bouwplan op grond van artikel 5e als bestaand bebouwd gebied kan worden aangemerkt.

3.3 Regionaal beleid

Het voorliggende initiatief is er op gericht duurzaam en gericht op de toekomst te bouwen. Op het platte dak zullen zonnepanelen geplaatst worden, voorgenomen is om een warmtepomp te installeren en wordt de woning meer dan voldoende geïsoleerd (conform Bouwbesluit en Schiphol eisen). Daarnaast zal het woonhuis in de straat van toegevoegde waarde zijn aan het straatbeeld. Het te realiseren bouwwerk betreft een nieuwbouwwoning, gebouwd op de bestaande fundamente (leidingen) van het oude woonhuis. Een aardgasaansluiting is derhalve reeds aanwezig en de woning zal op deze aardgasleiding kunnen worden aangesloten. Bij de bouw van de woning zal zeker rekening gehouden worden met het aanleggen van voorzieningen, die op het moment dat de gaswinning in 2030 stopt, de woning ook aardgasvrij kan draaien.

3.4. Gemeentelijk beleid

De gemeenteraad heeft op 18 oktober 2012 de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 vastgesteld. Door middel van deze visie wil de gemeente "de samenhang laten zien van plannen en gewenste toekomstige ontwikkelingen".

Het is een belangrijk ruimtelijk instrument waarin de inrichting van de ruimte beschreven wordt en dat de basis vormt voor alle bestemmingsplannen. Er staat bijvoorbeeld in hoofdlijnen in waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd mag worden.

3.5 Bezonning

De voorgevel van het te realiseren bouwwerk is gelegen op het Noorden, de achtergevel op het Zuiden. De reële verwachting is dat de ligging van het te realiseren bouwwerk met een maximale hoogte van 9 meter (gelijk aan nummer 20 en 26) geen problemen oplevert mbt de bezonning. De woning zal zowel aan de voor als achterzijde geheel vrijstaand komen te liggen.

Hoofdstuk 4. Resultaten onderzoeken milieu - en omgevingsaspecten

4.1 Bodem

In 2017 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied op de locatie [REDACTED]. De aanleiding tot dit onderzoek was werkzaamheden aan electriciteitskabels. Het doel van het verkennend onderzoek was het aantonen of er geen verontreinigende stoffen aanwezig zijn in de grond of het freatisch grondwater, die een belemmering kunnen vormen. De conclusie van dit onderzoek luidt als volgt. Er zijn niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten aanwezig. De bodem dient geschikt te zijn voor het beoogde gebruik. Het rapport is volledigheidshalve bijgevoegd als Bijlage IV en betreft tevens een uitgebreide bodemrapportage van nummer 26 en de aanwezigheid van een tank op de Eikenlaan nummer 13. APS milieu zal een bodemonderzoek uitvoeren en opstellen. Dit rapport is ingediend via het Omgevingsloket.

4.2 Geluid

Op basis van art. 76a van de Wet geluidhinder is het, indien er sprake is van een ruimtelijke procedure volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening, noodzakelijk dat een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd naar de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige objecten, ten gevolge van alle geluidbronnen in de omgeving. Dit om te kunnen beoordelen of aan de normen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan.

Het te bouwen woonhuis is gesitueerd aan de [REDACTED] te Zwanenburg. De locatie is gelegen binnen de zone wegverkeerslawaaï van de Zwanenburgerdijk en valt buiten de invloedssfeer van andere wegen.

Wegverkeerslawaa

Normen en grenswaarden

Stedelijk	Buitenstedelijk	Aantal meters aan weerszijden van de weg
Aantal Rijstroken		
1 of 2		200
3 of meer		350
	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

Breedte van de zones langs wegen

Onder stedelijk gebied wordt bedoeld het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

Deze zones gelden niet indien:

- A. wegen welke zijn gelegen binnen een als een woonerf aangeduid gebied;
- B. wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

De geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt berekend als een geluidbelasting in Den, dit is de gemiddelde geluidbelasting over de dag-, avond- en nachtperiode.

De voorkeurgrenswaarde voor wegverkeerslawaa is 48dB. In geval het akoestisch onderzoek uitwijst, dat de geluidbelasting hoger is dan 48dB, kan ontheffing van deze voorkeurgrenswaarde worden verleend. Deze ontheffing kan niet onbeperkt worden verleend. De bovengrens varieert van 53 tot 63 dB, afhankelijk van het type zone-gebied (buitenstedelijk, stedelijk) en de bovengenoemde verhouding tussen de woning of andere geluidsgevoelige bestemming en de weg. Bij de bepaling van de geluidbelasting wordt uitgegaan van het op de gevel van de geluid-gevoelige bebouwing invulling geluid. Bij de toetsing van de geluidbelasting aan de te hanteren grenswaarden mag, volgens artikel 110g, een aftrek worden toegepast. Volgens artikel 3.6 van het Reken -en meetvoorschrift geluidhinder 2006, bedraagt deze aftrek:

- 2 dB voor wegen waarvoor representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/u of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB bij toepassing van artikel 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111, tweede en derde lid, 111a, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

Situatie	Maximale ontheffingswaarde
Bouw woningen in buitenstedelijk gebied	53dB
Bouw woningen in stedelijk gebied	63dB
Bouw agrarische bedrijfswoningen in buitenstedelijk gebied	58dB
Bouw woningen stedelijk gebied ter vervanging van bestaande woningen	68dB
Binnen bebouwde kom te bouwen woningen die binnen een zone van aanwezige autoweg of autosnelweg liggen en dienen ter vervanging van bestaande woningen	63dB
Buiten de bebouwde kom te bouwen woningen die dienen ter vervanging van bestaande woningen	58dB
Bestaande woningen en aanleg nieuwe weg in stedelijk gebied	63dB
Bestaande woningen en aanleg nieuwe weg in buitenstedelijk gebied	58dB

Artikel 83 Wet geluidhinder

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat de toetsingwaarde vanwege de Zwanenburgerdijk maximaal 41 dB bedraagt. De geluidbelasting voor de Zwanenburgerdijk is lager dan de voorkeurswaarde (48dB). Binnen de ruimtelijke procedure behoeft hiervoor door de gemeente Haarlemmermeer geen hogere grenswaarde te worden gevoerd.

Luchtvaartlawaai

Uit de Lden geluidkaarten voor vliegtuiglawaai blijkt dat de woning op de 57 Lden contour valt, deze waarde dient te worden aangehouden voor de gecumuleerde geluidbelasting van het wegverkeer - en het luchtvaartlawaai.

Geluidwering

De eisen waaraan nieuw te bouwen woningen en woongebouwen moeten voldoen, zijn vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin zijn voorschriften opgenomen uit het oogpunt van gezondheid, zoals bijvoorbeeld:

- Eisen met betrekking tot bescherming tegen geluid van buiten;
- Eisen met betrekking tot het installatie geluidniveau;
- Eisen met betrekking tot de ventilatie.

De eisen zijn gebaseerd op de prestaties die de woning of het woongebouw moet leveren. Er zijn eisen geformuleerd voor respectievelijk het verblijfsgebied en de verblijfsruimte. Dit heeft te maken met het principe van de vrije indeelbaarheid.

Een verblijfsgebied is gedefinieerd als een besloten ruimte, bestaande uit één of meer met elkaar in verbinding staande, op dezelfde bouwlaag gelegen verblijfsruimten en andere afzonderlijke ruimten, anders dan een toilet- of badruimte, technische ruimte of gemeenschappelijke verblijfsruimte. Een verblijfsruimte is gedefinieerd als de in een gebouw gelegen ruimte, bestemd voor het verblijven van mensen. Andere eisen uit het Bouwbesluit die invloed hebben op de bepaling van geluidwering van de gevel, zijn de eisen met betrekking tot luchtverversing en die met betrekking tot thermische isolatie.

In het Bouwbesluit zijn de eisen opgenomen met betrekking tot de bescherming van geluid van buiten. De geluidsnormen, voor nieuwbouw, zijn opgenomen in hoofdstuk 3, met name in de artikelen 3.1. aansturingsartikel, 3.2. geluid van buiten, 3.3. industrie-, weg of spoorweglawaai en 3.4. luchtvaartlawaai.

Aan de eis voor de geluidwering voor een verblijfsgebied als voor een verblijfsruimte moet tegelijkertijd worden voldaan. Indien meerdere soorten geluid tegelijkertijd verschillende eisen met betrekking tot de geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie stellen, geldt de zwaarste eis. De bepaling van de geluidwering van scheidingsconstructies vindt plaats op basis van de Nederlandse norm NEN5077.

Gevelisolatie

Uit de berekening blijkt dat het luchtvaartlawaai de maatgevende belasting geeft. De karakteristieke geluidwering van de gevels ten aanzien van het luchtvaartlawaai dient minimaal 24 dB te zijn.

4.3 Kabels en leidingen

In de nabijheid van de projectlocatie zijn er geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig.

4.4 Luchthavenindulingsbesluit Schiphol (LIB)

Het Luchthavenindelingbesluit (Lib) is een uitwerking van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. Op 26 november 2002 is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol vastgesteld, dat op 20 februari 2003 in werking is getreden, waarmee binnen een aangewezen 'beperkingengebied' beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven. Het besluit bevat in ieder geval regels omtrent beperking van:

- a. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- b. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;

- c. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- d. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Het besluit tot wijziging van het luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het luchthavengebied is op 1 juli 2014 in werking getreden (Staatsblad 2014, 193).

Het besluit tot wijziging van het luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid is op 3 november 2015 bekendgemaakt en met ingang van 4 november 2015 in werking getreden.

Het besluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van de regels met het oog op de externe veiligheid en de geluidbelasting alsmede wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in verband met een omissie is op 1 januari 2018 in werking getreden (Staatsblad 2017, 402).

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

Het plan/ object ligt binnen het beperkingengebied van het LIB en krijgt daardoor te maken met de volgende beperkingen van het LIB:

- Beperking bebouwing- LIB 4 en LIB 5.

Het plan/object wordt (gedeeltelijk) geraakt door de volgende toetsvlakken:

Toetsvlak	Specificatie	Verticale doorsnijding	Horizontale doorsnijding	Process	Kaart
Beperking bebouwing (LIB 1-5)	Beperking bebouwing - LIB 4 en LIB 5	n.v.t.	100%	§4.1	1
Beperking aantrekken vogels	-	n.v.t.	100%	§4.4	2
Beperking voor windturbines en lasers	-	n.v.t.	100%	§4.5	3

Specificatie van de doorsneden toetshoogtevlakken:

Geen doorsnijding van toetshoogtevlakken

Specificatie van de doorsneden toetshoogtevlakken voor radar:

Geen doorsnijding van radarvlakken

Beperking Bebouwing (LIB 1-5):

Het plan/ objectgebied ligt in het beperkingengebied voor bebouwing van het LIB. Daardoor gelden de beperkingen zoals gesteld in artikelen 2. 2. 1 t/m 2.2.1e van het LIB. De beperkingen gebieden gronden 1 t/m 5 (LIB 1- 5) beogen het aantal personen dat geluidhinder van de luchtvaart ondervindt, of het aantal slachtoffers op de grond ten gevolge van een luchtvaartverkeersongeluk, gering te houden, door beperkingen te stellen aan de gebruiksfuncties van het gebied rond Schiphol. De beperkingen voor de gronden 1 t/m 5 zijn daarom gericht op de gebruiksfunctie van het plan/object. Om het plan/object op deze locatie mogelijk te maken dient te worden voldaan aan de regels, die worden gesteld in het beperkingengebied waarin het plan/object zich bevindt. Wanneer het plan/object in meerdere beperkingen gebieden voor bebouwing ligt, dient te worden voldaan aan alle regels van die beperkingen gebieden. Hierbij geldt dat de strengste regel van toepassing is.

Indien het voldoen aan de gestelde regels niet mogelijk is, kan voor bijzondere gevallen een verklaring van geen bezwaar (vvgb) worden aangevraagd bij de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT). De gemeente zal hiertoe contact opnemen met de ILT. Het verlenen van een vvgb is in bijzondere gevallen mogelijk.

Maatgevende toetshoogte:

In het beoogde plan/objectgebied is sprake van een doorsnijding van de maatgevende toetshoogte. Daardoor geldt de beperking zoals gesteld in artikel 2.2.2 van het LIB. Om het plan/object mogelijk te kunnen maken op deze locatie, dient de geplande hoogte te worden verlaagd tot onder de toetshoogte, of via de gemeente een verklaring van geen bezwaar aangevraagd te worden bij de ILT.

Toetshoogte in verband met radar (Toetshoogte Radar):

In het beoogde plan is sprake van een doorsnijding van de (maatgevende) toetshoogte voor radar. Daardoor geldt de beperking zoals gesteld in artikel 2.2.2.a van het LIB. Het plan kan worden uitgevoerd, mits er een (bindend) positief advies van de ILT is verkregen. De gemeente dient hiertoe advies in te winnen bij de ILT.

Gronden beperking bebouwing:

Beperkingen ten gevolge van de overlappende combinatie van LIB 4 (Beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen) en LIB 5 (Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid):

1. Met het oog op geluidbelasting zijn geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan.

Uitzonderingen hierop vormen:

- 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 functie en 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 (regel uit LIB 4).

2. Gemeenten motiveren in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning op de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen (regel uit LIB 5). In aanvulling hierop is uitzondering op de regel mogelijk via een verklaring van geen bezwaar.

4.4.1 Conclusie

Gelet op de voorgenomen bouw binnen het beperkingengebied is woningbouw *in principe* niet toegestaan. De regels en beperkingen die in dit gebied worden opgelegd dienen om ernstige hinder en slaapverstoring door vliegtuiglawaai te voorkomen. Nieuwe woningen zijn in dit gebied *in principe* niet toegestaan. Toch kan een gemeente besluiten om wel woningen te (laten) bouwen in dit beperkingengebied. Dit om bijvoorbeeld verpaupering tegen te gaan en de leefbaarheid in de gemeente te verhogen. Dat moet dan wel binnen bestaand stedelijk gebied zijn en het mogen niet meer dan 25 woningen zijn.

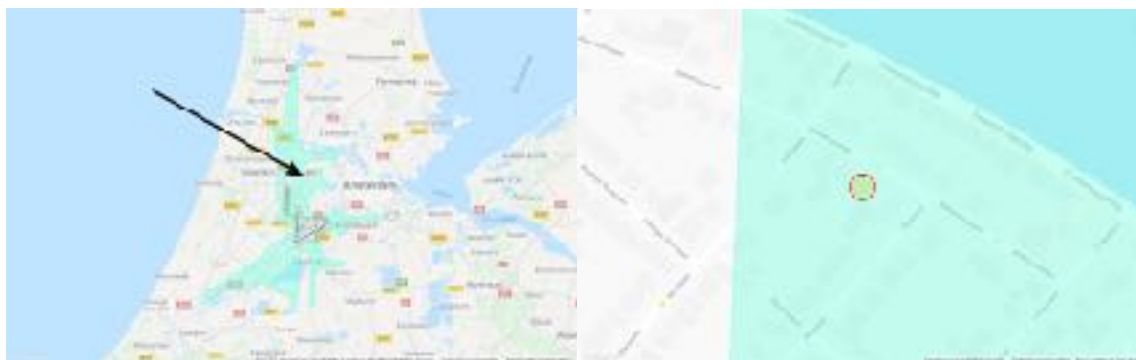
Er is geen sprake van een verhoogd risico op meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van een vliegtuigongeval. Het betreft de vervanging van een bestaand geluidsgevoelig gebouw, waarin voorheen een meerpersoonshuishouden werd gevoerd. De familie van [REDACTED] is samengesteld uit 3 personen, vader, moeder en zoon. De bouw van één nieuwe woning leidt niet tot een zodanige toename van personen dat dit gevolgen heeft voor het groepsrisico, dat neemt slechts zeer beperkt toe.

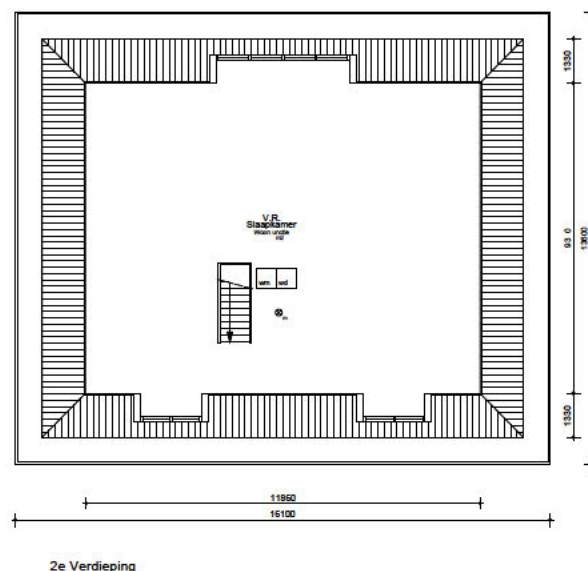
De hoogte van het te realiseren bouwwerk blijft onder of gelijk aan de nummers 20, 22, en 26. Op grond van artikel 2.2.1c en 2.2.1c en na aanvraag VVGB kan uitvoer worden gegeven aan het bouwplan. Het woonhuis zal gebouwd conform de eisen, welke door Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer aan nieuwbouw worden gesteld. Gevel- en dakisolatie zal minimaal 24 dB geluidswerend zijn en er zal gebruik gemaakt gaan worden van Triple glasplaten. Triple glas zorgt voor optimale isolatie.

Ligging in beperkingengebied

Coördinaten van het plan/object:

WGS84	RD
Latitude: 52.382189204 Longitude: 4.746903302 Straal: 8	x: 111404.99 y: 488451.06 Straal: 8





4.5. Luchtkwaliteit

Het te realiseren bouwwerk vormt onder de ‘Wet luchtkwaliteit’ geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling, omdat er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van de wettelijke grenswaarden,

het te realiseren bouwwerk zal al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leiden, het te realiseren bouwwerk ‘niet in betekenende mate’ bijdraagt aan de luchtverontreiniging en het te realiseren bouwwerk niet is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL. Zie tevens de NIBM tool, Bijlage VII. Gelet op bovenstaande bevindingen is het aspect luchtkwaliteit niet belemmerend voor het plan.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		2
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,00
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,00
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		

In aanvulling op het bovenstaande wordt opgemerkt dat binnen de ontwikkeling geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteit eisen) mogelijk worden gemaakt. Ook om deze reden is een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek niet nodig.

4.6. Milieu effect rapportage (MER)

Op het perceel is geen sprake van de aanwezigheid van beschermde dier - en of plantensoorten. Er is reeds een acceptatie sloopmelding geweest, welke als bijlage I is bijgevoegd. Separaat is een aanmeld notitie bij deze Ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Geconcludeerd kan worden dat de activiteit die mogelijk wordt gemaakt met de bouw van 1 vrijstaand woonhuis, gelet op de kenmerken, de plaats van de activiteit en de kenmerken van de potentiële effecten, niet zodanig van invloed op het milieu dat een milieueffectrapportage moet worden doorlopen. Het voorstel is om het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer op basis van deze notitie te laten besluiten dat geen milieueffectrapportage nodig is.

4.7 Privaatrechtelijke belemmeringen

De grond waarop het te realiseren bouwwerk gebouwd gaat worden is in volledige eigendom van de familie [REDACTED], zie Bijlage VIII.

4.8. Verkeer, parkeren en ontsluiting

De voorgevelrooilijn van het te realiseren bouwwerk ligt op 8 m gemeten vanaf de voorste bebouwingsgrens.

Het perceel is reeds uitgerust door middel van een uitritconstructie, welke gehandhaafd zal blijven. Op het perceel zal ruimte zijn voor het parkeren van 2 voertuigen.

4.9. Wateraspecten

Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten.

Het Waterschap eist compenserende waterberging als er meer dan 500 m² extra verharding gerealiseerd wordt. Er vindt geen toename van verharding plaats.

Er vinden geen werkzaamheden plaats aan watergangen in de directe nabijheid van de planlocatie. Een watertoets is daarom niet noodzakelijk.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

Monumentenwet

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. Volgens de Monumentenwet 1988 moeten (toevals)vondsten worden gemeld bij de burgemeester. Deze verwittigt het Rijk. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten-Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007.

De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

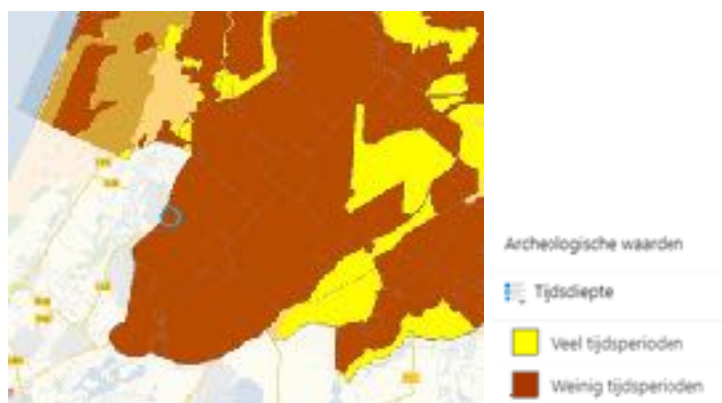
De provincie Noord-Holland heeft 4 werelderfgoederen: de Waddenzee, de Beemster, de Stelling van Amsterdam en de Amsterdamse grachtengordel en divers ander bijzonder erfgoed, zoals de Westfriese Omringdijk, het oude polderlandschap, de dijkenstructuur en de vele monumenten van molens en boerderijen tot oude industriële, militaire en religieuze gebouwen. De provincie Noord-Holland wil de kwaliteit en de diversiteit van het Noord-Hollands landschap graag behouden en verder ontwikkelen en de dorpen behouden en ontwikkelen. De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2010) is een van de instrumenten om de ruimtelijke kwaliteit in Noord-Holland te stimuleren.

De leidraad geeft inzicht in de ontstaansgeschiedenis, de ruimtelijke en cultuurhistorische karaktestieken van het Noord-Hollands landschap.

De leidraad geeft daarbij richting op basis van de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen, het dorps DNA, de openheid van het landschap, de historische structuurlijnen en de cultuurhistorische objecten. Deze leidraad helpt andere partijen en de provincie bij het opstellen van ruimtelijke plannen met kwaliteit. De leidraad is uitgewerkt in de informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie. De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie beschrijft de kernkwaliteiten van de verschillende Noord-Hollandse landschappen.

Gemeentelijke plannen die voorzien in nieuwe ontwikkelingen in het landelijke gebied dienen rekening te houden met deze karakteristieke eigenschappen. Gemeenten zijn wettelijk verplicht om bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende rekening te houden met de te verwachte archeologische waarden en de bekende archeologische waarden.

Ter plaatse zijn, volgens de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie weinig tijdsperioden zichtbaar, derhalve is op basis van dit provinciaal document geen archeologisch onderzoek noodzakelijk.



Afbeelding 42, Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie provincie Noord-Holland (2010), tijdsdiepte

In de provincie Noord-Holland komen verschillende aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden voor. Binnen de begrenzing van het plangebied ligt geen aardkundig waardevol gebied. Ook aardkundige monumenten zijn in het plangebied of in de directe omgeving hiervan niet aanwezig.

Archeologie

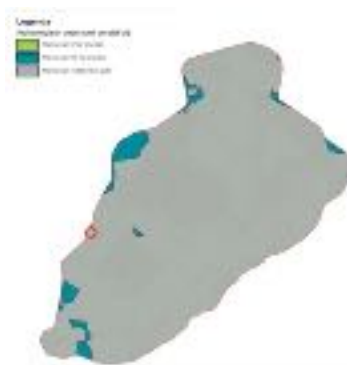
In de Haarlemmermeer zijn op bescheiden schaal archeologische waarden aangetoond. Op een aantal plaatsen is bij nieuwe ontwikkelingen, vooral als deze grootschalig zijn, verkennend archeologisch onderzoek vereist. De gemeente voert dan ook een beleid dat in eerste instantie gericht is op behoud van waardevolle elementen en structuren, waarbij de omvang van de bodemversturende activiteit bepalend is.

Cultuurhistorie in ruimtelijke ontwikkelingen

Uitgangspunt van de gemeente is dat het ruimtelijk beleid zo functioneert, dat in een vroeg stadium van de ruimtelijke planvorming geanticipeerd wordt op de mogelijke aanwezigheid van waardevol cultureel erfgoed binnen een plangebied. Een goed voorbeeld van de hier bedoelde aanpak is de manier waarop de plannen voor de Westflank tot stand komen. Met de workshop Parels in de Westflank werd samen met bewoners en andere betrokkenen geïnventariseerd welke cultuurhistorische waarden belangrijk zijn voor het te ontwikkelen gebied. Voor toekomstig te ontwikkelen leefomgevingen is het van belang inspiratie te ontfangen en vorm te geven aan de continue, doorgaande lijnen van de Haarlemmermeerse geschiedenis.

Archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer

De Archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer geeft aan dat archeologisch onderzoek vereist is voor bouwplannen groter dan 10.000 m². Aangezien het een bouwplan betreft van slechts één woonhuis met een oppervlakte van minder dan 10.000 m² heeft geen nader archeologisch onderzoek te worden verricht.



Afbeelding 44, Archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer

Conclusie

Alleen in geval de oppervlakte van het project meer dan 2500 m² betreft en de bouwwerkzaamheden dieper dan 0,30 m onder het maaiveld plaatsvinden, dient een waardestellend archeologisch rapport te worden overgelegd. Er worden geen werkzaamheden uitgevoerd dieper dan 0,30m. Gelet op het voorgaande worden de archeologische belangen door de uitvoering van dit project niet geschaad. Nader archeologisch onderzoek kan achterwege blijven. Het perceel ligt op de archeologische waardenkaart in het gebied waar alleen voor plannen van 10.000m² en groter archeologisch onderzoek moet worden verricht. Aangezien het hier om een kleiner plan, is archeologisch onderzoek dan ook niet nodig.

4.11 Bedrijven en Milieuzoneringen

n.v.t.

4.12 Wet natuurbescherming

Flora en fauna

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet, de Boswet en de Flora- en faunawet. Doel van de Wet natuurbescherming is drieledig: 1. bescherming van de biodiversiteit in Nederland, 2. decentralisatie van verantwoordelijkheden en 3. vereenvoudiging van regels. Met het van kracht worden van de Wet natuurbescherming komen vrijwel alle verantwoordelijkheden bij de provincies te liggen. 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.

Beschermde soorten

Bij inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming op 1 januari 2017 is de Flora- en faunawet opgegaan in deze wet.

Onder de Wet natuurbescherming geldt, net als onder de Flora- en faunawet, een zorgplicht voor alle in het wild levende dieren. De zorgplicht houdt in dat werkzaamheden, die nadelig kunnen zijn voor dieren en planten, in redelijkheid zo veel mogelijk worden nagelaten of maatregelen worden genomen om onnodige schade aan dieren en planten te voorkomen.

Er zijn soorten die nu beschermd zijn, die dat onder de Flora- en faunawet niet waren en andersom. Zo is een aantal soorten planten (orchideeën), insecten en vissen (o.a. kleine modderkruiper en bittervoorn zonder binding met Natura 2000-gebieden) niet meer beschermd. Voor een aantal soortgroepen (beschermd vissen, reptielen, ongewervelden) is het plangebied ongeschikt vanwege habitatkwaliteit en de huidige verspreiding in Nederland.

De beschermde status van soorten verschilt per provincie. Provincies hebben de bevoegdheid om bij provinciale verordening vrijstelling te verlenen voor soorten van het 'Beschermsregime andere soorten'. Er is dan geen ontheffing nodig voor werkzaamheden. Met beschermde soorten dient rekening te worden gehouden bij de inrichting van het terrein.

Natura 2000-gebieden

De voormalige Natuurbeschermingswet regelde de bescherming van Natura 2000-gebieden, die strikt beschermd zijn. In Nederland zijn 164 Natura 2000-gebieden aangewezen. In Noord-Holland liggen 19 Natura 2000-gebieden. Per Natura 2000-gebied zijn (instandhoudings)doelen (voor soorten en vegetatietypen) opgesteld. Iedereen die vermoedt of kan weten dat zijn handelen of nalaten, gelet op de instandhoudingdoelen, nadelige gevolgen voor een Natura 2000-gebied kan hebben, is verplicht deze handelingen achterwege te laten of te beperken. Het bevoegd gezag kan schadelijke activiteiten beperken en eisen dat een vergunning Natuurbeschermingswet wordt aangevraagd. Regulier beheer en bestaand gebruik zijn (of worden) opgenomen in Natura 2000- beheerplannen. Na vaststelling van de beheerplannen hoeft daarvoor geen vergunning aangevraagd te worden.

In de nieuwe Wet natuurbescherming blijft de bescherming van Natura 2000-gebieden vrijwel hetzelfde. Het plangebied is niet gelegen in een provinciaal beschermd gebied of Natura 2000-gebied.



Afbeelding 40, gebieden Natura 2000

De Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) zijn beide Europese richtlijnen. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeldzame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle vogelsoorten. De Habitatrichtlijn is gericht op de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn is voor onderhavige planlocatie niet van toepassing, het plangebied ligt niet in de nabije omgeving van een Wet natuurbeschermingsgebied (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn).

Natuur Netwerk Nederland (NNN)

De Wet natuurbescherming verplicht de provincie zorg te dragen voor realisatie van het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur). Het Ontwerp-Natuurbeheerplan 2018 van de provincie Noord-Holland bevat de natuurdoelen met betrekking tot het Natuur Netwerk Nederland (NNN en de doelen en begrenzing van de zoekgebieden voor agrarisch natuur- en waterbeheer. De doelen zijn gerelateerd aan de internationale biodiversiteitsdoelen en de internationale natuurgerichte agromilieu-, water- en klimaatdoelen. De provincie wijst de natuurdoelen in het NNN aan. Een natuurdoel beschrijft een bepaalde natuurkwaliteit en wordt gebruikt als een toetsbare doelstelling voor een natuurgebied.

Conclusie:

De planlocatie ligt niet in het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur), de Groene Contour of Natura 2000-gebied. De planlocatie betreft een perceel grond wat op dit moment landbouwkundig wordt geëxploiteerd waardoor er geen soorten te verwachten zijn waarvoor beschermende maatregelen nodig zijn. Belemmeringen voor onderhavige planlocatie zijn derhalve niet van toepassing.

4.13 Geur -en lichthinder

Het is niet aannemelijk dat het te realiseren bouwwerk zal leiden tot geuroverlast conform de VNG-publicatie cq. Richtlijnen.

4.14 Monument

Het te realiseren bouwproject of perceel is geen Rijks- Provinciaal of gemeentelijk monument.

4.15 Explosieven

n.v.t.

4.16 Asbest

Er is onderzoek verricht naar de aanwezigheid van asbesthoudende materialen in het oude bestaande woonhuis. Dit asbest is door Hermans groep, conform de wettelijke eisen gesaneerd. Het rapport is als Bijlage IX bijgevoegd.

5. Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen en de nabijheid van de luchthaven Schiphol. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen.

Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermde individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen of een vliegtuigongeval. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen of een vliegtuigongeval. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop.

Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm). Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

De kans op een vliegtuigongeval bij Schiphol is afhankelijk van het aantal vliegtuigbewegingen en van ongeval kans. Deze ongeval kans wordt bepaald door de kans per beweging en de kans per locatie (die samenhangt met baangebruik en vliegroutes). De gevolgen van een vliegtuigongeval worden gerelateerd aan de grootte van het vliegtuig en de aanwezigheid van populatie.

Bij permanent verblijf, dus het gehele jaar door, is op deze locaties de kans op overlijden door een vliegtuigongeluk 10-6. Er is dus een overlijdenskans van een op een miljoen jaar. Bij de binnenste contouren, rondom de start- en landingsbanen, is die kans 10-5, dus een keer in 100.000 jaar. De overlijdenskansen zijn het grootst aan de kop van de banen en bij de meest gebruikte banen. De Polderbaan en de Kaagbaan hebben de grootste contouren omdat ze het vaakst worden gebruikt. Circa 70% van de ongevallen vindt binnen 250 meter van de baan plaats.

In de afgelopen jaren is het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol toegenomen, terwijl de ongeval kans afnam. Doordat de ongevallenkans kleiner werd, nam het plaatsgebonden risico voor de omgeving van de luchthaven af. De mogelijke gevolgen van een ongeval nemen toe doordat de vliegtuigen steeds groter worden en de populatie groeit vanwege een grotere bedrijvigheid rond Schiphol. Het groepsrisico is dus toegenomen: bij een ongeval is er een grotere kans dat een grotere groep mensen tegelijk wordt getroffen.

Het groepsrisico geeft aan hoe groot de kans is dat een groep in zijn totaliteit komt te overlijden. Daarbij is gekeken naar locaties waar 40 personen of meer aanwezig zijn. Het grootste risico ligt dichtbij de luchthaven. De groepsrisico's strekken zich echter uit over een groter gebied. Meer dan 80% wordt bepaald door de landingen (vooral de Buitenveldertbaan).

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen en de nabijheid van luchthaven Schiphol. Wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

Conclusie:

De bouw van één nieuwe woning leidt niet tot een zodanige toename van personen dat dit gevolgen heeft voor het groepsrisico, dat neemt slechts zeer beperkt toe.

Hoofdstuk 6. Uitvoerbaarheid

De integrale planontwikkeling voor het te realiseren bouwwerk komt geheel voor rekening en risico van de familie [REDACTED]. 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. Wat betreft planschade zal de gemeente met initiatiefnemer een overeenkomst afsluiten. Het plan moet dan ook economisch haalbaar worden geacht.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Deze ruimtelijke onderbouwing zal als onderdeel van de procedure omgevingsvergunning door de gemeente Haarlemmermeer ter visie worden gelegd. De initiatiefnemer heeft het plan met omliggende belanghebbenden besproken. Hierbij is vooralsnog geen bezwaar tegen de bouwplannen uitgesproken.

Omliggende bewoners zullen worden geïnformeerd over de werkzaamheden en de eventuele hinder daarvan. Middels vergunningen zullen nadere afspraken worden gemaakt tussen initiatiefnemer en het bevoegde gezag. Indien nodig zullen er concrete afspraken worden gemaakt met omliggende bewoners. Vanuit de wettelijke verplichting zal het ontwerpbesluit gedurende een periode van 8 weken ter inzage worden gelegd. De verplichte ter inzage legging gedurende de ontwerpfase geeft belanghebbenden voldoende gelegenheid om een zienswijze kenbaar te maken inzake het verlenen van de omgevingsvergunning.

Hoofdstuk 7. Slotconclusie

Zoals in deze Ruimtelijke onderbouwing valt te lezen is de wens van de initiatiefnemers, de familie [REDACTED] hun droomhuis te bouwen aan de [REDACTED] te Zwanenburg. Het bouwplan, het vervangen van een bestaand woonhuis met een oppervlakte van 125m², een grondvlak van 87,49 m² gelegen op een perceel van 1622m², door een vrijstaand woonhuis bestaande uit twee lagen met een plat dak, 14,5m breed, 12 m diep, een goothoogte van 6m en een bouwhoogte van 9m, voldoet niet aan het thans vigerende bestemmingsplan, omdat de vrijstaande woning voor een groot deel buiten het bouwvlak gebouwd wordt en ook de maximale bouwhoogte (+3m) overschrijdt. De uiteindelijke aanvraag is conform, in een vooroverleg door de gemeente Haarlemmermeer geadviseerd, de daarin gestelde stedenbouwkundige voorwaarden.

De familie van [REDACTED] was al langere tijd op zoek naar een woonhuis in Halfweg of Zwanenburg. Na een aantal bezichtigingen kwamen zij steeds tot de conclusie dat de bezichtigde huizen naar hun maatstaven te klein waren of dat teveel verbouw werkzaamheden uitgevoerd zouden moeten worden. Sinds 2008 woonden zij namelijk met veel plezier in Amsterdam-Geuzenveld, ongeveer 7 minuten (per auto) van Zwanenburg.

Op het moment dat het woonhuis op de [REDACTED] te koop werd aangeboden hoefden zij er dan ook niet lang over na te denken om dit te kopen. Het plan was direct duidelijk, de bestaande woning, daterend uit 1915, zou gesloopt worden en het perceel zou vrij komen om hun droomhuis te kunnen bouwen.

De familie van [REDACTED] is zich er terdege van bewust dat zij zich zullen vestigen in de nabijheid van Schiphol en zich vlakbij een belangrijke aanvliegeroute (Zwanenburgbaan) zullen gaan vestigen. Op dit moment ervaren zij de geluidsoverlast (vliegoverlast) in Zwanenburg niet als hinderlijk. Sterker, zij zijn al redelijk wat vliegverkeer gewend, daar zij in Amsterdam- Geuzenveld ook te maken hadden met vele, actieve en geluidgevende vliegbewegingen. Dit is nooit als hinderlijk ervaren. Daarnaast zal bij de afwerking van het woonhuis rekening gehouden worden met de sterkere (Schiphol) isolatie eisen.

Er is dus een bewuste keuze gemaakt om zich in Zwanenburg te vestigen met de volledige wetenschap over de aanwezigheid van het vliegverkeer. De reden om een woonhuis te bestemmen op deze locatie is, omdat hier reeds een vrijstaand woonhuis gebouwd is en het terrein derhalve geschikt is voor woningbouw. Hier is bestaat voor de familie Van [REDACTED] de mogelijkheid om een eigen, vrijstaande woning te bouwen. De geluidsoverlast van overkomende vliegtuigen ervaren zij niet als hinderlijk en vormt voor hun geen belemmering op het woongenot.

Het onderzoek om de haalbaarheid van het bouwplan te bewerkstelligen heeft zich gericht op verschillende punten. Met name de ligging van het perceel binnen de 20ke-contour bemoeilijkt de nieuwbouw van woningen aanzienlijk. In voorgaande deelconclusies heeft u per onderdeel kunnen lezen op welke wijze binnen het bouwplan rekening is of wordt gehouden met de beperkingen, die de ligging binnen het 20ke-contour met zich meebrengt. De hoogte van het te realiseren bouwwerk blijft onder of gelijk aan de nummers 20, 22, en 26. Op grond van artikel 2.2.1c en 2.2.1c en na aanvraag VVGB kan uitvoer worden gegeven aan het bouwplan. Het woonhuis zal gebouwd conform de eisen, welke door Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer aan nieuwbouw worden gesteld. Gevel- en dakisolatie zal minimaal 24 dB geluidswerend zijn en er zal gebruik gemaakt gaan worden van Triple glasplaten. Triple glas zorgt voor optimale isolatie.

Meer capaciteit en woningbouw

Vanuit de overheid is de nadrukkelijke wens uitgesproken dat Schiphol ook na 2020 verder moet kunnen blijven groeien, in balans met de omgeving. Daarom is advies gevraagd aan de Omgevingsraad Schiphol over de capaciteitsontwikkeling en de toekomstbestendigheid van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. De overheid zal ruimte bieden aan de groei van Schiphol en tegelijkertijd ruimte vinden voor woningbouw in de regio rondom Schiphol. De bouw van woningen in de nabije toekomst moet daarbij samenhangen met de ontwikkeling van de nieuwe routestructuur van Schiphol. Wat de familie Van [REDACTED] betreft is dit een positieve ontwikkeling. De krapte op de woningmarkt is op dit moment enorm. Nieuwbouw is van essentieel belang om aan de vraag op de woningmarkt te kunnen voldoen. Het bouwplan zoals de familie Van [REDACTED] draagt bij aan de stedelijke verbetering van Zwanenburg, qua uitstraling en duurzaamheid.

Uiteraard zijn dit voorgenomen plannen en heeft dit op dit moment geen directe invloed op het voorgenomen bouwplan, toch geeft dit wel een andere kijk op zaken als wellicht de regels omtrent (nieuw) bouw versoepelt zullen gaan worden.

Gelet op bovenstaande, het voldoen aan de eisen van wet- en regelgeving, het bewustzijn van eventueel geluidsoverlast veroorzaakt door de nabijheid van de luchthaven Schiphol en in aanmerking nemende dat het de bouw van slechts 1 woonhuis betreft, verzoeken wij u vriendelijk positief in te stemmen met het voorgenomen plan.