



Raadsvoorstel 2012.0057445

Onderwerp Vaststelling bestemmingsplan 'Hoofddorp Oranjestraat'

Portefeuillehouder drs. M.J. Bezuijen
Steller hr. J. Monster
Collegevergadering 20 november 2012
Raadsvergadering

1. Samenvatting

Wat willen we bereiken?

Het doel van het bestemmingsplan 'Hoofddorp Oranjestraat' is het bieden van een actueel juridisch en planologisch kader voor het plangebied. In dit geval gaat het om het mogelijk maken van de bouw van zes woningen. De locatie is een terrein tussen de Burgemeester Pabstlaan, de Kruisweg en de Oranjestraat.

Wat gaan we daarvoor doen?

Door de vaststelling van dit bestemmingsplan ontstaat het juridische en planologische kader voor het plangebied.

Wat mag het kosten?

Het vaststellen van het bestemmingsplan heeft voor de gemeente kosten tot gevolg. De gemeente heeft een anterieure overeenkomst gesloten met de eigenaar van de gronden in het plangebied over het kostenverhaal voor de genoemde ontwikkeling. Het kostenverhaal is daarmee verzekerd.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. De wethouder Ruimtelijke Ordening is verantwoordelijk voor het opstellen van het bestemmingsplan. Door ons college te machtigen het verder noodzakelijke te verrichten, zijn wij bevoegd op te treden in een eventuele beroepsprocedure bij de Raad van State.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Met de vaststelling van het bestemmingsplan is het plan afgerond. Wel staat nog de mogelijkheid open van beroep bij de Raad van State. De raad zal in kennis worden gesteld van de uitspraak van de Raad van State in een eventuele beroepsprocedure.

2. Voorstel

Op grond van het voorgaande besluit het college de raad voor te stellen om:

1. de ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. niet in te stemmen met de ingediende zienswijzen;
3. geen exploitatieplan vast te stellen voor het bestemmingsplan, omdat het kostenverhaal anderszins verzekerd is;



4. het bestemmingsplan 'Hoofddorp Oranjestraat' met planidentificatie NL.IMRO.0394.BPGHfdoranjestraat-C001, bestaande uit een verbeelding en bijbehorende regels, conform de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 Bro in elektronische vorm vast te leggen en in die vorm vast te stellen, één en ander overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde bescheiden en op grond van de overwegingen genoemd in het voorstel van Burgemeester en Wethouders;
5. het college van Burgemeester en Wethouders te machtigen het verder nodige te verrichten.

3. Uitwerking

Wat willen we bereiken?

Het doel van het bestemmingsplan 'Hoofddorp Oranjestraat' is het bieden van een actueel juridisch en planologisch kader voor zes nieuwe woningen en zes overblijvende garageboxen op een terrein tussen de Oranjestraat en de Burgemeester Pabstlaan.

Wat gaan we daarvoor doen?

Inhoud bestemmingsplan

Het plan voorziet in een regeling voor zes woningen en zes garageboxen. De locatie is een terrein tussen de Burgemeester Pabstlaan, de Kruisweg en de Oranjestraat. Zie voor een indicatie van de ligging van het plan de rode belijning op de afbeelding hierna.



Vijf van de garageboxen worden gesloopt. Zo worden de nieuwe woningen goed bereikbaar. De auto-ontsluiting is op de Oranjestraat. Er wordt voor langzaam verkeer, in ieder geval voor voetgangers, een verbinding gemaakt met de Burgemeester Pabstlaan, tussen de twee blokken woningen door.

Het woonbeleid krijgt overeenkomstig de Woonvisie in het plan gestalte: drie woningen zijn (qua prijsstelling) starterswoningen en er zijn drie woningen in het middensegment. Het plan voorziet in de bestemming Wonen voor de woningen en de achtertuinen, de bestemming Tuin voor de voortuinen en de bestemming Verkeer voor de rest van het terrein, met een verbijzondering voor de garageboxen die blijven staan.

(Milieu)onderzoeken

Voor diverse aspecten, zoals bodem, lucht, licht, geur, geluid, de planten en de dieren, de externe veiligheid en het water is bezien of nader onderzoek nodig is. De slotsom is dat er geen belemmeringen zijn om het plan met de voorgenomen inhoud vast te stellen. Er was wel een procedure nodig tot vaststelling van hogere waarden in verband met lawaai van wegverkeer. Die procedure is gestart tegelijk met de tervisielegging van het ontwerpplan. Bij besluit van 6 september 2012 nr. 12.0451523 hebben wij hogere waarden vastgesteld.

Resultaten buitengemeentelijk vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is toegezonden aan de VROM-inspectie, gedeputeerde staten van Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Ook is het plan de wijkraad Hoofddorp-Noord toegezonden met gelegenheid tot reactie. VROM en Rijnland hebben gereageerd. De reactie van VROM betreft een kleine redactionele aanpassing in de toelichting. Die hebben wij doorgevoerd. Rijnland heeft een positief wateradvies gegeven.

Procedure

Het ontwerpbesluit tot vaststelling is op 6 juni 2012 bekendgemaakt en heeft met daarop betrekking hebbende stukken vanaf 8 juni 2012 gedurende zes weken ter visie gelegen. In deze periode konden zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend.

Beoordeling zienswijzen

Er zijn drie zienswijzen binnengekomen. Zij zijn afkomstig van:

1. de heer A. den Breejen en mevrouw A. den Breejen-van der Hulst;
2. E. Commandeur;
3. de heer W. Stefels en mevrouw M. Stefels-Kesnar.

De brieven zijn binnen de termijn ontvangen. Daarom zijn alle zienswijzen ontvankelijk. Onderstaand hebben wij de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien.

Reclamant 1

1a. De heer A. den Breejen citeert uit het collegebesluit waarin in beginsel medewerking is toegezegd aan een woningbouwontwikkeling op dit terrein: "de beoogde herontwikkeling kan alleen met medewerking van andere eigenaren binnen de locatie."

1b. Hij schrijft dat de zes huizen meer verkeer teweeg brengen. Hij vindt dat enerzijds gevaarlijk en hij vindt anderzijds dat het leidt tot meer parkeeroverlast. Ervaring leert hem dat het waarschijnlijk is dat bezoekers op het terrein zullen parkeren ook als daar geen reguliere plaats meer beschikbaar is. Het zou betekenen dat zijn garagebox niet meer gegarandeerd toegankelijk is.

1c. De reclamant maakt melding van zijn vrees voor schade door uitvoering van het bouwplan op de garage die hij in gebruik heeft.

1d. De reclamant heeft bezwaar als het bouwverkeer ter uitvoering van het bouwplan gebruik zou maken van de ontsluiting op de Oranjestraat.

1e. Dan stelt de reclamant dat het woningbouwplan hem het huidige privacygenot ontnemt, dat het belemmerend is voor de (zon)lichtinval en dat het afname teweeg brengt van rust en vrij uitzicht. Wat de beschaduwing betreft, had de ontwikkelaar tekeningen toegezegd.

1f. Tot slot vraagt hij naar de mogelijkheden inzake planschade.

Reactie gemeente

1a. De reclamant ontleent aan het citaat wellicht het idee dat de ontwikkeling niet zonder zijn medewerking kan doorgaan. Met de geciteerde opmerking zijn echter de grondeigenaren bedoeld van het plangebied, niet omwonenden, hoe belanghebbend zij ook kunnen zijn.

Conclusie:

Wij stellen u voor niet in te stemmen met dit punt van de zienswijze.

1b. Wij zien de verkeerssituatie en de parkeerdruk in het plangebied als volgt. In de huidige situatie zijn er elf garageboxen. Direct ervoor is een binnenterrein en de ontsluiting is vanaf de Oranjestraat. Zes van de elf garageboxen worden gehandhaafd. De overige worden gesloopt. Die ruimte wordt benut voor de toegankelijkheid van de woningen en voor parkeerruimte. Wij hebben de nieuwe situatie als aanvaardbaar beoordeeld om de volgende redenen. De locatie blijft onveranderd ontsloten op de Oranjestraat. De ligging en de omvang van het binnenterrein wijzigen niet. De parkeeroplossing voldoet aan de normen. Vijf garageboxen minder en zes woningen meer leiden per saldo tot een gering aantal meer motorvoertuigbewegingen in de nieuwe situatie. Op grond van deze beperkte toename van autoverkeer zijn wij van mening dat de verkeersveiligheid op het binnenterrein niet in het geding komt.

Conclusie:

Wij stellen u voor niet in te stemmen met dit punt van de zienswijze.

1c. Bouwschade is een aspect dat in het kader van het bestemmingsplan geen rol speelt. Het is een onderwerp waarvoor een privaatrechtelijke regeling getroffen kan worden tussen bouwaanvrager en iemand die schade zou kunnen ondervinden. De gemeente is hier geen partij in. Dit laatste geldt ook voor werkzaamheden aan de garagebox die de grondeigenaar aan de reclamant heeft beloofd te zullen uitvoeren.

Conclusie:

Wij stellen u voor niet in te stemmen met dit punt van de zienswijze.

1d. Ook de route van het bouwverkeer is een aspect dat niet relevant is voor het bestemmingsplan. De aanvrager van het bouwplan wil het bouwterrein voor het bouwverkeer tijdelijk toegankelijk maken vanaf de Burgemeester Pabstlaan. Wij vinden dat acceptabel. Hij dient er wel een tijdelijke in- en uitwegvergunning voor aan te vragen.

Conclusie:

Aangezien de toegankelijkheid voor het bouwverkeer buiten de werking van het bestemmingsplan valt, leidt dit niet tot planwijziging.

1e. Onze reactie over de aspecten (zon)licht, uitzicht en privacy geldt ook als reactie op wat reclamant 2 hieromtrent heeft aangevoerd.

De ontwikkelaar heeft intussen tekeningen overgelegd die de beschaduwing weergeven voor en na realisering van de woningen, op verschillende momenten in het jaar. Wij hebben de reclamant die tekeningen toegestuurd.

De tekeningen wijzen uit dat in voorjaar en najaar sprake is van een extra beschaduwing op de percelen Oranjestraat 5 tot en met 15 (oneven) ten gevolge van uitvoering van het bestemmingsplan. De maximaal extra beschaduwde oppervlakte betreft een gevelgedeelte van de woning Oranjestraat 5 in voorjaar en najaar ter grootte van circa 12 m². In de zomer reikt de extra beschaduwing over een gedeelte van de achtertuin van Oranjestraat 5. En de bestaande rij bergingen van de genoemde woningrij beschaduwtd rond 16.00 uur tijdens voorjaar en najaar de achtertuinen vrijwel volledig.

We zijn van mening dat in de nieuwe situatie slechts in geringe mate van meer schaduw sprake zal zijn.

Wat de privacy en het uitzicht betreft: de nieuwe woningen staan haaks op de bestaande rij woningen van de Oranjestraat. De net genoemde rij bergingen aan de achterzijde van de bestaande woningen zorgt ervoor dat er op de begane grond over en weer geen zicht is op elkaars erf. De nieuwe kopgevel kent in het woningontwerp geen raam. Er zal daarom ook geen zicht komen vanaf de eerste verdieping. Het enige uitzichtverlies betreft het feit dat de dichtstbijzijnde nieuwe woningen met hun kap slechts in kleine mate boven de bestaande bergingen uitsteken.

We zijn van oordeel dat de privacy en het uitzicht er niet betekenend op achteruit gaan.

Conclusie:

Wij stellen u voor niet in te stemmen met dit punt van de zienswijze.

1f. De Wet ruimtelijke ordening kent een regeling over vergoeding van schade die iemand lijdt ten gevolge van een bestemmingsplan welke schade redelijkerwijs niet voor zijn rekening hoeft te blijven. Onze gemeente heeft een verordening, waarin criteria en de gang van zaken zijn geregeld. Wij hebben de reclamant de betreffende stukken toegestuurd.

Reclamant 2

2a. De reclamant stelt dat zijn woongenot wordt verminderd. "Door de hoogte en de breedte/diepte en de beperkte afstand van de geplande woningen tot onze woning en erf, verkrijgen we minder zonlicht en wordt ons uitzicht grotendeels belemmerd. Het bezonningsplan, zoals mede toegezegd vanuit de gemeente op de betreffende voorlichtingsavond van 29 november 2011, zou hierop meer duidelijkheid geven." Aldus zijn brieftekst.

2b. Daarnaast ziet hij door uitvoering van het bestemmingsplan verkeersdrukte ontstaan op het plein, het binnenterrein, achter de bestaande woningen, doordat de nieuwe bewoners (waarvan velen tegenwoordig 2 auto's per gezin bezitten) en hun bezoekers dicht bij hun woning parkeergelegenheid gaan zoeken. Dit ziet hij als extra gevaar voor zijn kinderen en henzelf wanneer ze hun woning/erf verlaten.

2c. De heer Commandeur heeft ook gevraagd naar de definitie van een starterswoning zoals die door de gemeente wordt gehanteerd en hoe deze woningen daarin passen.

2d. Verder geeft hij aan het niet eens te zijn met de conclusies die worden getrokken in het akoestisch rapport, met name bij de juistheid van het gehanteerde verkeersprognose model. Hij vindt dat hierbij onvoldoende rekening gehouden wordt met de verdere ontwikkelingen in Hoofddorp Noord en de daaruit voortkomende extra verkeersdruk [op de Burgemeester Pabstlaan].

Ook is hij het met een aantal andere conclusies uit het rapport niet eens, waaronder de beschouwende maatregelen, ad 2 [van het rapport].

Reactie gemeente

2a. Het gaat hier om het woongenot, bezonning en uitzicht. Vandaar dat we verwijzen naar de reactie en conclusie als bij reclamant 1. Wij hebben reclamant de schaduwtekeningen toegestuurd.

Conclusie:

Wij stellen u voor niet in te stemmen met dit punt van de zienswijze.

2b. Zoals bij 1b. opgemerkt, zal zonder dat sprake is van verkleining van het huidige binnenterrein, volgens de normen voldoende parkeerruimte beschikbaar zijn. Daarbij zorgen de zes woningen in plaats van de vijf af te breken garageboxen niet voor veel meer verkeer. En daarom leidt het bestemmingsplan niet tot een grote extra parkeerbehoefte.

Conclusie:

Wij stellen u voor niet in te stemmen met dit punt van de zienswijze.

2c. De term starterswoning staat niet in het bestemmingsplan gedefinieerd. De omschrijving, de betekenis, de doelen zijn beschreven in de Woonvisie 2012-2015. Starterswoningen zijn een relatief goedkope categorie woningen. Daardoor kunnen ook starters de koopwoningmarkt bereiken.

Conclusie:

Wij stellen u voor kennis te nemen van onze beantwoording en dit onder de aandacht te brengen van de reclamant.

2d. Het onderzoek en de rapportage zijn uitgevoerd volgens de landelijk gebruikelijke, voorgeschreven methoden. De verkeersgegevens, afkomstig uit vastgestelde beleidsplannen, zijn ingevoerd. De uitkomst van de berekeningen zijn de geluidniveaus op de buitengevel van de geprojecteerde woningen. Het gaat dus niet over geluid op de woning van de reclamant.

Conclusie:

Wij stellen u voor in te stemmen met het informeren van de reclamant over de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd.

Reclamant 3

De reclamant wijst erop dat hij de toegangsweg vanaf de Oranjestraat naar het binnenterrein niet geschikt vinden als aanvoerweg voor het bouwverkeer.

Reactie gemeente

Hier gelden dezelfde reactie en conclusie als bij punt 1d.

Conclusie:

Aangezien de toegankelijkheid voor het bouwverkeer buiten de werking van het bestemmingsplan valt, leidt dit niet tot planwijziging.

Wat mag het kosten?

Op grond van het onderdeel 'Grondexploitatie' van de 'Wet ruimtelijke ordening' dient bij een bestemmingsplan waarbij sprake is van een bouwplan als bedoeld in deze wet, een exploitatieplan te worden vastgesteld. De wet biedt ook de mogelijkheid voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan tot overeenstemming te komen over het kostenverhaal. De laatste methode heeft onze voorkeur.

In dit geval is met de particuliere grondeigenaar een zogeheten anterieure overeenkomst gesloten. Kostenverhaal is daarmee anderszins verzekerd en dan is een exploitatieplan niet aan de orde. Een daartoe strekkend beslispunt is opgenomen.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. De wethouder Ruimtelijke Ordening is verantwoordelijk voor het opstellen van het bestemmingsplan. Door ons college te machtigen het verder noodzakelijke te verrichten, zijn wij bevoegd op te treden in een eventuele beroepsprocedure bij de Raad van State.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Met de vaststelling van het bestemmingsplan is het plan afgerond. Wel bestaat nog de mogelijkheid open van beroep bij de Raad van State. De raad zal in kennis worden gesteld van de uitspraak van de Raad van State in een eventuele beroepsprocedure.

Overige relevante informatie

Betrokkenen worden over dit voorstel geïnformeerd. Na vaststelling van het bestemmingsplan door de Raad wordt het vastgestelde plan ter inzage gelegd. Na die terinzagelegging is het plan van kracht, tenzij beroep wordt ingesteld. Als tegen het plan wel beroep wordt ingesteld maar niet binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening bij de Raad van State is gedaan, dan treedt het plan wel in werking direct na de beroepstermijn.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

de burgemeester,


drs. C.M.J. Brugman


drs. Th.L.N. Weterings

Bijlage(n)

planstukken

bijlage van toelichting ontwerpbestemmingsplan
Hoofddorp Oranjestraat



milieutechniek op maat

RAPPORT
betreffende een
akoestisch onderzoek
Oranjestraat
te Hoofddorp

Datum : 6 december 2010
Kenmerk : 1009C350/COB/rap6
Contactpersoon : dhr. C. Brouwer

Opdrachtgever : Interegion Groep BV
: t.a.v. mevr. M. Iestra
: Pastoor van de Plaatstraat 17a
: 2375 AE Rijpwetering

© IDDS bv. Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd,
opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar
gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm,
elektronisch of anderszins zonder voorafgaande,
schriftelijke toestemming van de uitgever.

NOORDWIJK

's-Gravendijckseweg 37
Postbus 126
2200 AC Noordwijk

T 071 - 402 85 86
F 071 - 403 55 24

KvK 28047921

EDE

Fahrenheitstraat 1^{er}
Postbus 79
6710 BB Ede

T 0318 - 690 022
F 0318 - 642 294

KvK 09157054

BREDA

Tinstraat 7
Postbus 3953
4800 DZ Breda

T 076 - 548 66 20
F 076 - 514 32 62

KvK 09157054



onderdeel van de
IDDS Groep

info@idders.nl
www.idds.nl



SAMENVATTING

Aan de Oranjestraat in Hoofddorp (gemeente Haarlemmermeer) wil men zes nieuwe woningen realiseren. Nabij het plangebied liggen enkele drukke wegen. Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing van het bouwplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd en is de situatie beoordeeld aan de hand van de Wet geluidhinder. Doel van dat onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting binnen het plangebied voor zover deze wordt veroorzaakt door het relevante wegverkeer.

De nieuwe woningen liggen in de geluidzone van de Burgemeester Pabstlaan en de Kruisweg. Voor de Oranjestraat geldt een maximale rijsnelheid van 30 km/uur. Ondanks het feit dat er geen sprake is van een zone langs deze weg, is in het voorliggende onderzoek de geluidbelasting ten gevolge van de Oranjestraat toch berekend. Dit omdat:

- de gemeente in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing de belangen van het realiseren van het bouwplan af moet wegen tegen de mogelijke hinder door de geluidbelasting;
- bij het realiseren van de woningen deze geluidbelasting meegenomen kan worden bij de beoordeling van de geluidwering in het kader van het Bouwbesluit. Hiermee wordt het woonklimaat verbeterd.

De overige wegen liggen op grotere afstand van het plangebied en/of de verkeersintensiteit is er dusdanig gering, dat deze wegen niet relevant zijn met betrekking tot de geluidbelasting.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de:

- Burgemeester Pabstlaan maximaal 54 dB bedraagt bij alle zes de nieuwe woningen. Dit is hoger dan de voorkeurswaarde, maar ruim lager dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. Gezien de situatie en de berekende waarden zijn er binnen het bouwplan geen reële maatregelen mogelijk om de geluidbelasting bij de nieuwe woningen te reduceren tot maximaal 48 dB (de voorkeurswaarde). Om deze woningen te kunnen realiseren moet de gemeente Haarlemmermeer hogere waarden tot 54 dB, ten gevolge van het wegverkeerslawaai vaststellen en vastleggen in het kadaster.
- Kruisweg maximaal 44 dB bedraagt. Dit is ruim lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB.
- Oranjestraat (30 km/uur weg) maximaal 29 dB bedraagt. Dit is ruim lager dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting, zoals deze geldt voor gezoneerde wegen. Op basis hiervan wordt gesteld dat de geluidbelasting ten gevolge van de Oranjestraat aanvaardbaar is.

De gecumuleerde geluidbelasting, zonder aftrek art.110g Wgh, bedraagt maximaal 60 dB.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	2
1. Inleiding	4
2. Wet geluidhinder en gemeentelijk geluidbeleid	5
2.1 Wet geluidhinder	5
2.2 Gemeentelijk geluidbeleid	6
3. Gegevens met betrekking tot het akoestisch onderzoek	7
3.1 Weg(verkeer)gegevens	7
3.2 Stedenbouwkundige gegevens	7
4. Gehanteerde onderzoeksmethode	8
5. Resultaten en bespreking	9
5.1 Burgemeester Pabstlaan	9
5.2 Kruisweg	10
5.3 30 km/uur weg: Oranjestraat	10
5.4 Bouwbesluit en cumulatie geluid	11

Bijlagen:

Figuren: 1.1 t/m 5

Bijlagen: 1 t/m 8

1. INLEIDING

Aan de Oranjestraat in Hoofddorp (gemeente Haarlemmermeer) wil men zes nieuwe woningen realiseren. Nabij het plangebied liggen enkele drukke wegen. Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing van het bouwplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd en is de situatie beoordeeld aan de hand van de Wet geluidhinder. Doel van dat onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting binnen het plangebied voor zover deze wordt veroorzaakt door het relevante wegverkeer.

In figuur 1.1 is de ligging van het bouwplan en de omgeving weergegeven. In figuur 1.2 zijn de zes nieuwe woningen en de directe omgeving weergegeven.

2. WET GELUIDHINDER EN GEMEENTELIJK GELUIDBELEID

2.1 Wet geluidhinder

2.1.1 Zones langs wegen

Volgens de Wet geluidhinder bevindt zich aan weerszijden van elke weg een geluidzone, waarvan de breedte afhankelijk is van het aantal rijstroken van de weg en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied). Binnen deze zone gelden de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

Als het stedelijk gebied wordt gedefinieerd:

het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.

Het buitenstedelijk gebied wordt gedefinieerd als:

het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.

Als breedten van de zones gelden de volgende waarden:

Aard van het gebied	Aantal rijstroken	Zonebreedte in m aan weerszijden van de weg *
Stedelijk gebied	1 of 2	200
	3 of meer	350
Buitenstedelijk gebied	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

*: ook de ruimte boven en onder de weg behoort tot de zone langs de weg.

Er is geen sprake van een zone langs een weg indien:

de weg ligt binnen een als woonerf aangeduid gebied

of

voor de weg een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

De nieuwe woningen liggen binnen de bebouwde kom. Er is geen sprake van de aanwezigheid van een auto(snel)weg, zodat er in de zin van de Wet geluidhinder sprake is van een stedelijk gebied. De nieuwe woningen liggen in de geluidzone van de Burgemeester Pabstlaan en de Kruisweg. Voor deze wegen geldt dat de breedte van de zone 200 meter bedraagt langs elke weg.

Voor de Oranjestraat geldt een maximale rijsnelheid van 30 km/uur. Ondanks het feit dat er geen sprake is van een zone langs deze weg, is in het voorliggende onderzoek de geluidbelasting ten gevolge van de Oranjestraat toch berekend. Dit omdat:

- de gemeente in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing de belangen van het realiseren van het bouwplan af moet wegen tegen de mogelijke hinder door de geluidbelasting;
- bij het realiseren van de woningen deze geluidbelasting meegenomen kan worden bij de beoordeling van de geluidwering in het kader van het Bouwbesluit. Hiermee wordt het woonklimaat verbeterd.

De overige wegen liggen op grotere afstand van het plangebied en/of de verkeersintensiteit is er dusdanig gering, dat deze wegen niet relevant zijn met betrekking tot de geluidbelasting.

2.1.2 Grenswaarden voor woningen binnen zones langs wegen

De grenswaarde voor de toelaatbare etmaalwaarde van de equivalente geluidbelasting van woningen binnen zones langs wegen is 48 dB. In bijzondere gevallen, nader aangegeven in de Wet geluidhinder in artikel 83, is een hogere waarde mogelijk. De maximaal toelaatbare geluidbelasting is voor nieuwe woonbestemmingen in een stedelijke situatie 63 dB.

Burgemeester en wethouders zijn binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. Het vaststellen van hogere waarde kan alleen als de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting, vanwege de weg, van de uitwendige scheidingsconstructie van de betrokken woningen tot 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn danwel, overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

2.1.3 Aftrek artikel 110g Wet geluidhinder

Op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder mag bij de bepaling van de geluidbelasting een aftrek van maximaal 5 dB worden toegepast. Dit omdat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst afneemt. Op basis van artikel 3.6 van de Regeling "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" van de minister van VROM, van 12 december 2006, nr. LMV 2006 332519, geldt de volgende aftrek:

- a. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- b. 5 dB voor de overige wegen.

In de toelichting op artikel 3.6 van de hiervoor genoemde regeling wordt de reden voor de te hanteren aftrek door de minister toegelicht.

2.2 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Haarlemmermeer heeft nog geen vastgesteld geluidbeleid. Daarom is, in overleg met de gemeente, getoetst aan de Wet geluidhinder (zie paragraaf 2.1).

3. GEGEVENS MET BETREKKING TOT HET AKOESTISCH ONDERZOEK

3.1 Weg(verkeer)gegevens

Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van door de gemeente Haarlemmermeer verstrekte informatie. In bijlage 1 zijn de verkeersgegevens uitgewerkt. Voor het onderzoek is uitgegaan van het jaar 2020.

De maximaal toegestane rijsnelheid op de Burgemeester Pabstlaan en de Kruisweg is voor alle voertuigcategorieën 50 km/uur. De maximaal toegestane rijsnelheid op de Oranjestraat is voor alle voertuigcategorieën 30 km/uur.

De wegdekken van alle onderzochte wegen bestaan uit dicht asfaltbeton met een fijne oppervlaktetextuur. De wegen liggen vrijwel op dezelfde maaiveld hoogte als die van het bouwplan. De wegen hebben geen hellingen van betekenis.

3.2 Stedenbouwkundige gegevens

Voor het uitvoeren van het onderzoek is gebruik gemaakt van diverse digitale tekeningen van het onderzoeksgebied en de directe omgeving. Dit materiaal is voor de duur van het onderzoek beschikbaar gesteld via de gemeente Haarlemmermeer.

Binnen het bouwplan worden in totaal zes nieuwe woningen gerealiseerd, verdeeld over twee woonblokken. Eén woonblok met drie eengezinswoningen en één woonblok met drie starterswoningen. De starterswoningen bestaan uit twee bouwlagen en de eengezinswoningen uit drie bouwlagen. Op alle bouwlagen worden verblijfsruimten gerealiseerd (bijvoorbeeld woon- en slaapkamer(s)). De zijgevels van de twee woonblokken worden uitgevoerd als blinde gevels (geen ramen/deuren, alleen metselwerk).

In het gebied waarbinnen de berekeningen zijn uitgevoerd, is de bodem als akoestisch zacht beschouwd, met uitzondering van die locaties waar sprake is van een akoestisch harde bodem, zoals de wegen en voetpaden. Alle relevante afschermende en reflecterende objecten zijn in beschouwing genomen.

4. GEHANTEERDE ONDERZOEKSMETHODE

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is een simulatiemodel opgesteld van het onderzoeksgebied (zie de figuren 2 en 3). Met behulp van dit simulatiemodel zijn de benodigde berekeningen uitgevoerd. Dit is gedaan in overeenstemming met de in bijlage III van het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" gegeven rekenmethode II.

Berekend zijn de geluidbelastingen uitgedrukt in L_{den} . De berekeningen zijn uitgevoerd met één reflectie en een zichthoek van 2^0 .

In het simulatiemodel zijn de gebouwen beschouwd als blokken met een reflectiecoëfficiënt van 0,8 en een tophoekcorrectie van 0 dB. Binnen het onderzoeksgebied zijn de waarden van de geluidbelasting bepaald op alle relevante gevels van de woningen. Dit is gedaan op de hoogtes 1,5 m en 4,5 m en bij de eengezinswoningen ook op 7,5 m boven het plaatselijk maaiveld. De posities van de rekenpunten zijn gegeven in figuur 3.

De invoergegevens van het model zijn gegeven in de figuren 2 en 3 en de bijlagen 2 t/m 6.

5. RESULTATEN EN BESPREKING

5.1 Burgemeester Pabstlaan

5.1.1 Resultaten

In figuur 4.1 en in bijlage 7.1 zijn de berekeningen van de geluidbelasting weergegeven. Uit de berekening blijkt dat alle nieuwe woningen een geluidbelasting (L_{den}) zullen ondervinden van 54 dB. Dit is hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB, maar ruim lager dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 63 dB.

5.1.2 Beschouwde maatregelen

Binnen het bouwplan zijn in principe de volgende maatregelen denkbaar om de geluidbelasting op de gevels van de zes nieuwe woningen te reduceren:

1. een geluidscherm op de terreingrens van het bouwplan
2. de afstand tussen de weg en de nieuwe woningen vergroten
3. een geluidscherm aan de geluidbelaste gevels
4. de geluidbelaste gevels voorzien van loggia's
5. de geluidbelaste gevels uitvoeren als dove gevel¹

Ad.1.: Om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeurswaarde moet een geluidscherm op de noordelijke plangrens (lengte circa 55 meter) met een hoogte van minimaal 7 meter gerealiseerd worden. De kosten voor dit scherm worden geraamd op circa € 192.500,= (55 m x 7 m x € 500,=). Dit scherm bij de woningen leidt tot problemen, in verband met de bereikbaarheid van deze woningen. Een dergelijk scherm is in deze situatie niet gewenst en vanuit financieel oogpunt ook niet reëel.

Ad. 2.: De nieuwe woningen worden op een afstand van de Burgemeester Pabstlaan gerealiseerd overeenkomstig de bestaande woningen. De nieuwe woningen kunnen binnen het plangebied niet op een relevant ruimere afstand van de weg gerealiseerd worden, waardoor voldaan kan worden aan de voorkeurswaarde.

Ad. 3 en 4: Met een geluidscherm aan de gevel kan de voorgevel uitgevoerd worden als niet geluidbelaste gevel. Door het toepassen van loggia's kan de geluidbelasting op de gevels binnen de loggia met 2 tot 5 dB gereduceerd worden. Het is vanuit architectonisch en stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst om voor deze woningen dergelijke maatregelen te treffen.

Ad. 5: Het toepassen van dove gevels wordt normaliter alleen toegepast indien de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting overschreden wordt, wat hier niet het geval is. Een dove gevel legt beperkingen op aan de indeling van de woningen en het uiterlijk van de gevel. Het is voor de nieuwe woningen niet nodig en niet gewenst om gevels uit te voeren als dove gevel.

Het nader uitwerken van de kosten van deze maatregelen, is alleen zinvol als één van de maatregelen reëel zou zijn. Dit is in de voorliggende situatie niet het geval.

¹ een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB, alsmede een constructie waarin bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits die delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte (artikel 1b lid 5 Wgh.)

Buiten het bouwplan zijn in principe de volgende maatregelen denkbaar om de geluidbelasting op de nieuwe gebouwen te reduceren:

1. toepassen van een stil wegdektype
2. geluidscherm plaatsen direct langs de weg
3. verlagen van de rijsnelheid c.q. andere route

Dit zijn maatregelen die, indien gewenst, door de gemeente getroffen kunnen worden en eventueel verder onderzocht kunnen worden.

Ter informatie het volgende:

- Ad.1.: Het toepassen van een stil wegdektype (bijvoorbeeld van het type dunne dekklagen B) kan een geluidreductie opleveren van circa 4 dB. Na het toepassen van een stil wegdektype wordt de voorkeurswaarde nog steeds overschreden bij alle zes de nieuwe woningen. Indien het wegdek vervangen wordt, is dit een zaak van de gemeente c.q. de provincie. Zij kunnen middels een kosten/baten analyse afwegen of dit een doelmatige investering is. Normaliter geldt dat het vervangen van het wegdek voor de realisatie van enkele woningen vanuit financieel oogpunt niet reëel is.
- Ad.2.: Om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeurswaarde kan een scherm tussen de weg en het fietspad geplaatst worden. Dit scherm moet dan minimaal 105 meter lang zijn en minimaal 3 meter hoog. De kosten voor dit scherm worden geraamd op circa € 157.500,= (105 m x 3 m x € 500,=). Een dergelijk scherm is in deze situatie niet gewenst en vanuit financieel oogpunt ook niet reëel.
- Ad.3.: De Burgemeester Pabstlaan is een drukke weg binnen Hoofddorp en daardoor een belangrijke verbindingsroute. Het verkeer via andere wegen door Hoofddorp laten rijden, is geen optie omdat er dan elders knelpunten ontstaan. Het verlagen van de rijsnelheid van 50 km/uur naar bijvoorbeeld 30 km/uur is ook geen optie, omdat de Burgemeester Pabstlaan een doorstroombaan heeft. Daar komt bij dat deze verlaging er niet toe zal leiden, dat voldaan kan worden aan de voorkeurswaarde.

5.1.3 Conclusie geluidbelasting Burgemeester Pabstlaan

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Burgemeester Pabstlaan bedraagt 54 dB bij alle de zes de nieuwe woningen. Dit is hoger dan de voorkeurswaarde, maar ruim lager dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting.

Gezien de situatie en de berekende waarden zijn er binnen het bouwplan geen reële maatregelen mogelijk om de geluidbelasting bij de nieuwe woningen te reduceren tot maximaal 48 dB (de voorkeurswaarde). Om deze woningen te kunnen realiseren moet de gemeente Haarlemmermeer hogere waarden tot 54 dB, ten gevolge van het wegverkeerslawaaï vaststellen en vastleggen in het kadaster.

5.2 Kruisweg

In figuur 4.2 en in bijlage 7.2 zijn de berekeningen van de geluidbelasting weergegeven ten gevolge van het verkeer op de Kruisweg. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelastingen (L_{den}) bij de nieuwe woningen maximaal 44 dB bedraagt. Dit is ruim lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB.

5.3 30 km/uur weg: Oranjestraat

In figuur 4.3 en bijlage 7.3 zijn de geluidniveaus en de geluidbelasting weergegeven ten gevolge van het verkeer op de Oranjestraat. Hieruit blijkt dat bij de nieuwe woningen de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Oranjestraat optreden van maximaal 29 dB.

Dit is ruim lager dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting, zoals deze geldt voor gezoneerde wegen. Op basis hiervan wordt gesteld dat de geluidbelasting ten gevolge van de Oranjestraat aanvaardbaar is.

In verband met een goede ruimtelijke ordening en een goed woonklimaat, is het aan te bevelen om bij de bepaling van de geluidwering van de gevels rekening te houden met de bijdrage van deze 30 km/uur weg.

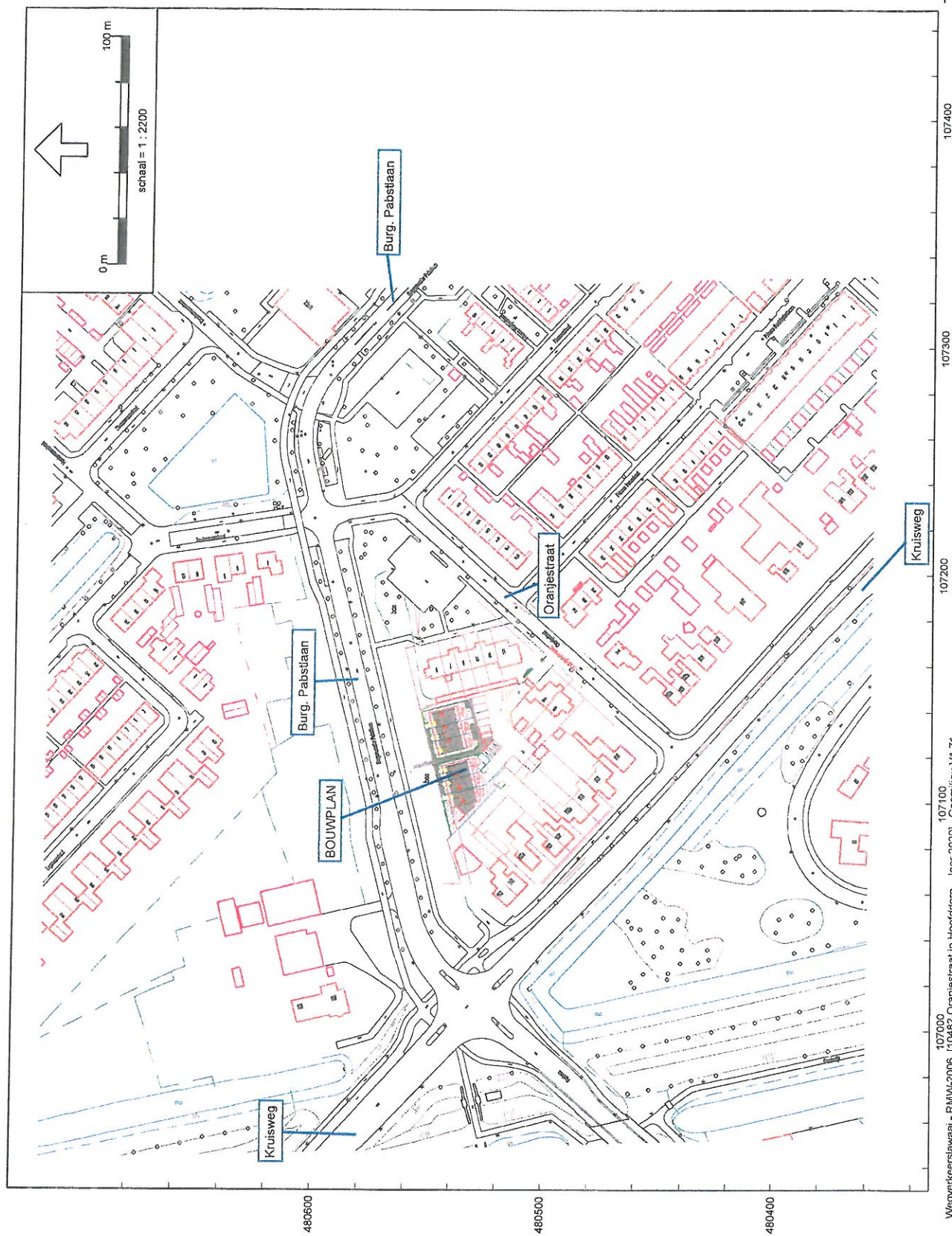
5.4 Bouwbesluit en cumulatie geluid

Om te voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit (artikel 3.1), moet een voldoende karakteristieke geluidwering ($G_{A;k}$) van de gevels worden bereikt. Daarmee moet bij het ontwerp van de woningen rekening worden gehouden. In het Bouwbesluit worden eisen gesteld voor de karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ van de uitwendige scheidingsconstructies van de verblijfsgebieden en verblijfsruimten in nieuw te bouwen woningen. Deze eisen zijn voor:

- verblijfsgebieden: $G_{A;k} = [\text{geluidbelasting } L_{den} - 33]$, met een ondergrens van 20 dB
- verblijfsruimten: $G_{A;k} = [\text{geluidbelasting } L_{den} - 35]$

Bij de bepaling van een vereiste waarde van de geluidwering mag de aftrek, conform artikel 110g van de Wet geluidhinder, niet in rekening worden gebracht en moet worden uitgegaan van de totale gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle relevante wegen. In figuur 5 en in bijlage 8 zijn de gecumuleerde geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeer weergegeven. De gecumuleerde geluidbelasting, zonder aftrek art.110g Wgh, bedraagt maximaal 60 dB.

IDDS BV
Noordwijk (zh)



Figuur 1.1

107000
107100
107200
107300
107400
Wegverkeerslaaai - RMW-2006, [0482 Oranjestraat in Hoofddorp - Jaar 2020], Geomilieu V1.71

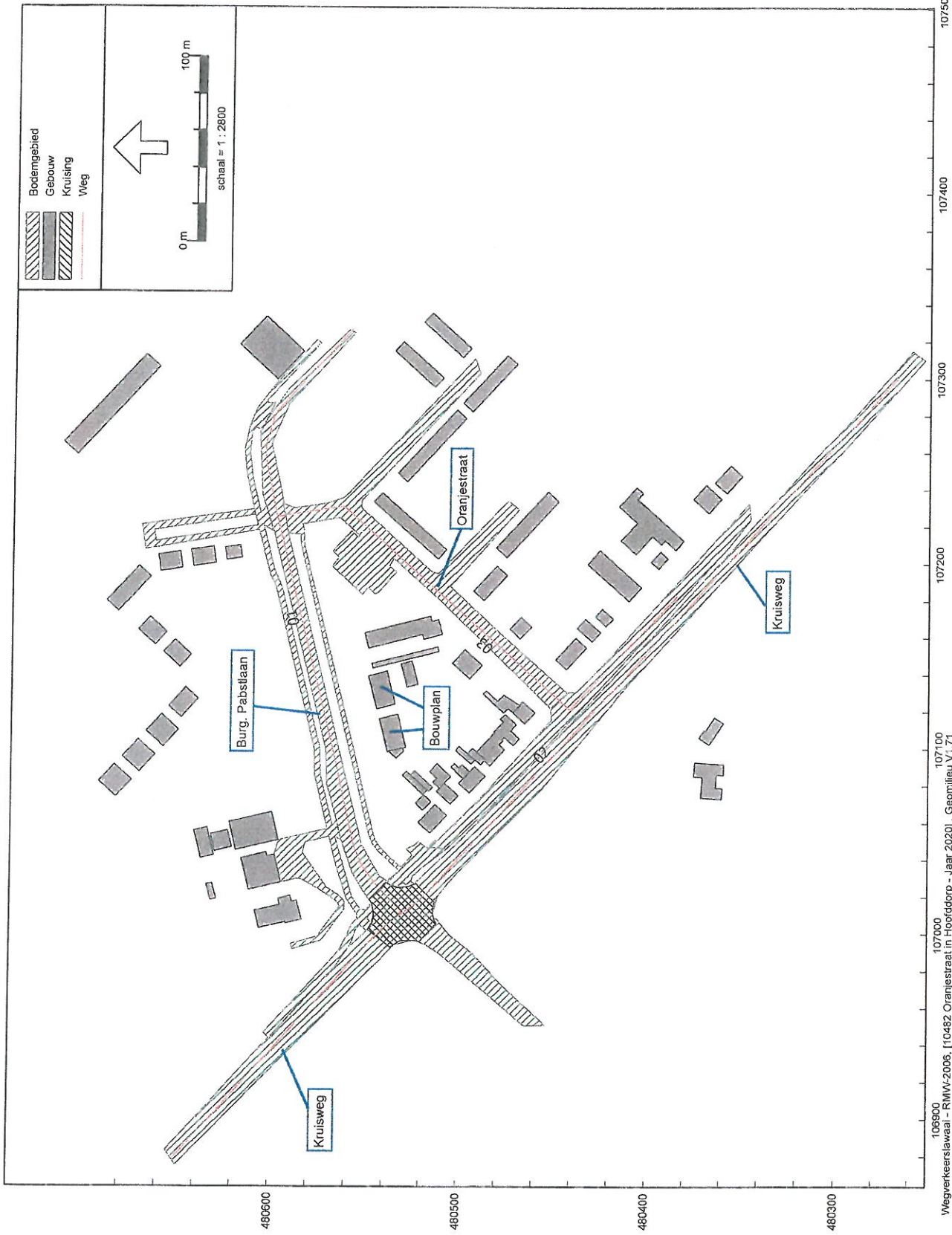
Bouwplan Oranjestraat in Hoofddorp
Locatie bouwplan en de omgeving



Figuur 1.2

107100
 Wegverkeerslawaa - RIMW-2006 [10482 Oranjestraat in Hoofddorp - Jaar 2020] - Geomilieu V1.71

Bouwplan Oranjestraat in Hoofddorp
 Inslim houtlan en de directe omgeving - wonnen 1 t/m 3: eengezinswoningen; wonnen 4 t/m 6: starterswoningen

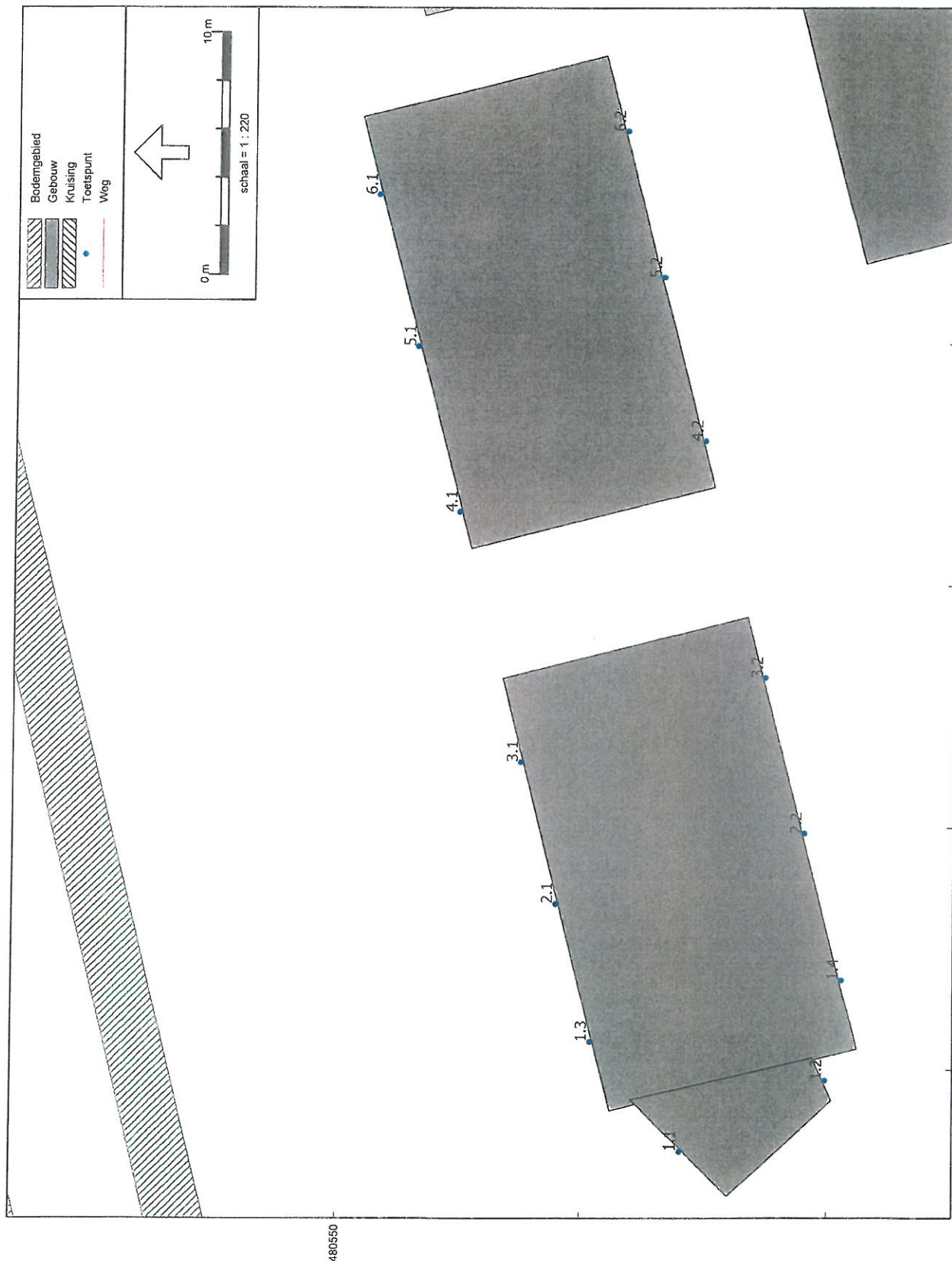


Figuur 2

106900 107000 107100 107200 107300 107400 107500
 Wegverkeerslaaai - RMW-2008, [10482 Oranjestraat in Hoofddorp - Jaar 2020], Geomilieu V.1.71

Bouwplan Oranjestraat in Hoofddorp

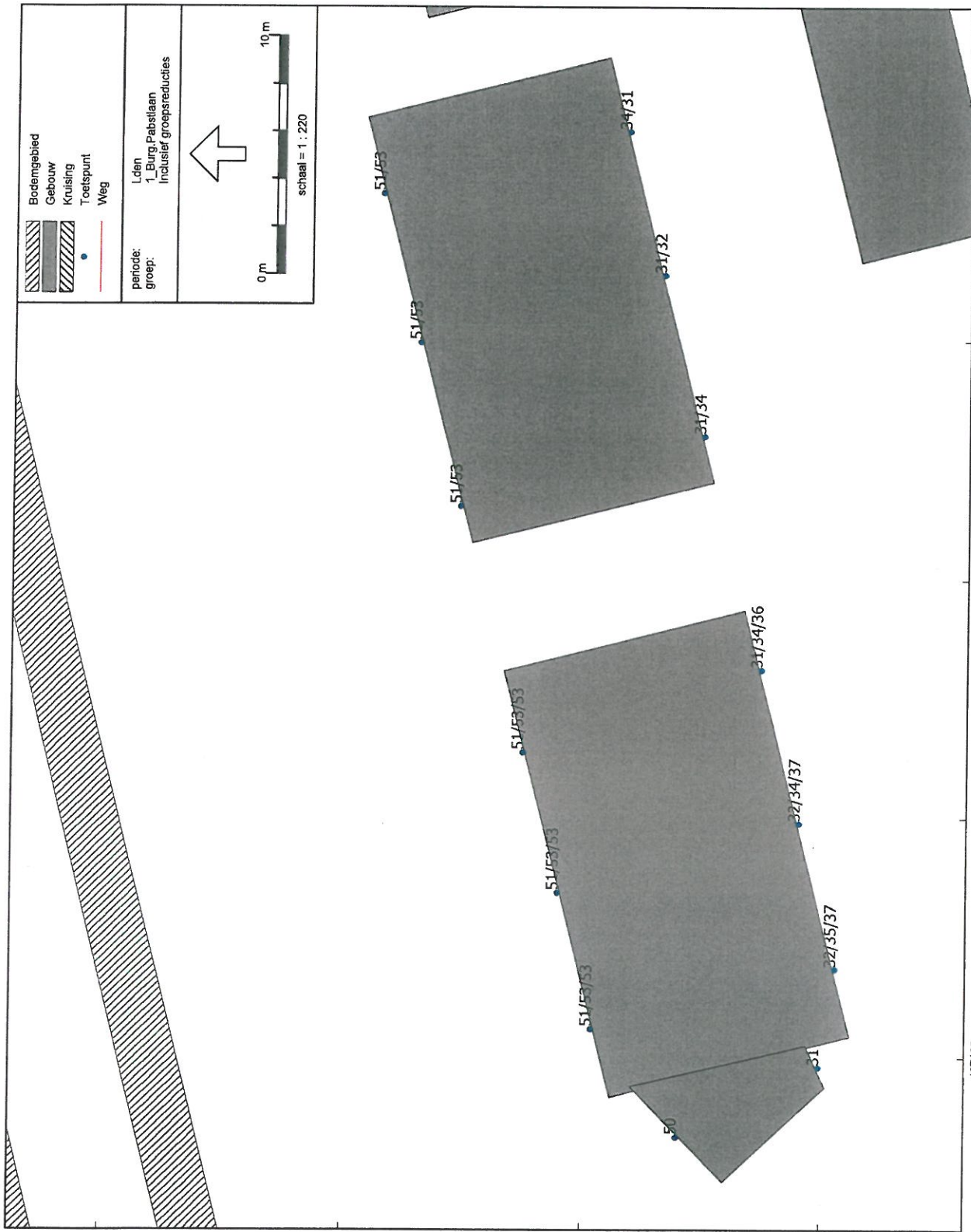
Dakenmodel: inreunerde nehouwen hards hndemahieden kruising en wanan (aanimmard 01 t/m 03)



Figuur 3

107100
Wegverkeerslawaal - RMW-2006, [10482 Oranjestraat in Hoofddorp - Jaar 2020], Geomilieu V1.71

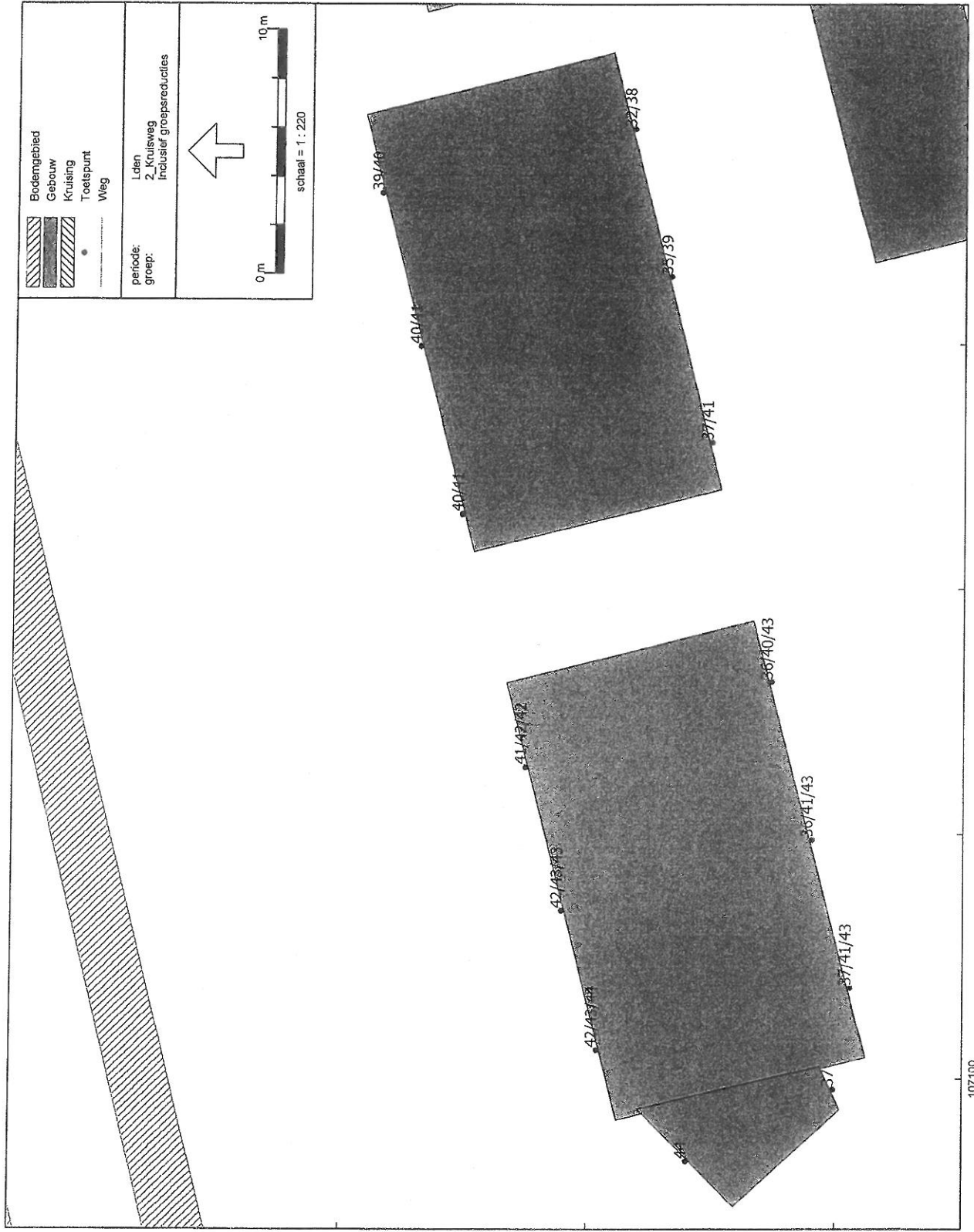
Bouwplan Oranjestraat in Hoofddorp
Bekennend: inwoners Belkenninten



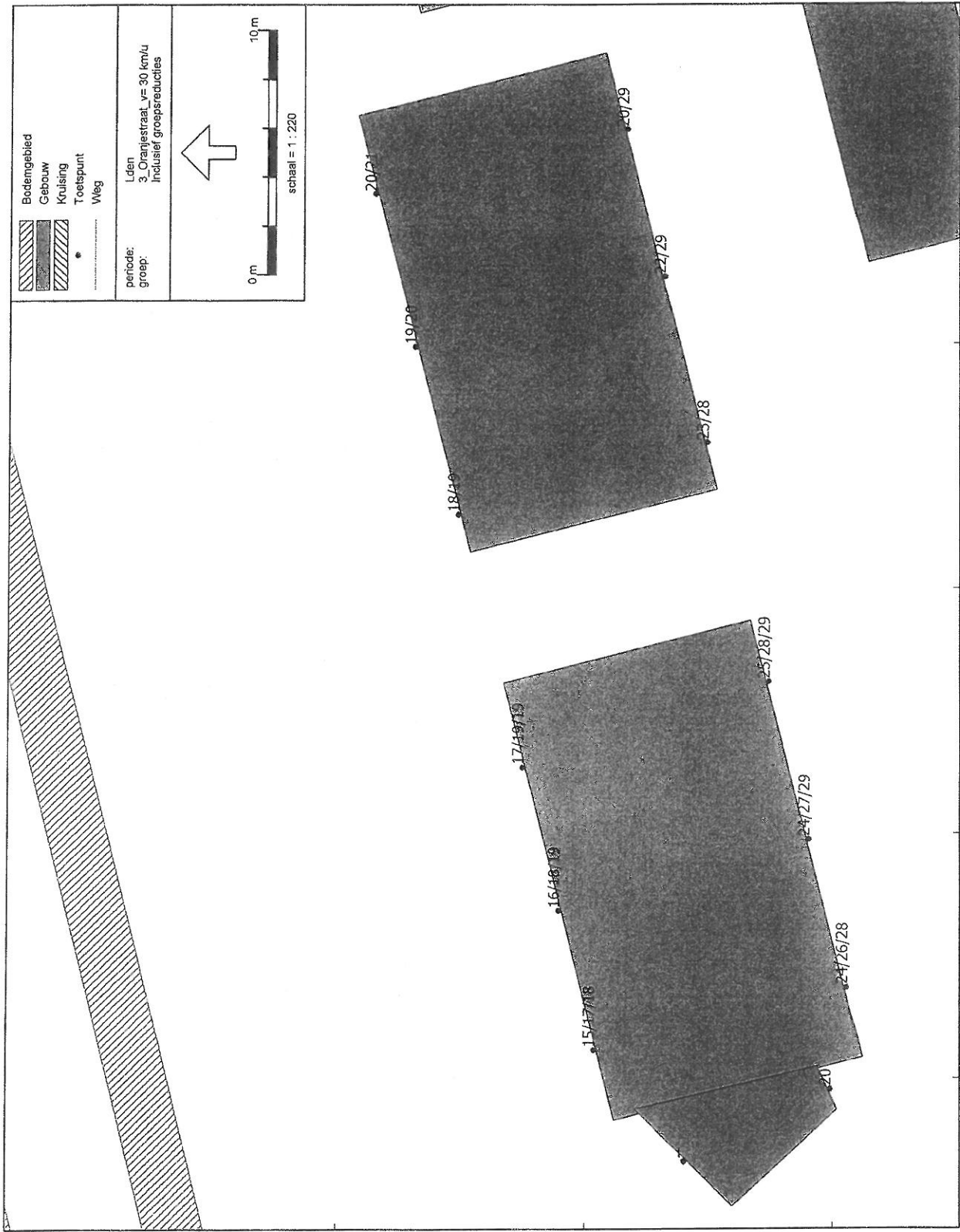
Figuur 4.1

107100
Wegverkeerslawaal - RMW-2006, [10482 Oranjestraat in Hoofddorp - 20110901 - Jaar 2020], Geomilieu V1.71

Bouwplan Oranjestraat in Hoofddorp
Geluidbelastingen tgv BURGEMEESTER PABSTLAAN, na aftrek 5 dB art. 110g Wgh - Hw = 1,5/4,5/7,5 m+mv



Figuur 4.2



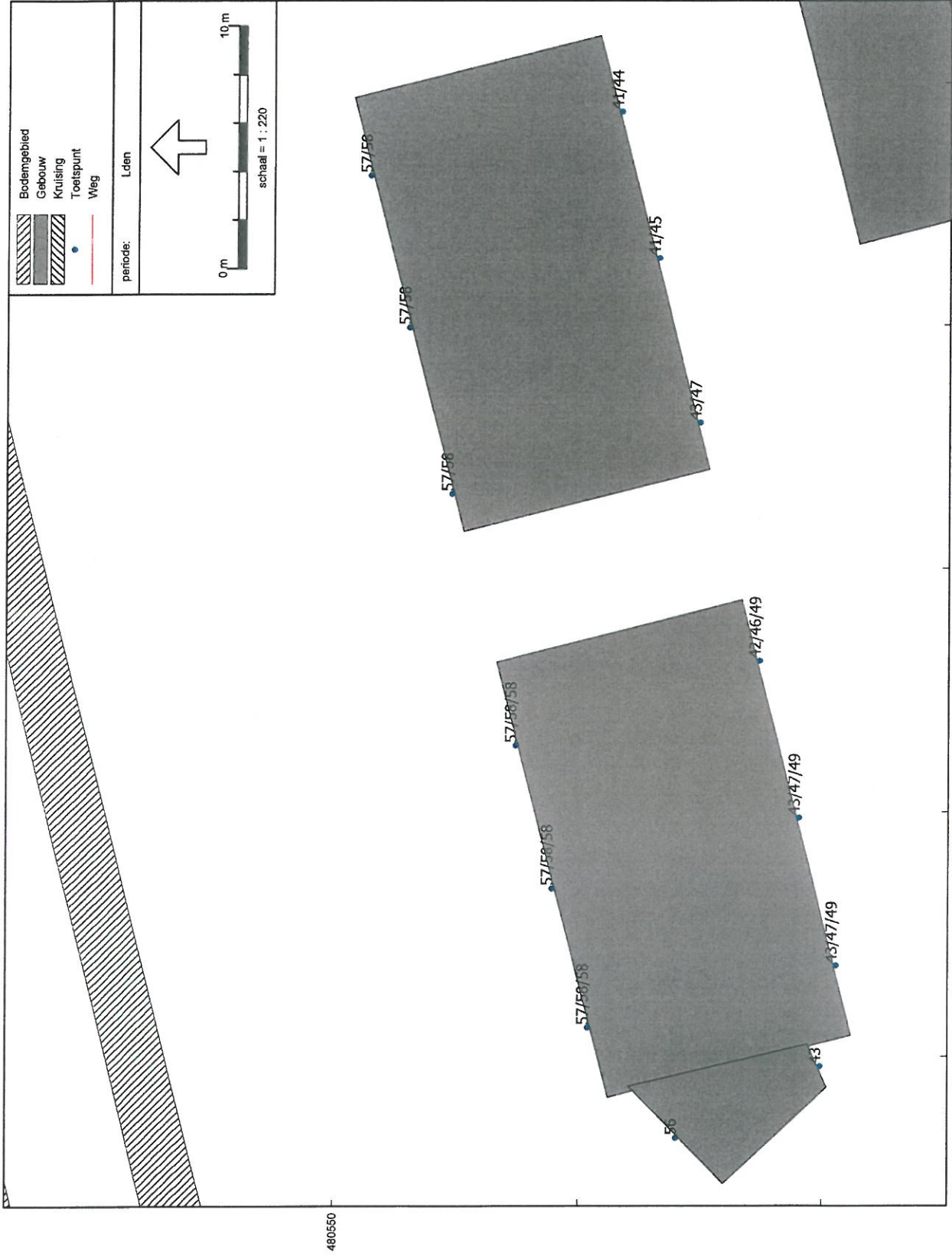
480550

Figuur 4.3

107100
Wegverkeerslawaai - RMW-2006, [10482 Oranjestraat in Hoofddorp - Jaar 2020], Geomilieu V1.71

Bouwplan Oranjestraat in Hoofddorp

Geïntegreerde akoestiek (v=30 km/h) na aftrak 5 APR art 110a Wch - Hw = 1 5/4 5/7 5 m+mv



Figuur 5

Wegverkeerslawaal - RMW-2006, [10482 Oranjestraat in Hoofddorp - 20110901 - Jaar 2020], Geomilieu V1.71

Bouwplan Oranjestraat in Hoofddorp
Geluidbelastingen tgv CUMULATIE WEGEN, zonder aftrek 5 dB art. 110g Wgh - Hw = 1,5/4,5/7,5 m+mv

Verkeersintensiteiten t.b.v. bouwplan Oranjestraat

Ter beschikking gesteld door de gemeente Haarlemmermeer

Etmaalintensiteiten huidige situatie

Op basis van verkeerstellingen in 2007 en 2008 komen wij tot de volgende verkeersintensiteiten voor de huidige situatie (gemiddelde weekday – maandag tot en met zondag):

Wegvak	intensiteit huidig gemiddelde <i>weekday</i>
Kruisweg (ten oosten van Burg. Pabstlaan)	8.500
Burg. Pabstlaan (tussen Kruisweg en Zoetermeerstraat)	7.500
Oranjestraat	500

Etmaalintensiteiten toekomstige situatie

Om de te verwachten groei van het verkeer tot 2020 te bepalen is gebruikgemaakt van het actuele verkeersprognosemodel met basisjaar 2008 en prognosejaar 2020. Op basis daarvan wordt alleen op de Burg. Pabstlaan een beperkte groei van het verkeer verwacht.

Wegvak	intensiteit 2020 gemiddelde <i>weekday</i>
Kruisweg (ten oosten van Burg. Pabstlaan)	8.500
Burg. Pabstlaan (tussen Kruisweg en Zoetermeerstraat)	5.700
Oranjestraat	500

Verdeling verkeer over de maatgevende perioden

Wegvak	7-19 h	19-23 h	23-7 h
Kruisweg (ten oosten van Burg. Pabstlaan)	78%	16%	6%
% / uur	6,5%	4%	0,75%
Burg. Pabstlaan (tussen Kruisweg en Zoetermeerstraat)	78%	14%	8%
% / uur	6,5%	3,5%	1%
Oranjestraat	82%	14%	4%
% / uur	6,83%	3,5%	0,5%

Voertuigverdeling

De percentages in de volgende tabel mogen voor elk van de verschillende maatgevende perioden worden toegepast.

Wegvak	licht	mz	zwaar
Kruisweg (ten oosten van Burg. Pabstlaan)	92%	6,8%	1,2%
Burg. Pabstlaan (tussen Kruisweg en Zoetermeerstraat)	94%	4,2%	1,8%
Oranjestraat	96%	3,4%	0,6%

Wegverharding

Alle drie de wegen zijn in asfalt uitgevoerd. In eerste instantie uitgaan van DAB.

Toegestane snelheid

Wegvak	maximumsnelheid
Kruisweg (ten oosten van Burg. Pabstlaan)	50 km/h
Burg. Pabstlaan (tussen Kruisweg en Zoetermeerstraat)	50 km/h
Oranjestraat	30 km/h

Ingevoerde WEGEN

Model: Jaar 2020
 Groep: (reeds groep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawasij - RMW-2006

Bijlage 2

Naam	Omschrl.	X-1	Y-1	H-1	M-1	Hbron	Hstijling	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%InL(D)	%InL(A)	%InL(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Wegbrek
01	Burgemeester Pastellaan	107010.87	480530.07	0.00	0.00	0.75	0	50	50	50	8000.00	5.50	3.50	1.00	94.00	94.00	94.00	4.20	4.20	4.20	1.80	1.80	1.80	referentiewegdek
02	Kruisweg	106878.85	480950.36	0.00	0.00	0.75	0	50	50	50	8000.00	5.50	4.00	0.75	92.00	92.00	92.00	6.80	6.80	6.80	1.20	1.20	1.20	referentiewegdek
03	Oranjestraat	107225.39	480597.72	0.00	0.00	0.75	0	30	30	30	5000.00	5.53	3.50	0.50	95.00	96.00	96.00	3.40	3.40	3.40	0.60	0.60	0.60	referentiewegdek

Ingevoerde GEBOUWEN

Bijlage 3

Model: Jaar 2020
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Maaiveld	Cp	Ref. 1k
01	gebouw	107073.00	480360.01	6.00	0.00	0 dB	0.80
02	gebouw	107113.85	480359.20	6.00	0.00	0 dB	0.80
03	gebouw	107007.79	480583.10	6.00	0.00	0 dB	0.80
04	gebouw	107027.87	480594.38	3.00	0.00	0 dB	0.80
05	gebouw	107065.90	480599.55	3.00	0.00	0 dB	0.80
06	gebouw	107046.81	480620.62	3.00	0.00	0 dB	0.80
07	gebouw	107057.49	480633.88	3.00	0.00	0 dB	0.80
08	gebouw	107019.08	480628.79	3.00	0.00	0 dB	0.80
09	gebouw	107132.91	480646.24	6.00	0.00	0 dB	0.80
10	gebouw	107118.38	480658.95	6.00	0.00	0 dB	0.80
11	gebouw	107104.77	480671.22	6.00	0.00	0 dB	0.80
12	gebouw	107091.16	480683.52	6.00	0.00	0 dB	0.80
13	gebouw	107143.98	480649.46	6.00	0.00	0 dB	0.80
14	gebouw	107155.90	480662.75	6.00	0.00	0 dB	0.80
15	gebouw	107174.03	480682.41	6.00	0.00	0 dB	0.80
16	gebouw	107204.63	480661.96	6.00	0.00	0 dB	0.80
17	gebouw	107209.14	480632.08	6.00	0.00	0 dB	0.80
18	gebouw	107209.90	480617.89	6.00	0.00	0 dB	0.80
19	gebouw	107258.77	480705.12	6.00	0.00	0 dB	0.80
20	gebouw	107299.58	480599.24	6.00	0.00	0 dB	0.80
21	gebouw	107300.54	480510.72	6.00	0.00	0 dB	0.80
22	gebouw	107316.49	480496.09	6.00	0.00	0 dB	0.80
23	gebouw	107312.66	480476.81	6.00	0.00	0 dB	0.80
24	gebouw	107283.19	480503.38	6.00	0.00	0 dB	0.80
25	gebouw	107233.35	480547.22	6.00	0.00	0 dB	0.80
26	gebouw	107164.73	480474.24	6.00	0.00	0 dB	0.80
27	gebouw	107198.94	480481.15	6.00	0.00	0 dB	0.80
28	gebouw	107203.43	480475.96	6.00	0.00	0 dB	0.80
29	gebouw	107143.01	480443.62	6.00	0.00	0 dB	0.80
30	gebouw	107163.17	480425.64	6.00	0.00	0 dB	0.80
31	gebouw	107170.46	480418.99	6.00	0.00	0 dB	0.80
32	gebouw	107187.34	480403.88	6.00	0.00	0 dB	0.80
33	gebouw	107202.98	480389.78	6.00	0.00	0 dB	0.80
34	gebouw	107212.47	480381.26	6.00	0.00	0 dB	0.80
35	gebouw	107235.09	480361.00	6.00	0.00	0 dB	0.80
36	gebouw	107238.19	480358.44	6.00	0.00	0 dB	0.80
37	gebouw	107119.53	480460.24	7.00	0.00	0 dB	0.80
38	gebouw	107137.87	480495.18	7.00	0.00	0 dB	0.80
39	gebouw	107161.84	480509.98	7.00	0.00	0 dB	0.80
40	gebouw	107105.42	480468.40	6.00	0.00	0 dB	0.80
41	gebouw	107091.34	480488.94	6.00	0.00	0 dB	0.80
42	gebouw	107085.16	480486.40	6.00	0.00	0 dB	0.80
43	gebouw	107064.08	480506.51	6.00	0.00	0 dB	0.80
44	gebouw	107074.75	480500.59	6.00	0.00	0 dB	0.80
45	gebouw	107071.45	480514.96	2.50	0.00	0 dB	0.80
46	gebouw	107079.28	480514.20	2.50	0.00	0 dB	0.80
47	gebouw	107075.36	480519.42	2.50	0.00	0 dB	0.80
48	gebouw	107078.84	480510.66	2.50	0.00	0 dB	0.80
49	gebouw	107083.96	480498.03	2.50	0.00	0 dB	0.80
50	gebouw	107091.74	480493.87	2.50	0.00	0 dB	0.80
51	gebouw	107123.34	480468.09	2.50	0.00	0 dB	0.80
52	gebouw	107146.08	480547.43	2.50	0.00	0 dB	0.80
70	nieuwe bergingen	107134.82	480522.79	2.50	0.00	0 dB	0.80
71	3 nieuwe eengezinswoningen	107100.86	480528.81	9.00	0.00	0 dB	0.80
72	3 nieuwe starterswoningen	107124.09	480534.71	8.00	0.00	0 dB	0.80
73	nieuwe eengezinswoning-uitbouw BG	107098.78	480537.95	8.00	0.00	0 dB	0.80

Ingevoerde HARDE BODEMGEBIEDEN

Bijlage 4

Model: Jaar 2020
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Omtrek	Oppervlak	Bf
01	Hard bodemgebied - Wegen	Polygoon	106875.23	480648.75	2007.40	9759.17	0.00
02	Hard bodemgebied - fietspaden	Polygoon	106946.70	480602.58	1359.91	2560.04	0.00
03	Hard bodemgebied - fietspaden	Polygoon	107025.39	480526.91	1254.91	4521.55	0.00
04	Hard bodemgebied - fietspaden	Polygoon	107046.56	480512.62	516.15	1908.17	0.00

Ingevoerde KRUISING

Bijlage 5

Model: Jaar 2020
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Kruisingen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	Corr.	X-1	Y-1	Omtrek	Oppervlak
01	Kruising	1	106992.87	480535.92	118.49	808.72

Ingevoerde REKENPUNTEN

Bijlage 6

Model: Jaar 2020
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Gevel
1.1	Woning 1 - NG	107096.65	480536.01	0.00	1.50	—	—	Ja
1.2	Woning 1 - ZG	107099.58	480530.09	0.00	1.50	—	—	Ja
1.3	Woning 1 - NG	107101.18	480539.63	0.00	1.50	4.50	7.50	Ja
1.4	Woning 1 - ZG	107103.71	480529.43	0.00	1.50	4.50	7.50	Ja
2.1	Woning 2 - NG	107106.88	480541.08	0.00	1.50	4.50	7.50	Ja
2.2	Woning 2 - ZG	107109.78	480530.98	0.00	1.50	4.50	7.50	Ja
3.1	Woning 3 - NG	107112.75	480542.57	0.00	1.50	4.50	7.50	Ja
3.2	Woning 3 - ZG	107116.22	480532.61	0.00	1.50	4.50	7.50	Ja
4.1	Woning 4 - NG	107123.08	480545.19	0.00	1.50	4.50	—	Ja
4.2	Woning 4 - ZG	107126.02	480535.10	0.00	1.50	4.50	—	Ja
5.1	Woning 5 - NG	107129.93	480546.93	0.00	1.50	4.50	—	Ja
5.2	Woning 5 - ZG	107132.79	480536.82	0.00	1.50	4.50	—	Ja
6.1	Woning 6 - NG	107136.20	480548.53	0.00	1.50	4.50	—	Ja
6.2	Woning 6 - ZG	107138.83	480538.36	0.00	1.50	4.50	—	Ja

Geluidbelastingen tgv BURG. PABSTLAAN, na aftrek 5 dB art.110g Wgh

Bijlage 7.1

Rapport: Resultatentabel
 Model: Jaar 2020
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: 1_Burg.Pabstlaan
 Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	1.1_A	Woning 1 - NG	1.50	51	48	43	52
	1.2_A	Woning 1 - ZG	1.50	32	29	24	33
	1.3_A	Woning 1 - NG	1.50	52	49	44	53
	1.3_B	Woning 1 - NG	4.50	53	50	45	54
	1.3_C	Woning 1 - NG	7.50	53	50	45	54
	1.4_A	Woning 1 - ZG	1.50	32	29	24	33
	1.4_B	Woning 1 - ZG	4.50	35	32	27	36
	1.4_C	Woning 1 - ZG	7.50	37	35	29	38
	2.1_A	Woning 2 - NG	1.50	52	49	44	53
	2.1_B	Woning 2 - NG	4.50	53	50	45	54
	2.1_C	Woning 2 - NG	7.50	53	50	45	54
	2.2_A	Woning 2 - ZG	1.50	33	30	25	34
	2.2_B	Woning 2 - ZG	4.50	35	32	26	36
	2.2_C	Woning 2 - ZG	7.50	37	35	29	38
	3.1_A	Woning 3 - NG	1.50	52	49	44	53
	3.1_B	Woning 3 - NG	4.50	53	50	45	54
	3.1_C	Woning 3 - NG	7.50	53	50	45	54
	3.2_A	Woning 3 - ZG	1.50	31	28	23	32
	3.2_B	Woning 3 - ZG	4.50	34	31	26	35
	3.2_C	Woning 3 - ZG	7.50	37	34	29	38
	4.1_A	Woning 4 - NG	1.50	52	49	44	53
	4.1_B	Woning 4 - NG	4.50	53	50	45	54
	4.2_A	Woning 4 - ZG	1.50	31	29	23	33
	4.2_B	Woning 4 - ZG	4.50	34	31	26	35
	5.1_A	Woning 5 - NG	1.50	52	49	44	53
	5.1_B	Woning 5 - NG	4.50	53	50	45	54
	5.2_A	Woning 5 - ZG	1.50	31	28	23	32
	5.2_B	Woning 5 - ZG	4.50	33	30	25	34
	6.1_A	Woning 6 - NG	1.50	52	49	44	53
	6.1_B	Woning 6 - NG	4.50	53	50	45	54
	6.2_A	Woning 6 - ZG	1.50	34	32	26	35
	6.2_B	Woning 6 - ZG	4.50	31	29	23	32

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

12/3/2010 3:19:02 PM

Geluidbelastingen tgv KRUISWEG, na aftrek 5 dB art.110g Wgh

Bijlage 7.2

Rapport: Resultatentabel
 Model: Jaar 2020
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: 2_Kruisweg
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1.1_A	Woning 1 - NG	1.50	43	41	34	44
1.2_A	Woning 1 - ZG	1.50	36	34	27	37
1.3_A	Woning 1 - NG	1.50	41	39	32	42
1.3_B	Woning 1 - NG	4.50	42	40	33	43
1.3_C	Woning 1 - NG	7.50	43	41	33	44
1.4_A	Woning 1 - ZG	1.50	36	34	27	37
1.4_B	Woning 1 - ZG	4.50	40	38	31	41
1.4_C	Woning 1 - ZG	7.50	42	40	33	43
2.1_A	Woning 2 - NG	1.50	41	39	31	42
2.1_B	Woning 2 - NG	4.50	42	40	33	43
2.1_C	Woning 2 - NG	7.50	42	40	33	43
2.2_A	Woning 2 - ZG	1.50	35	33	26	36
2.2_B	Woning 2 - ZG	4.50	40	38	30	41
2.2_C	Woning 2 - ZG	7.50	42	40	33	43
3.1_A	Woning 3 - NG	1.50	40	38	31	41
3.1_B	Woning 3 - NG	4.50	42	39	32	42
3.1_C	Woning 3 - NG	7.50	42	39	32	42
3.2_A	Woning 3 - ZG	1.50	35	33	26	36
3.2_B	Woning 3 - ZG	4.50	39	37	30	40
3.2_C	Woning 3 - ZG	7.50	42	40	33	43
4.1_A	Woning 4 - NG	1.50	39	37	30	40
4.1_B	Woning 4 - NG	4.50	40	38	31	41
4.2_A	Woning 4 - ZG	1.50	36	34	27	37
4.2_B	Woning 4 - ZG	4.50	40	38	30	41
5.1_A	Woning 5 - NG	1.50	39	37	30	40
5.1_B	Woning 5 - NG	4.50	40	38	31	41
5.2_A	Woning 5 - ZG	1.50	34	32	24	35
5.2_B	Woning 5 - ZG	4.50	38	36	29	39
6.1_A	Woning 6 - NG	1.50	38	36	29	39
6.1_B	Woning 6 - NG	4.50	39	37	30	40
6.2_A	Woning 6 - ZG	1.50	31	29	22	32
6.2_B	Woning 6 - ZG	4.50	37	35	28	38

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.70

12/3/2010 3:20:20 PM

Geluidbelastingen tgv ORANJESTRAAT, na aftrek 5 dB art.110g Wgh

Bijlage 7.3

Rapport: Resultatentabel
 Model: Jaar 2020
 L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: 3_Oranjestraat_v= 30 km/u
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1.1_A	Woning 1 - NG	1.50	--	--	--	--
1.2_A	Woning 1 - ZG	1.50	20	17	9	20
1.3_A	Woning 1 - NG	1.50	15	12	4	15
1.3_B	Woning 1 - NG	4.50	17	14	6	17
1.3_C	Woning 1 - NG	7.50	18	15	7	18
1.4_A	Woning 1 - ZG	1.50	24	21	12	24
1.4_B	Woning 1 - ZG	4.50	26	24	15	26
1.4_C	Woning 1 - ZG	7.50	28	25	17	28
2.1_A	Woning 2 - NG	1.50	16	13	5	16
2.1_B	Woning 2 - NG	4.50	18	15	6	18
2.1_C	Woning 2 - NG	7.50	18	16	7	19
2.2_A	Woning 2 - ZG	1.50	24	21	13	24
2.2_B	Woning 2 - ZG	4.50	27	24	16	27
2.2_C	Woning 2 - ZG	7.50	29	26	18	29
3.1_A	Woning 3 - NG	1.50	17	14	6	17
3.1_B	Woning 3 - NG	4.50	19	16	7	19
3.1_C	Woning 3 - NG	7.50	19	16	8	19
3.2_A	Woning 3 - ZG	1.50	25	22	13	25
3.2_B	Woning 3 - ZG	4.50	27	25	16	28
3.2_C	Woning 3 - ZG	7.50	29	26	18	29
4.1_A	Woning 4 - NG	1.50	18	15	6	18
4.1_B	Woning 4 - NG	4.50	19	16	8	19
4.2_A	Woning 4 - ZG	1.50	23	21	12	23
4.2_B	Woning 4 - ZG	4.50	28	25	17	28
5.1_A	Woning 5 - NG	1.50	19	16	8	19
5.1_B	Woning 5 - NG	4.50	20	17	9	20
5.2_A	Woning 5 - ZG	1.50	22	19	10	22
5.2_B	Woning 5 - ZG	4.50	29	26	17	29
6.1_A	Woning 6 - NG	1.50	20	17	8	20
6.1_B	Woning 6 - NG	4.50	21	18	9	21
6.2_A	Woning 6 - ZG	1.50	20	17	8	20
6.2_B	Woning 6 - ZG	4.50	29	26	17	29

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Jaar 2020
 L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1.1_A	Woning 1 - NG	1.50	56	54	48	57
1.2_A	Woning 1 - ZG	1.50	43	40	34	43
1.3_A	Woning 1 - NG	1.50	57	54	49	58
1.3_B	Woning 1 - NG	4.50	58	56	50	60
1.3_C	Woning 1 - NG	7.50	58	56	50	60
1.4_A	Woning 1 - ZG	1.50	43	40	34	44
1.4_B	Woning 1 - ZG	4.50	46	44	37	47
1.4_C	Woning 1 - ZG	7.50	49	47	40	50
2.1_A	Woning 2 - NG	1.50	57	54	49	58
2.1_B	Woning 2 - NG	4.50	58	56	50	59
2.1_C	Woning 2 - NG	7.50	58	56	50	60
2.2_A	Woning 2 - ZG	1.50	42	40	33	43
2.2_B	Woning 2 - ZG	4.50	46	44	37	47
2.2_C	Woning 2 - ZG	7.50	49	46	39	49
3.1_A	Woning 3 - NG	1.50	57	54	49	58
3.1_B	Woning 3 - NG	4.50	58	56	50	59
3.1_C	Woning 3 - NG	7.50	58	56	50	60
3.2_A	Woning 3 - ZG	1.50	42	40	33	43
3.2_B	Woning 3 - ZG	4.50	46	44	37	47
3.2_C	Woning 3 - ZG	7.50	48	46	39	49
4.1_A	Woning 4 - NG	1.50	57	54	49	58
4.1_B	Woning 4 - NG	4.50	58	56	50	59
4.2_A	Woning 4 - ZG	1.50	43	40	34	44
4.2_B	Woning 4 - ZG	4.50	46	44	37	47
5.1_A	Woning 5 - NG	1.50	57	54	49	58
5.1_B	Woning 5 - NG	4.50	58	56	50	59
5.2_A	Woning 5 - ZG	1.50	41	38	32	42
5.2_B	Woning 5 - ZG	4.50	45	43	36	46
6.1_A	Woning 6 - NG	1.50	57	54	49	58
6.1_B	Woning 6 - NG	4.50	58	56	50	59
6.2_A	Woning 6 - ZG	1.50	41	39	33	42
6.2_B	Woning 6 - ZG	4.50	44	42	35	45

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



milieutechniek op maat

RAPPORT
betreffende een
onderzoek naar
externe veiligheid
hogedruk aardgasleiding
Oranjestraat
te Hoofddorp

Datum : 30 december 2010
Kenmerk : 1009C350/COB/rap7
Contactpersoon : dhr. C. Brouwer

Opdrachtgever : Interegion Groep BV
: t.a.v. mevr. M. Iestra
: Pastoor van de Plaatstraat 17a
: 2375 AE Rijpwetering

© IDDS bv. Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd,
opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar
gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm,
elektronisch of anderszins zonder voorafgaande,
schriftelijke toestemming van de uitgever.

NOORDWIJK
's-Gravendijkseweg 37
Postbus 126
2200 AC Noordwijk

T 071 - 402 85 86
F 071 - 403 55 24

KvK 28047921

EDE
Fahrenheitstraat 1^o
Postbus 79
6710 BB Ede

T 0318 - 690 022
F 0318 - 642 294

KvK 09157054

BREDA
Tinststraat 7
Postbus 3953
4800 DZ Breda

T 076 - 548 66 20
F 076 - 514 32 62

KvK 09157054



onderdeel van de
IDDS Groep

info@ids.nl
www.ids.nl



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding en doel	3
1.2 Plangebied	3
1.3 Reikwijdte onderzoek en leeswijzer	3
2. Beleidskader buisleidingen	4
3. Invoergegevens	5
3.1 Interessegebied	5
3.2 Relevante leidingen	5
3.3 Populatie	5
4. Berekeningen en resultaten	6
4.1 Rekenvarianten	6
4.2 Plaatsgebonden risico	6
4.3 Groepsrisico	6
5. Conclusies en aanbevelingen	7

Figuren:

- 1 : Situatie
- 2 : Plangebied

Bijlagen:

- 1 : Beleidskader externe veiligheid
- 2 : CAROLA rapportage huidig
- 3 : CAROLA rapportage met plan

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Door ons bureau is een quickscan externe veiligheid uitgevoerd voor het plan om 6 woningen te bouwen aan de Burgemeester Pabstlaan 25 in Hoofddorp, zie rapportage 1009C350/COB/rap3, d.d. 30 november 2010. Op basis van de quickscan is geconcludeerd dat er mogelijk een belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling bestaat als gevolg van een buisleiding voor aardgas die ten noorden van het plangebied loopt. In dat verband is er een kwantitatieve risicostudie naar bedoeide buisleiding uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is om te bepalen of de berekende risico's acceptabel zijn op grond van de normen zoals die worden vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen.

1.2 Plangebied

1.2.1 Huidige situatie

In figuur 1 is de situering van het plangebied en ten opzichte van de omliggende buisleidingen opgenomen. Op het plangebied staan momenteel garageboxen. Rondom het plangebied zijn woningen en openbaar groen aanwezig. Ten oosten en noordoosten van het plangebied is de luchthaven Schiphol gelegen en ten oosten ligt ook de rijksweg A5.

1.2.2 Toekomstige situatie

De beoogde ruimtelijke ontwikkeling betreft het realiseren van zes woningen. In figuur 2 is de voorlopige invulling van het plangebied geschetst.

Door de ontwikkeling is sprake van een verhoging van de personendichtheid, in het bijzonder in de nachtperiode. Vanwege dit aspect is de invloed op de hoogte van het groepsrisico van belang voor het plan.

1.3 Reikwijdte onderzoek en leeswijzer

De risicostudie beperkt zich tot de in de inleiding genoemde buisleiding en is uitgevoerd met het pakket CAROLA. CAROLA is een software pakket dat in opdracht van de Nederlandse overheid is ontwikkeld, specifiek ter bepaling van het plaatsgebonden risico en groepsrisico van ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen. Het software pakket genereert automatisch een rapportage. De rapportages voor de verschillende rekenvarianten zijn integraal als bijlage opgenomen.

Het onderhavige rapport vormt een oplegdocument, waarin de achtergronden worden besproken en de resultaten worden samengevat en geïnterpreteerd. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het beleidskader voor buisleidingen en in hoofdstuk 3 worden de invoergegevens toegelicht. De rekenresultaten worden in hoofdstuk 4 behandeld. Tot slot worden in hoofdstuk 5 de conclusies geven.

2. BELEIDSKADER BUISLEIDINGEN

Voor het overgrote deel van ondergrondse hoge druk buisleidingen die bestemd zijn voor het transport van gevaarlijke stoffen is een regeling van toepassing die de bebouwing langs het tracé aan voorwaarden bindt. De zogenaamde zoneringscriteria zijn vastgelegd in het Structuurschema Buisleidingen en in twee circulaires (zie hierna).

Buisleidingen kunnen in drie groepen worden onderverdeeld:

- leidingen die vallen onder de circulaire Regels inzake de zoneringscriteria langs hoge druk aardgastransportleidingen (VROM 1984);
- risicoafstanden voor buisleidingen met brandbare vloeistoffen K1, K2 en K3 (RIVM en VROM, 2008);
- overige leidingen, waaronder chemische en/of toxische stoffen, waarvoor geen regeling met vaste afstanden bestaat.

Het beleid ten aanzien van hoge druk aardgastransportleidingen wordt momenteel herzien. Het Besluit houdende milieukwaliteitseisen externe veiligheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen (Besluit externe veiligheid buisleidingen, verder Bveb) treedt naar verwachting op 1 januari 2011 in werking.

In deze rapportage wordt getoetst aan het definitieve ontwerp-Bveb dat in de staatcourant van 24 juli 2010 is gepubliceerd. De normen die door het Bveb worden gehanteerd zijn gelijkgesteld met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), zodat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR) gelijk zijn. In bijlage 1 wordt nader op het beleidskader ingegaan.

3. INVOERGEGEVENS

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de invoergegevens die in het rekenprogramma zijn gebruikt, voor zover die door de gebruiker zijn te bepalen.

3.1 Interessegebied

Het onderzoeksgebied dat is geselecteerd voor de bij Gasunie op te vragen gegevens is ruim genomen vanwege de minimaal benodigde leidinglengte conform de door de overheid gestelde richtlijnen. Daarbij wordt aangetekend dat de te beoordelen leiding slechts een totale lengte heeft van 560 m.

3.2 Relevante leidingen

Uit de quickscan externe veiligheid is gebleken dat zich op 25 meter ten noorden en op 140 meter ten westen van het plangebied buisleidingen voor het transport van aardgas bevinden. Alleen de noordelijke buisleiding is relevant voor het plan. Het plan bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van de buisleiding die ten westen is gelegen.

Aangezien meerdere buisleidingen in het (ruim) geselecteerde onderzoeksgebied aanwezig zijn, komt ook informatie over andere buisleidingen in de automatisch gegenereerde rapportage naar voren. De relevante risicobron voor het plangebied heeft als leidingnaam W-532-05.

3.3 Populatie

Er is een onderscheid gemaakt in de personendichtheid voor en na realisatie van het plan, aangeduid met respectievelijk de huidige en toekomstige situatie.

3.3.1 Huidige situatie

De personendichtheid is bepaald met behulp van het vigerende bestemmingplan, luchtfoto's en kentallen. Vanwege de korte doorlooptijd was het niet mogelijk een vergelijking met de gegevens uit het populatiebestand groepsrisico te maken (populatiebestand niet beschikbaar).

In het automatisch gegenereerde rapport zijn de populatiepolygonen opgenomen van de relevante populaties die zijn meegenomen in de risicoberekeningen. De bouwgronden voor huizen zijn hierin meegenomen met 2,3 personen per woning, met voor de nacht een honderd procent aanwezigheid en overdag 50 procent. Voor de school is de informatie uit het rapport van de risicokaart aangehouden, waarbij de aanwezigheid overdag 100 procent is en in de nacht 0 procent.

3.3.2 Toekomstige situatie

De personendichtheid voor de toekomstige ruimtelijke situatie is bepaald door bij de huidige situatie het aantal personen als gevolg van de gewenste ontwikkeling op te nemen (de bouw van 6 woningen). Met het kentel 2,3 personen per woning, leidt de planrealisatie tot ongeveer 14 personen extra binnen het invloedsgebied.

4. BEREKENINGEN EN RESULTATEN

4.1 Rekenvarianten

Met het berekeningsmodel zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico bepaald. Er zijn twee varianten berekend, te weten de huidige situatie en de toekomstige situatie zoals in paragraaf 3.3. is aangegeven. Voor de toekomstige situatie is geen doorkijk gegeven voor de lange termijn, aangezien er geen sprake is van voorziene veranderingen in de uitgangspunten van de buisleiding.

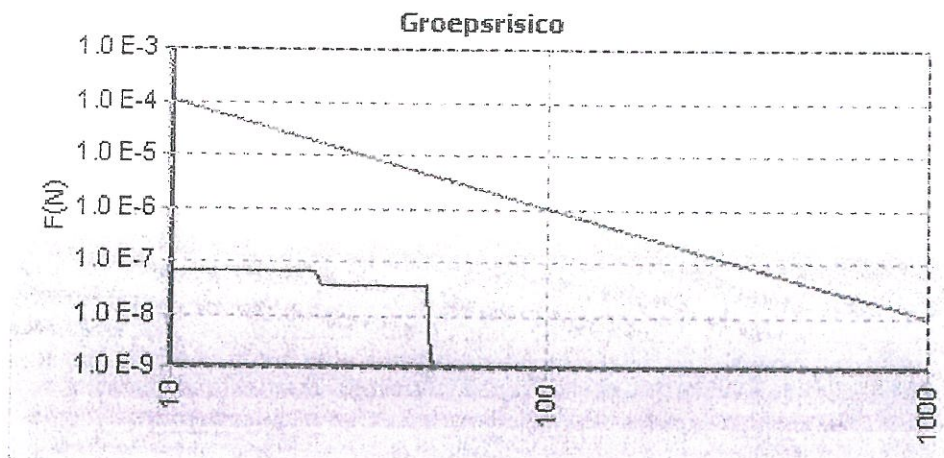
De resultaten van de berekeningen voor de huidige situatie zijn opgenomen in bijlage 2 en die voor de toekomstige situatie in bijlage 3. In het volgende worden de uitkomsten samengevat en besproken.

4.2 Plaatsgebonden risico

In beide rekenvarianten wordt aan de norm voor het plaatsgebonden risico voldaan.

4.3 Groepsrisico

De afbeelding hierna betreft de zogenaamde FN curve die hoort bij de buisleiding ten noorden van de Burgemeester Pabstlaan (W-532-05). De rode lijn geeft de oriëntatiewaarde weer en de blauwe lijn het groepsrisico als gevolg van de buisleiding. De FN curve heeft zowel in de huidige als in de toekomstige situatie het zelfde verloop (zie ook bijlage 2 en 3). Er treedt door de realisatie van het plan namelijk geen berekenbare verandering op. Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde, zoals uit de afbeelding blijkt.



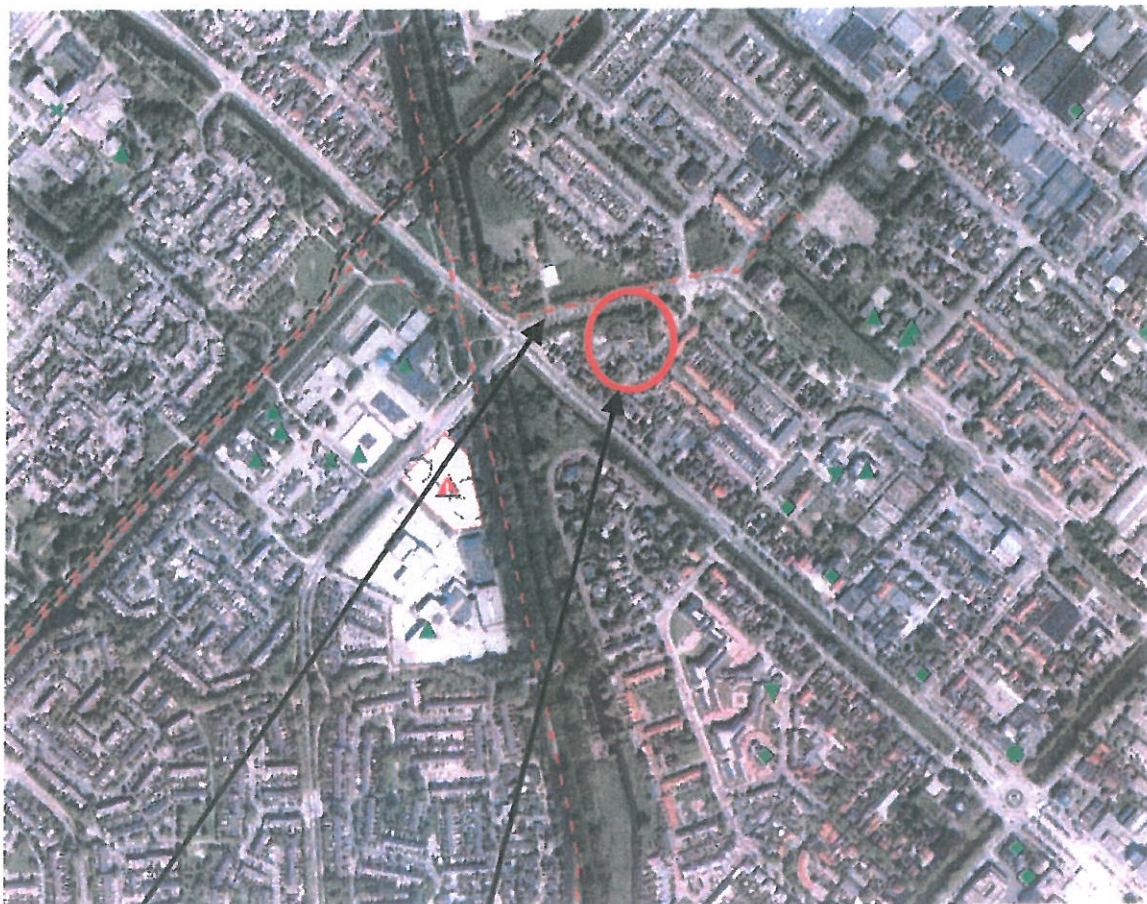
5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van het uitgevoerde kwalitatieve onderzoek externe veiligheid voor het bouwplan aan de Burgemeester Pabstlaan 25 in Hoofddorp, naar de risico's van een hogedruk aardgastransportleiding, kan het volgende worden geconcludeerd:

1. Het plaatsgebonden risico voldoet aan de norm en vormt geen belemmering voor de planontwikkeling;
2. Het groepsrisico blijft na planrealisatie onder de oriëntatiewaarde;
3. De realisatie van het plan leidt niet tot een berekenbare toename van het groepsrisico. Om die reden is er geen verplichting het groepsrisico te verantwoorden.

FIGUREN

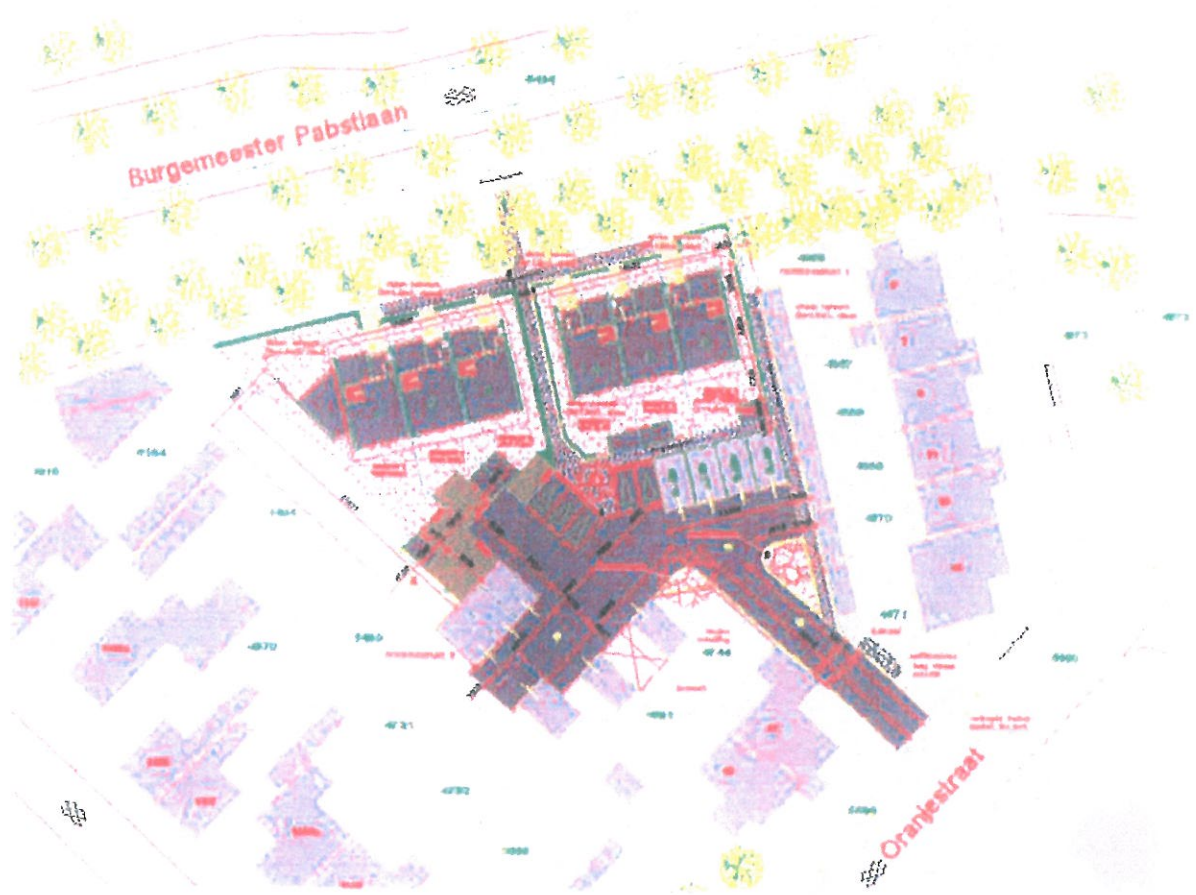
SITUATIE



Relevante buisleiding

Locatie van het plangebied is rood omcirkeld

PLANGEBIED



Indeling plangebied (groene cijfers 1 t/m 6 geven de 6 woningen aan)

BIJLAGEN

BELEIDSKADER EXTERNE VEILIGHEID

ALGEMEEN

In het veiligheidsbeleid wordt gewerkt met afstanden of gebieden. Voor het bestemmingsplan zijn twee gebieden van belang, te weten:

- PR-gebied: gebied waar plaatsgebonden risiconormen (PR) gelden en getoetst moeten worden
- Invloedsgebied: gebied waar beoordeling en verantwoording van het groepsrisico (GR) nodig is

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien deze zich onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren. Dit zijn lijnen die punten met eenzelfde risico met elkaar verbinden op een topografische kaart. Voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten (b.v. woningen) en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten (b.v. bepaalde bedrijfsgebouwen).

De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt voor nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten gesteld op een niveau van 10^{-6} per jaar. Binnen de 10^{-6} contour mogen geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

Het GR voor transport is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van tien of meer personen in de omgeving van een transportroute in een keer het dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde (inspanningsverplichting). Indien de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden, legt dit vaak ook ruimtelijke beperkingen op aan een gebied buiten de 10^{-6} -contour (PR).

Verantwoordingsplicht

Voor het GR laat de rijksoverheid toepassing en verantwoording van de veiligheidnorm over aan de lokale en regionale overheid. Het invullen van de verantwoordingsplicht vormt een belangrijk onderdeel bij het opstellen van een bestemmingsplan.

Algemeen geldt dat elke verandering van het groepsrisico een onderbouwing en verantwoording vereist¹. De verantwoordingsplicht omvat (samengevat) de volgende elementen die beoordeeld moeten worden:

- verandering van het groepsrisico
- mogelijkheden tot zelfredzaamheid van de personen binnen het invloedsgebied
- mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een incident of ramp
- mogelijke alternatieven (voor het ruimtelijk plan)
- mogelijkheden tot risicoreductie

¹ Ook in de nieuwe wetgeving voor aardgastransportleidingen wordt een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico opgenomen.

Op basis van het voorgaande wordt een uitspraak gedaan over de aanvaardbaarheid van het risico dat na alle maatregelen resteert.

Provinciaal beleid

Uitgangspunten van het beleid externe veiligheid zijn opgenomen in het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 en zijn:

- Nieuwe kwetsbare functies komen niet in de buurt van risicovolle activiteiten (en vice versa).
- Vervoer van gevaarlijke stoffen zal niet vlak langs kwetsbare locaties plaatsvinden.
- Voor kantoren en andere bedrijven proberen we het aantal mensen dat aan een bepaald risico wordt blootgesteld zoveel mogelijk te beperken.

Op basis van het toetsingskader groepsrisico bij ruimtelijke ontwikkelingen van de provincie Noord-Holland (2005) kan bij een groepsrisico dat ver (factor 10) onder de oriëntatiewaarde ligt en blijft liggen, de verantwoordingsplicht beperkt blijven tot het toelichten van de groepsrisicoanalyse. Wel dient een advies aan de regionale brandweer gevraagd te worden. De voorgestelde maatregelen naar aanleiding van het brandweeradvies dienen bij de besluitvorming meegewogen te worden. In de overige gevallen zal de verantwoording uitvoeriger behandeld moeten worden.

CAROLA RAPPORTAGE HUIDIG

Kwantitatieve Risicoanalyse

10482B huidige situatie Oranjestraat

Inhoud

1 Inleiding	2
2 Invoergegevens	3
2.1 Interessegebied	3
2.2 Relevante leidingen	3
2.3 Populatie	5
3 Plaatsgebonden risico	7
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie	7
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie	8
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie	9
3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie	10
3.5 Figuur 3.5 Plaatsgebonden risico voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie	11
4 Groepsrisico screening	12
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie	12
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie	13
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie	13
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie	14
4.5 Figuur 4.5 Groepsrisico screening voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie	15
5 FN curves	17
5.1 Figuur 5.1 FN curve voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 1000.00	17
5.2 Figuur 5.2 FN curve voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 20040.00 en stationing 21040.00	17
5.3 Figuur 5.3 FN curve voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 17520.00 en stationing 18520.00	18
5.4 Figuur 5.4 FN curve voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 14130.00 en stationing 15130.00	18
5.5 Figuur 5.5 FN curve voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 560.00	18
6 Referenties	19

1. INLEIDING

De risicostudie in dit rapport is uitgevoerd conform de door de overheid gestelde richtlijnen voor het uitvoeren van risicoanalyses aan ondergrondse gelegen hogedruk aardgastransportleidingen [1, 2, 3, 4]. De analyse is uitgevoerd met het pakket CAROLA. CAROLA is een software pakket dat in opdracht van de Nederlandse overheid is ontwikkeld, specifiek ter bepaling van het plaatsgebonden risico en groepsrisico van ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen.

Het plaatsgebonden risico is gedefinieerd als de kans per jaar dat een onbeschermd persoon die onafgebroken op dezelfde plaats verblijft, komt te overlijden als gevolg van een ongeval met een potentieel gevaarlijke bron. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven door middel van contouren met een gelijk risicowaarde op een kaart.

Het groepsrisico voor buisleidingen is gedefinieerd als de frequentie per jaar per kilometer leiding dat een groep van ten minste tien personen komt te overlijden als gevolg van een ongeval met die buisleiding, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt weergegeven in een FN-curve, een dubbel logaritmische grafiek waarbij op de horizontale as het aantal doden (N) wordt gegeven en op de verticale as de cumulatieve frequentie (F) van ten minste N doden.

Om te bepalen of de berekende risico's acceptabel zijn wordt getoetst aan de normen zoals die worden vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen.

Voor het plaatsgebonden risico geldt dat er zich geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten mogen bevinden binnen het plaatsgebonden risico contour van 10^{-6} per jaar. Voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten geldt het 10^{-6} per jaar PR criterium als richtwaarde.

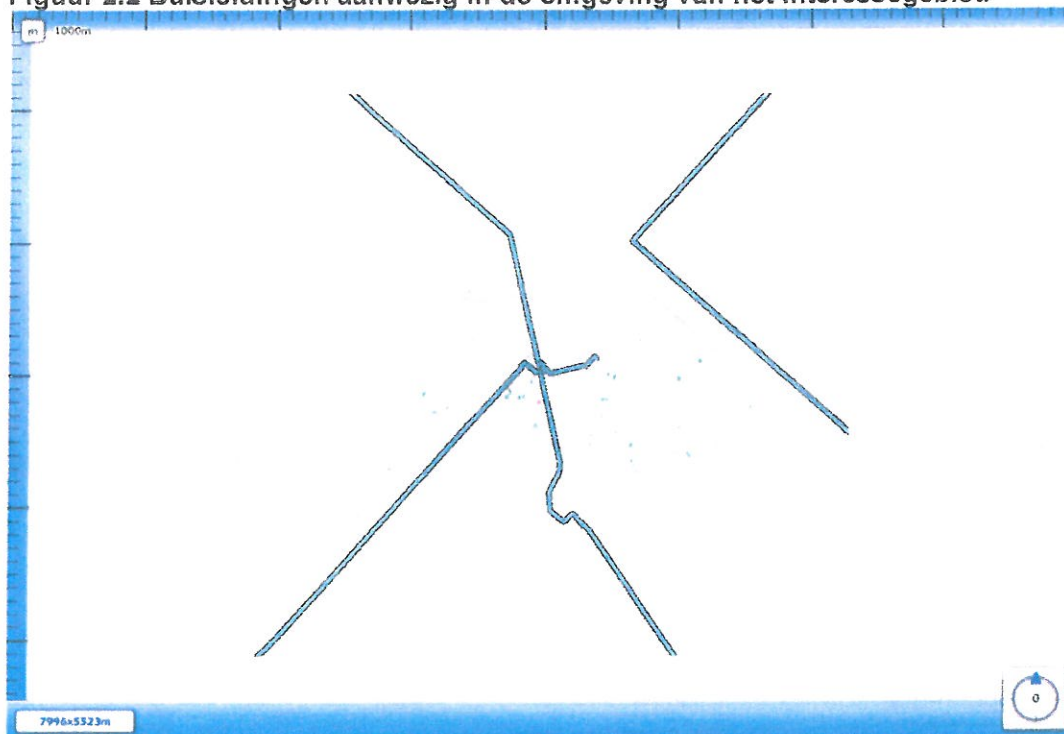
Het groepsrisico is voorzien van een oriëntatiewaarde, die voor buisleidingen gesteld is op $F \cdot N^2 < 10^{-2}$ per jaar per km leiding, waarin F de frequentie per jaar is met N of meer dodelijke slachtoffers. Daarnaast geldt een verantwoordingsplicht, waarbij het bevoegd gezag verplicht wordt gesteld om advies in te winnen bij hulpverleningsdiensten omtrent aspecten als hulpverlening en zelfredzaamheid. Laatstgenoemde aspecten, en daarmee de verantwoordingsplicht, worden in dit rapport niet geadresseerd.



Eigenaar	Leidingnaam	Diameter [mm]	Druk [bar]	Datum aanleveren gegevens
N.V. Nederlandse Gasunie	W-532-12	323.90	40.00	16-12-2010
N.V. Nederlandse Gasunie	A-553	914.00	66.20	16-12-2010
N.V. Nederlandse Gasunie	A-554	914.00	66.20	16-12-2010
N.V. Nederlandse Gasunie	W-532-01	323.90	40.00	16-12-2010
N.V. Nederlandse Gasunie	W-532-05	168.30	40.00	16-12-2010

Er zijn alleen leidingen aanwezig waarvan de vervaldatum voor het gebruik van de gegevens is overschreden. Voor deze leidingen kunnen geen risicoberekeningen worden uitgevoerd.

De leidingen zijn gevisualiseerd in figuur 2.2.

Figuur 2.2 Buisleidingen aanwezig in de omgeving van het interessegebied



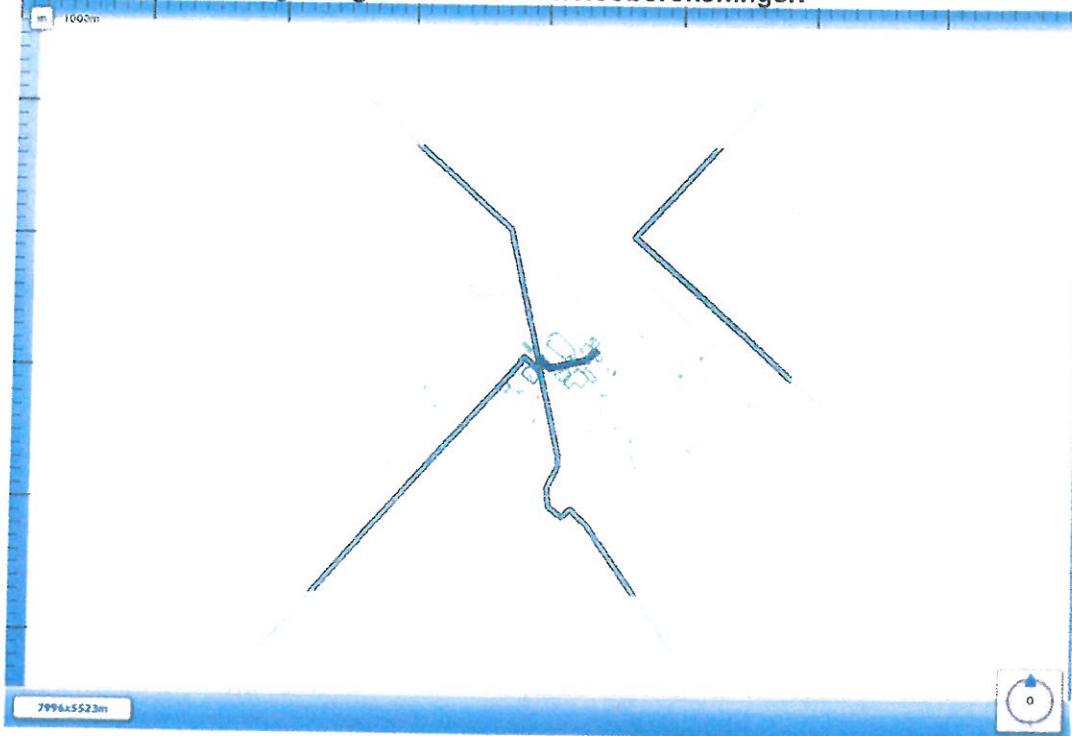
Leidingen meegenomen in de risicoberekeningen	
Leidingen waarvoor de houdbaarheidsdatum van de gegevens verstrekt is	







Voor de in bovenstaande tabel opgenomen leidingen zijn geen risico mitigerende maatregelen verdisconteerd in de bijbehorende risicoberekeningen.

2.3 Populatie

Voor de bepaling van het groepsrisico is het van belang dat de populatie rondom de aardgastransportleidingen wordt geïnventariseerd. De relevante populatie is weergegeven in figuur 2.3

Figuur 2.3 Bevolking meegenomen in de risicoberekeningen



Populatietype	Polygoonpunten	Populatiepolygoon
Wonen		
Werken		
Evenement		

Populatiepolygoon

Label	Type	Aantal	Dichtheid	Vervangmodus	Percentage Personen
1	Wonen	30.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
2	Wonen	3.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
3	Wonen	200.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
4	Wonen	157.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
5	Wonen	48.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
6	Wonen	58.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
Kaj Munk college	Werken	700.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
6	Wonen	49.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
7	Wonen	33.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
8	Wonen	19.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
9	Wonen	12.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	

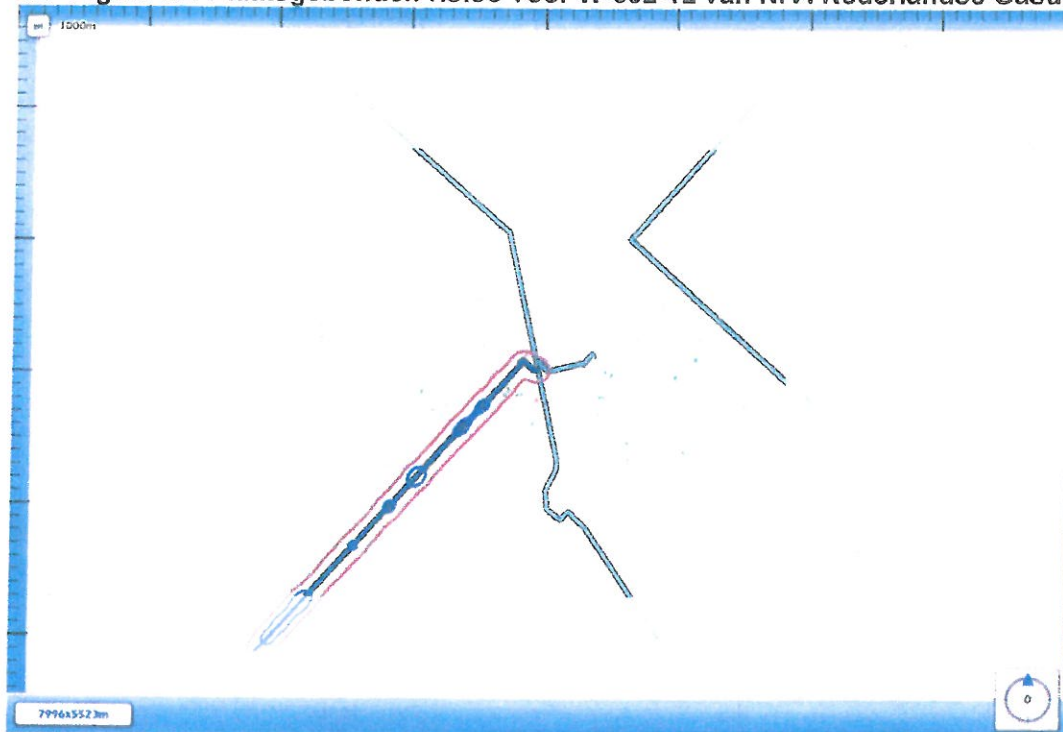
Populatiebestanden

Pad	Type	Aantal	Percentage Personen
-----	------	--------	---------------------

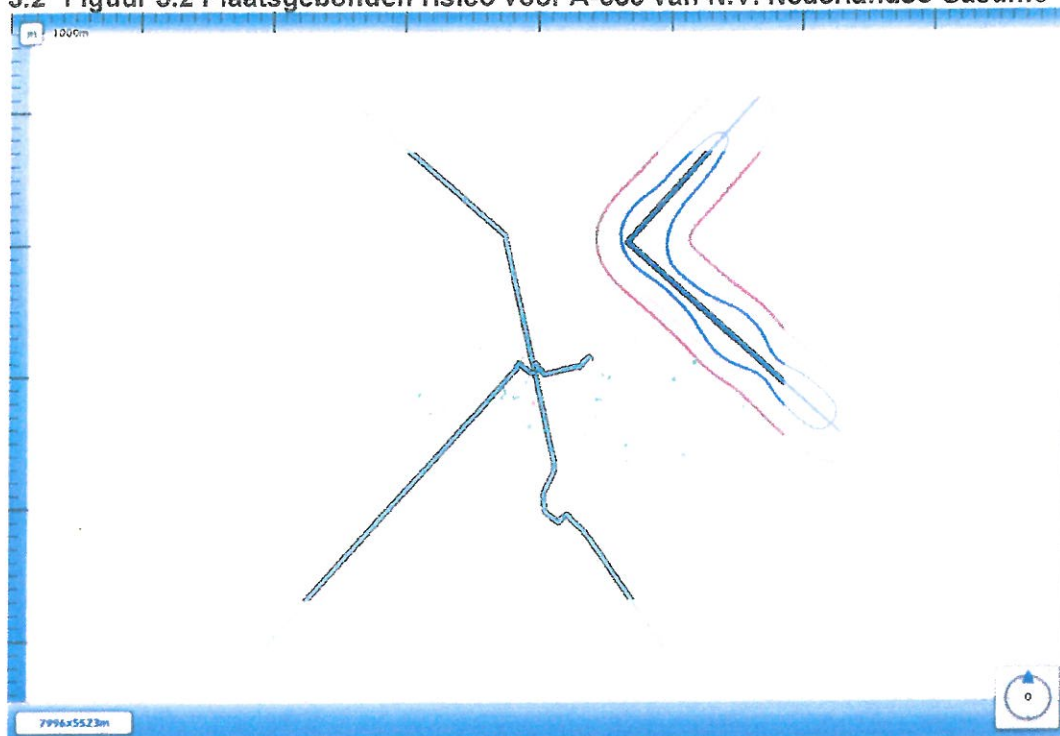
3. PLAATSGEBONDEN RISICO

Voor de in voorgaande hoofdstuk genoemde leidingen is het plaatsgebonden risico bepaald. Voor elk van de leidingen wordt het plaatsgebonden risico weergegeven als iso-risicocontouren op een achtergrondkaart.

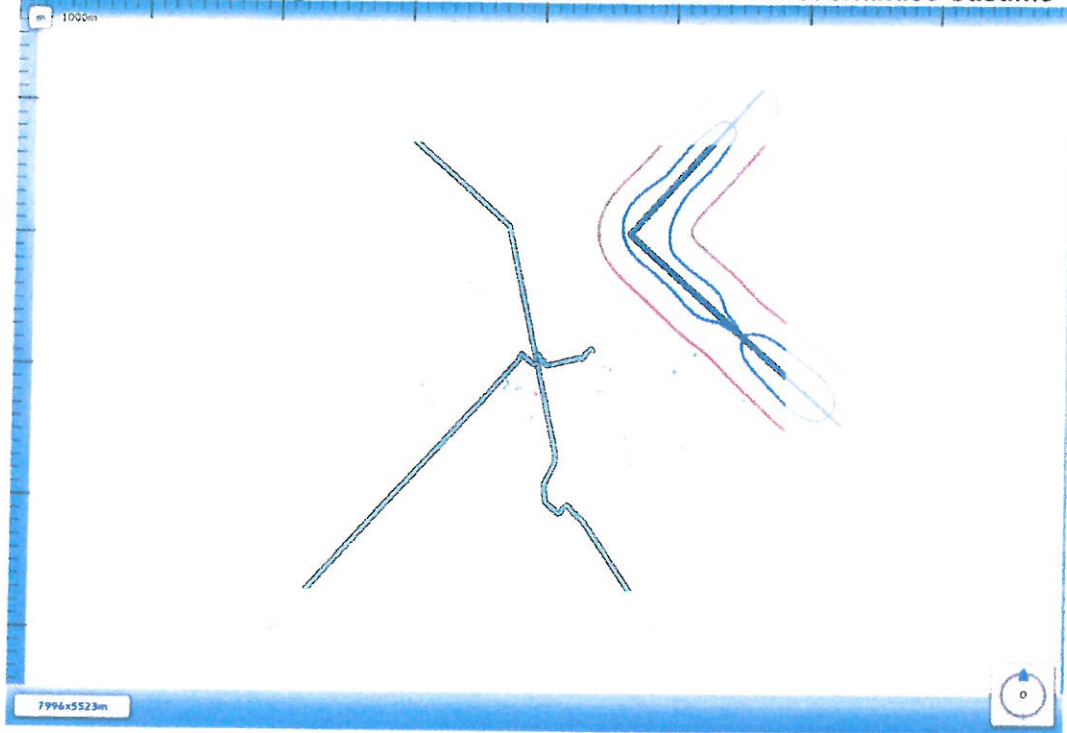
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie



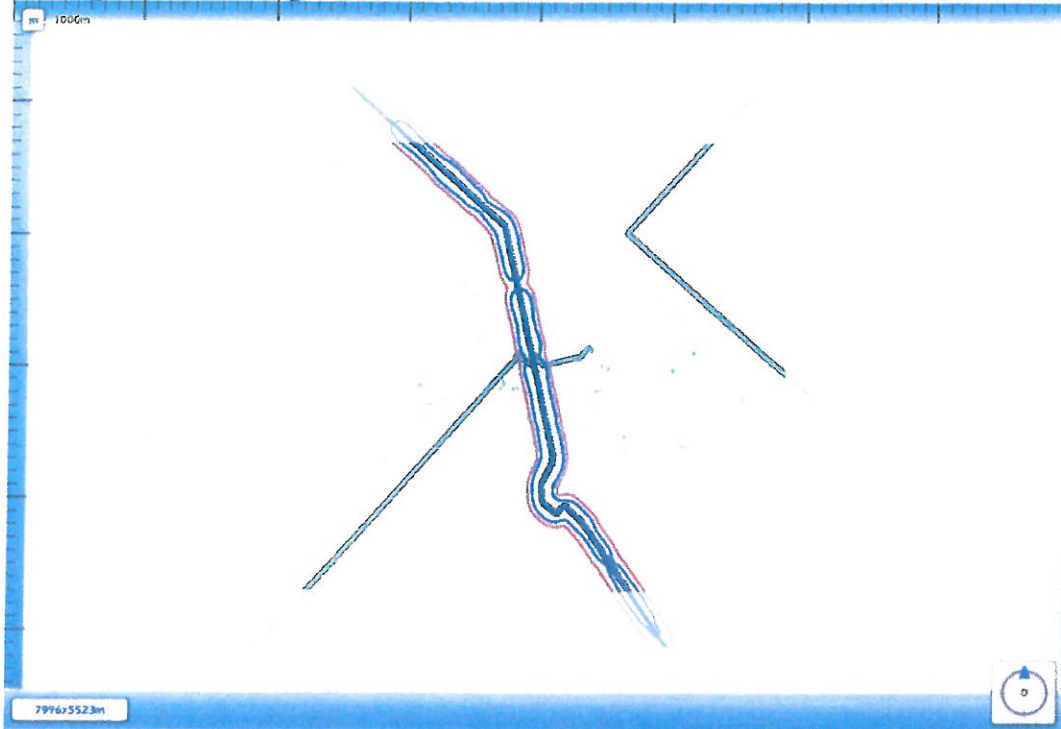
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie



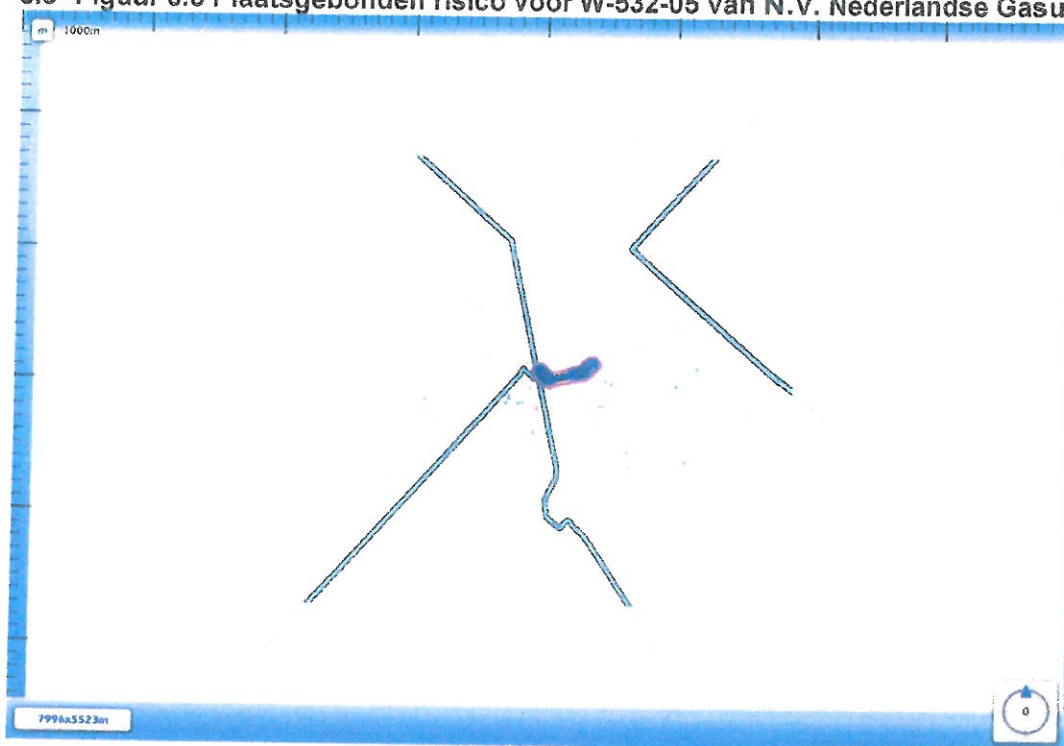
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie








3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.5 Figuur 3.5 Plaatsgebonden risico voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie



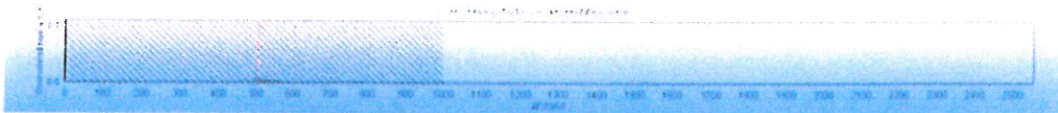
1E-4	
1E-5	
1E-6	
1E-7	
1E-8	

4. GROEPSRISICO SCREENING

Om in één oogopslag een indruk te krijgen van het groepsrisico wordt het groepsrisico gescreend alvorens voor specifieke segmenten FN-curves te visualiseren. Voor elk van de leidingen wordt per stationing de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico weergegeven. Deze is berekend door rondom elk punt op de leiding één kilometer segment te kiezen die gecentreerd ligt ten opzichte van dit punt. Voor deze kilometer leiding is een FN-curve berekend en voor deze FN-curve de overschrijdingsfactor.

De overschrijdingsfactor is de verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

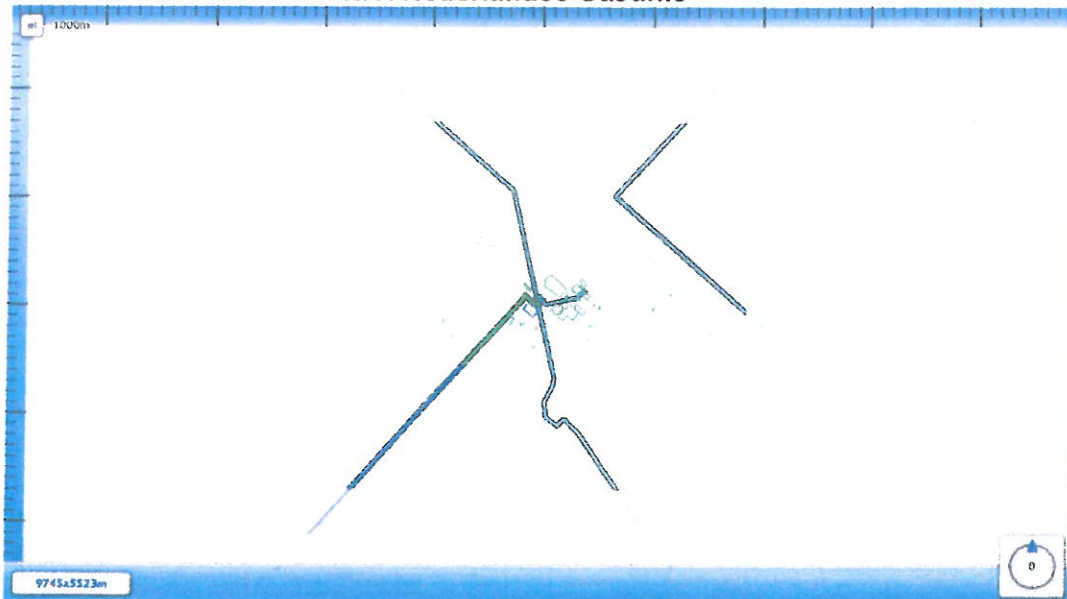
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie



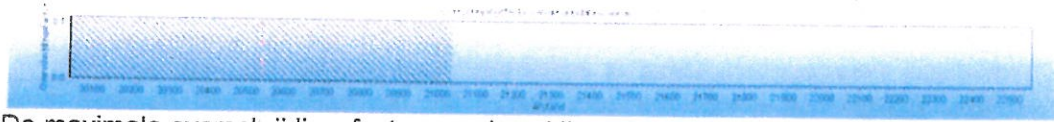
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 121 slachtoffers en een frequentie van $4.82E-009$.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan $7.054E-003$ en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 1000.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.1.

Figuur 4.1 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie



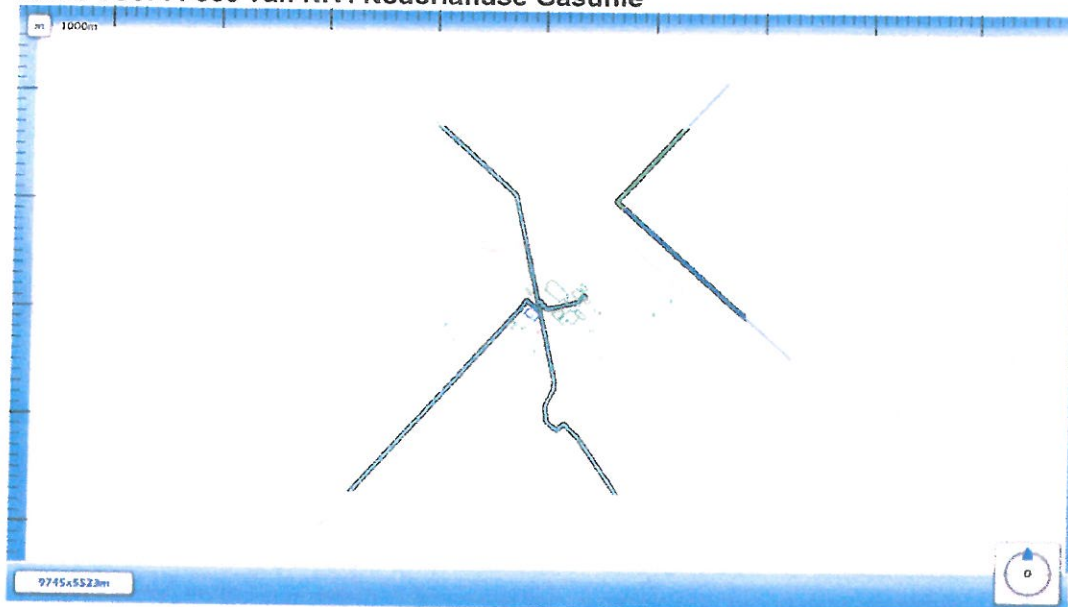
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie



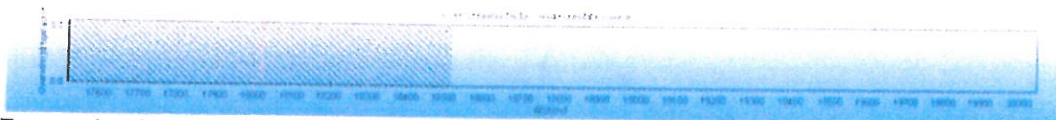
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 20040.00 en stationing 21040.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.2

Figuur 4.2 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie



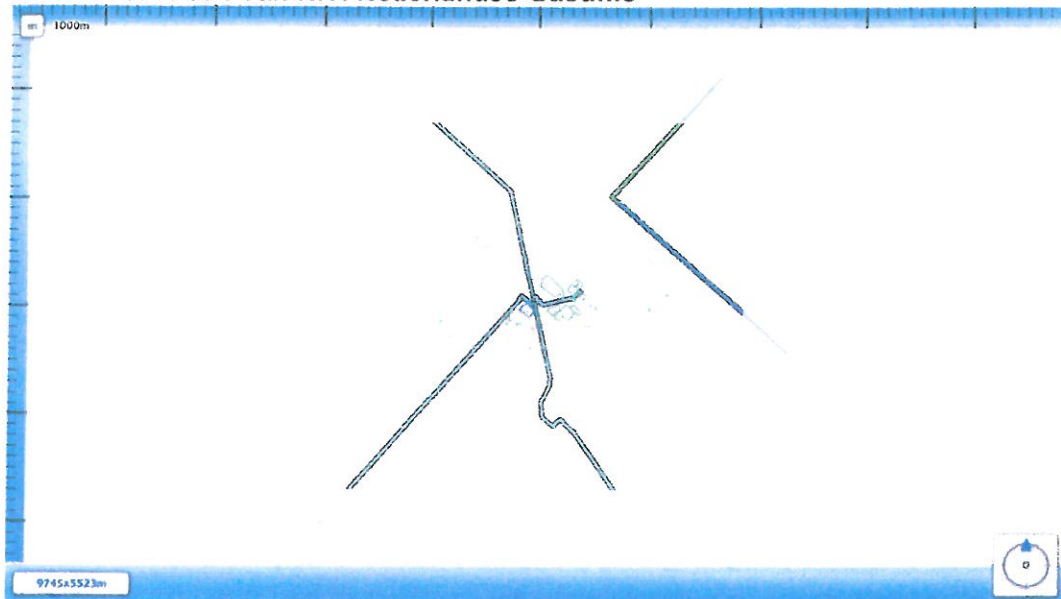
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie



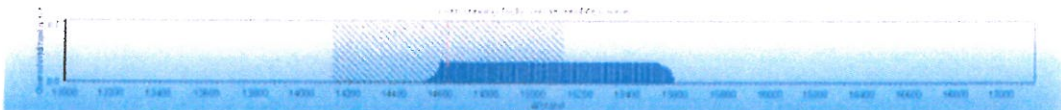
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 17520.00 en stationing 18520.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.3

Figuur 4.3 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie



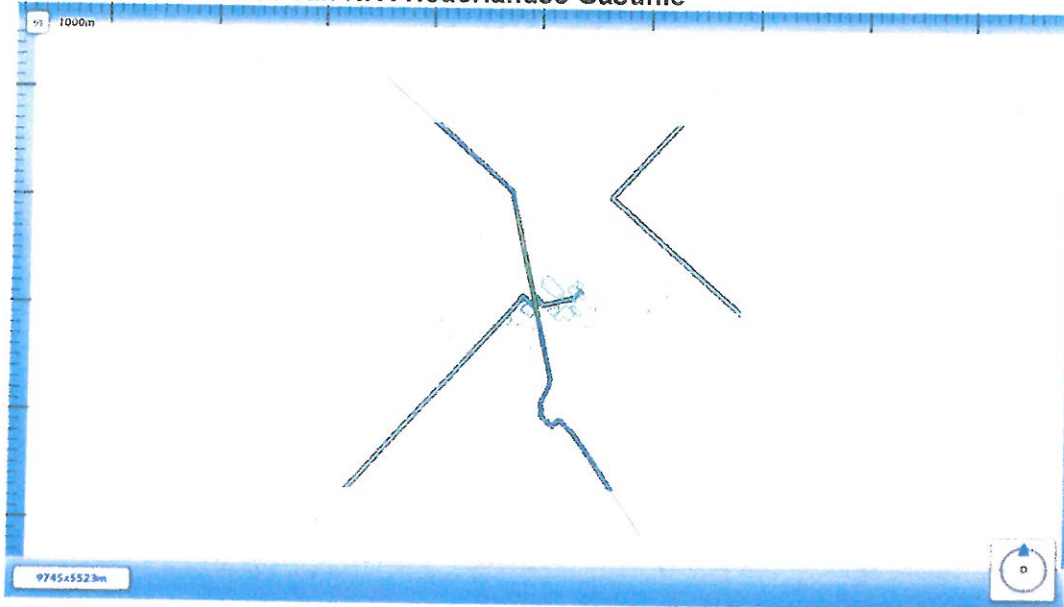
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



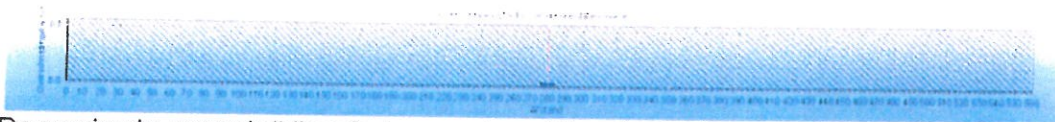
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 87 slachtoffers en een frequentie van $4.88E-008$.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.037 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 14130.00 en stationing 15130.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.4

Figuur 4.4 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



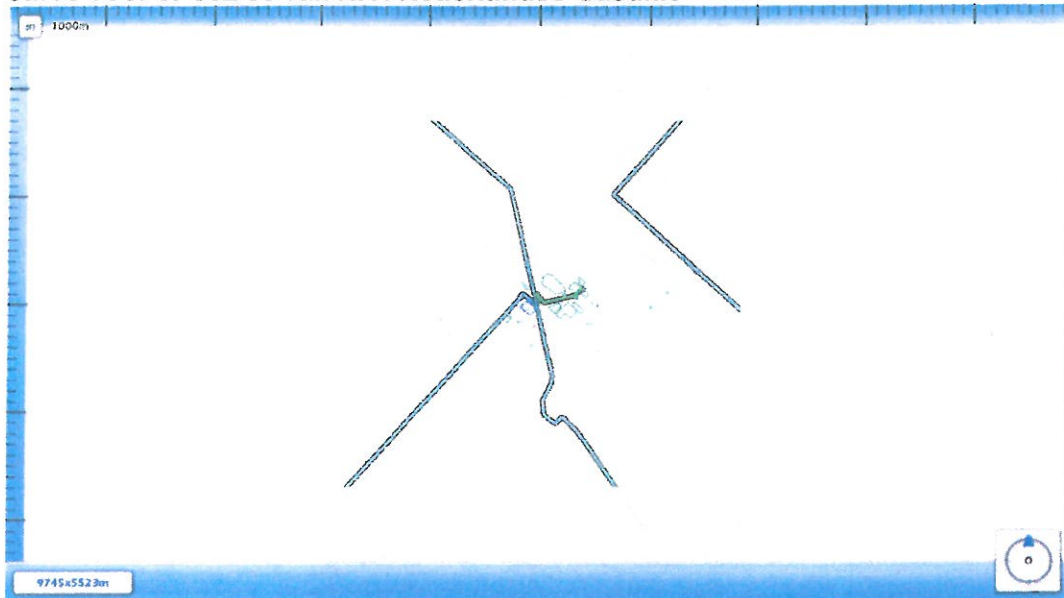
4.5 Figuur 4.5 Groepsrisico screening voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie



De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 48 slachtoffers en een frequentie van $3.62E-008$.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan $8.341E-003$ en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 560.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.5

Figuur 4.5 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie

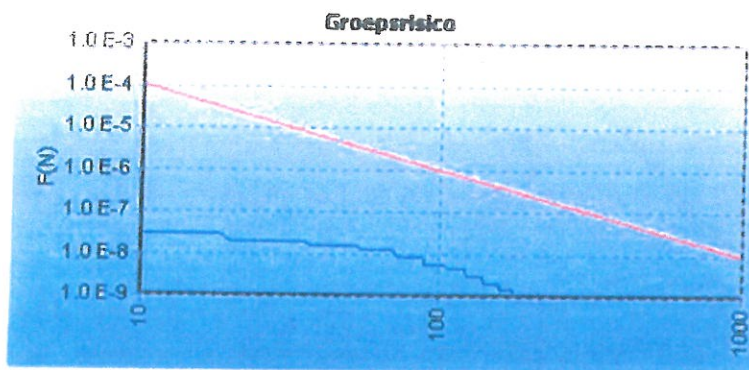


9745a5523m

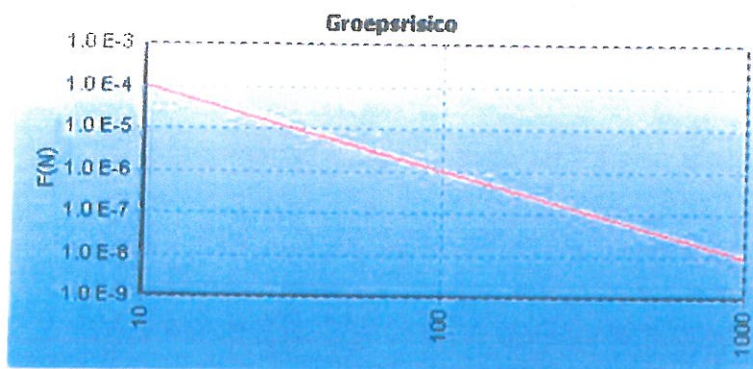
5. FN CURVES

Voor elk van de eerder genoemde leidingen is het groepsrisico berekend. Een samenvatting van de resultaten hiervan is gegeven in het voorgaande hoofdstuk; in dit hoofdstuk wordt voor elk van de leidingen de daadwerkelijke FN-curve gegeven van de (in termen van groepsrisico) "slechtste" kilometer van het betreffende tracé.

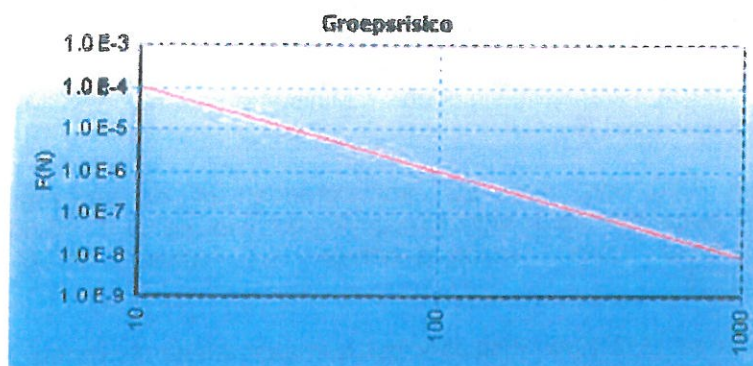
5.1 **Figuur 5.1 FN curve voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 1000.00**



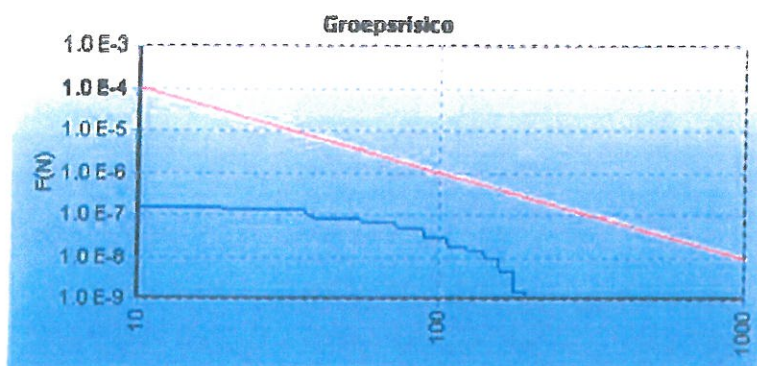
5.2 **Figuur 5.2 FN curve voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 20040.00 en stationing 21040.00**



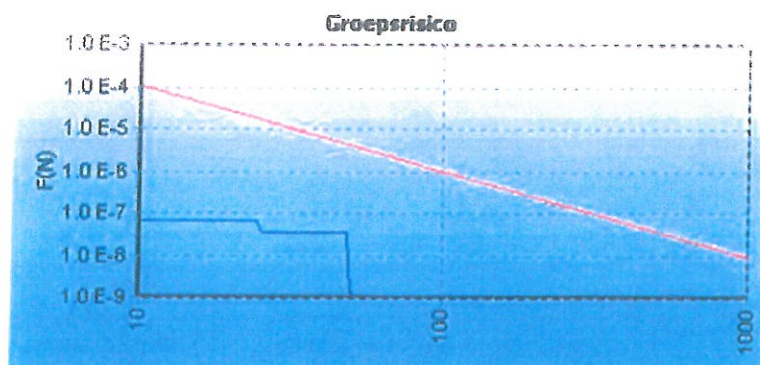
5.3 Figuur 5.3 FN curve voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 17520.00 en stationing 18520.00



5.4 Figuur 5.4 FN curve voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 14130.00 en stationing 15130.00



5.5 Figuur 5.5 FN curve voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 560.00



6. REFERENTIES

- [1] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. Brief 390/06 CEV Lah/pbz-1191. 6 november 2006.
- [2] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Ministerie van VROM. Brief 2006.334302. 7 december 2006.
- [3] Laheij GMH, Vliet AAC van, Kooi ES. Achtergronden bij de vervanging van zoneringafstanden hogedruk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. RIVM-rapport 620121001/2008. 2008.
- [4] M. Gielisse, M.T. Dröge, G.R. Kuik. Risicoanalyse aardgastransportleidingen. N.V. Nederlandse Gasunie. DEI 2008.R.0939. 2008.

CAROLA RAPPORTAGE MET PLAN

Kwantitatieve Risicoanalyse

10482B situatie met plan Oranjestraat

Inhoud

1 Inleiding	2
2 Invoergegevens	3
2.1 Interessegebied	3
2.2 Relevante leidingen	3
2.3 Populatie	5
3 Plaatsgebonden risico	7
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie	7
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie	8
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie	9
3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie	10
3.5 Figuur 3.5 Plaatsgebonden risico voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie	11
4 Groepsrisico screening	12
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie	12
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie	13
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie	13
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie	14
4.5 Figuur 4.5 Groepsrisico screening voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie	15
5 FN curves	17
5.1 Figuur 5.1 FN curve voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 1000.00	17
5.2 Figuur 5.2 FN curve voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 20040.00 en stationing 21040.00	17
5.3 Figuur 5.3 FN curve voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 17520.00 en stationing 18520.00	18
5.4 Figuur 5.4 FN curve voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 14130.00 en stationing 15130.00	18
5.5 Figuur 5.5 FN curve voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 560.00	18
6 Referenties	19

1. INLEIDING

De risicostudie in dit rapport is uitgevoerd conform de door de overheid gestelde richtlijnen voor het uitvoeren van risicoanalyses aan ondergrondse gelegen hogedruk aardgastransportleidingen [1, 2, 3, 4]. De analyse is uitgevoerd met het pakket CAROLA. CAROLA is een software pakket dat in opdracht van de Nederlandse overheid is ontwikkeld, specifiek ter bepaling van het plaatsgebonden risico en groepsrisico van ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen.

Het plaatsgebonden risico is gedefinieerd als de kans per jaar dat een onbeschermd persoon die onafgebroken op dezelfde plaats verblijft, komt te overlijden als gevolg van een ongeval met een potentieel gevaarlijke bron. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven door middel van contouren met een gelijke risicowaarde op een kaart.

Het groepsrisico voor buisleidingen is gedefinieerd als de frequentie per jaar per kilometer leiding dat een groep van ten minste tien personen komt te overlijden als gevolg van een ongeval met die buisleiding, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt weergegeven in een FN-curve, een dubbel logaritmische grafiek waarbij op de horizontale as het aantal doden (N) wordt gegeven en op de verticale as de cumulatieve frequentie (F) van ten minste N doden.

Om te bepalen of de berekende risico's acceptabel zijn wordt getoetst aan de normen zoals die worden vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen.

Voor het plaatsgebonden risico geldt dat er zich geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten mogen bevinden binnen de plaatsgebonden risico contour van 10^{-6} per jaar. Voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten geldt het 10^{-6} per jaar PR criterium als richtwaarde.

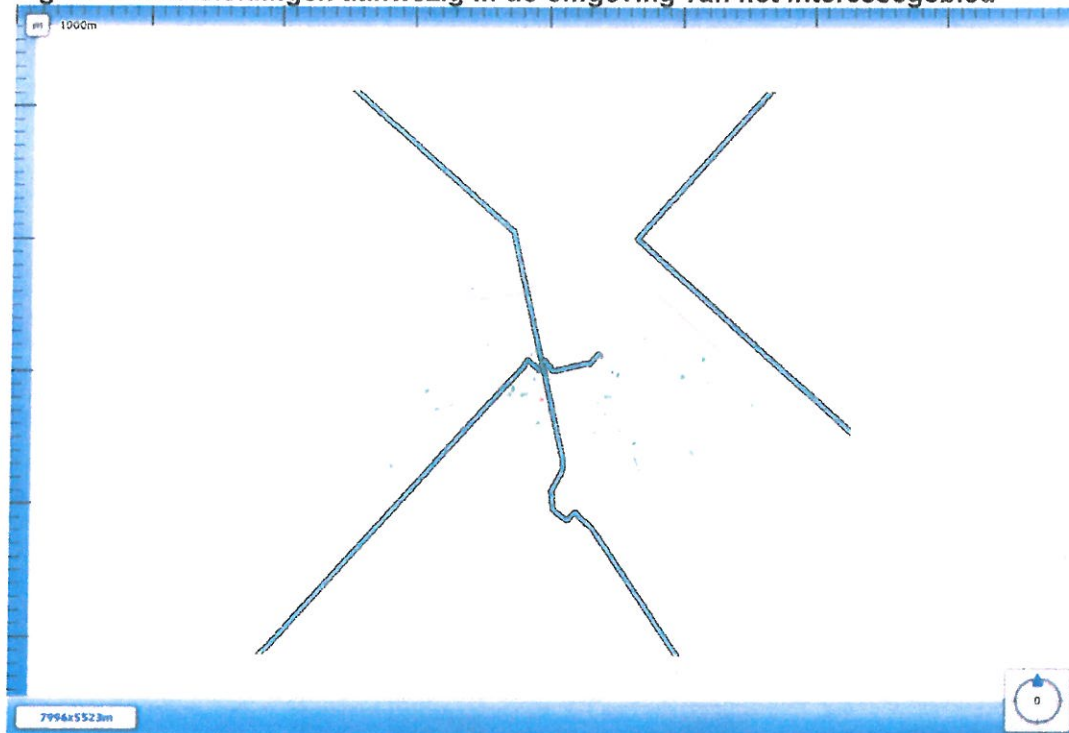
Het groepsrisico is voorzien van een oriëntatiewaarde, die voor buisleidingen gesteld is op $F \cdot N^2 < 10^{-2}$ per jaar per km leiding, waarin F de frequentie per jaar is met N of meer dodelijke slachtoffers. Daarnaast geldt een verantwoordingsplicht, waarbij het bevoegd gezag verplicht wordt gesteld om advies in te winnen bij hulpverleningsdiensten omtrent aspecten als hulpverlening en zelfredzaamheid. Laatstgenoemde aspecten, en daarmee de verantwoordingsplicht, worden in dit rapport niet geadresseerd.



Eigenaar	Leidingnaam	Diameter [mm]	Druk [bar]	Datum aanleveren gegevens
N.V. Nederlandse Gasunie	W-532-12	323.90	40.00	16-12-2010
N.V. Nederlandse Gasunie	A-553	914.00	66.20	16-12-2010
N.V. Nederlandse Gasunie	A-554	914.00	66.20	16-12-2010
N.V. Nederlandse Gasunie	W-532-01	323.90	40.00	16-12-2010
N.V. Nederlandse Gasunie	W-532-05	168.30	40.00	16-12-2010

Er zijn alleen leidingen aanwezig waarvan de vervaldatum voor het gebruik van de gegevens is overschreden. Voor deze leidingen kunnen geen risicoberekeningen worden uitgevoerd.

De leidingen zijn gevisualiseerd in figuur 2.2.

Figuur 2.2 Buisleidingen aanwezig in de omgeving van het interessegebied



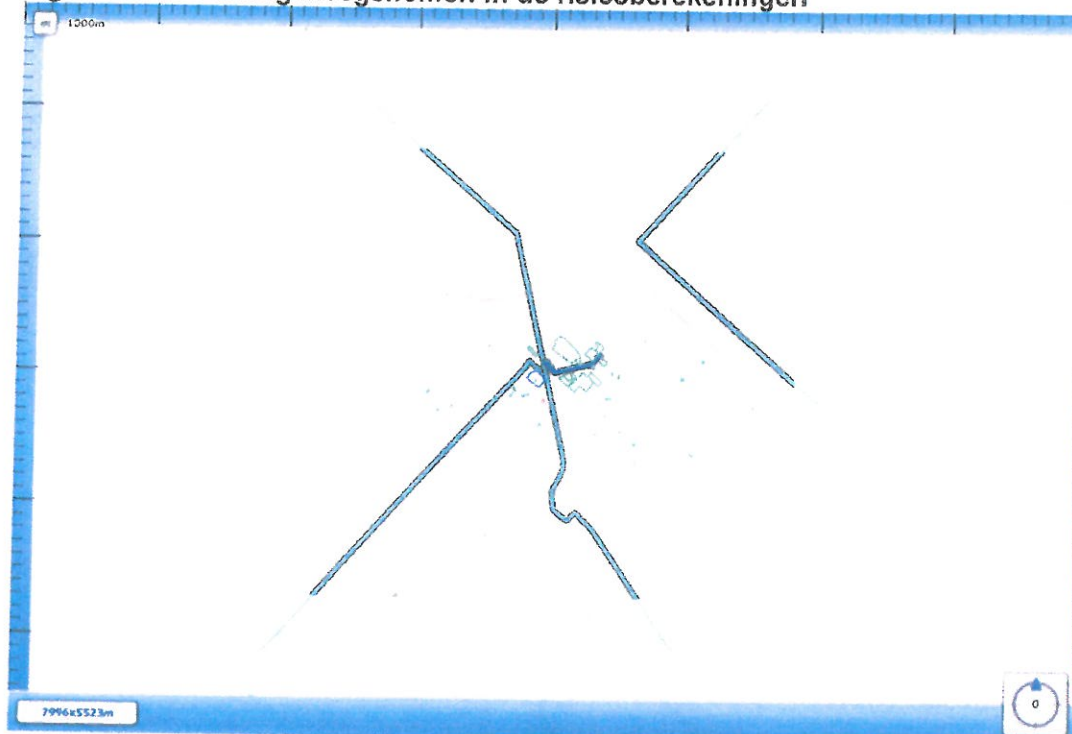
Leidingen meegenomen in de risicoberekeningen	
Leidingen waarvoor de houdbaarheidsdatum van de gegevens verstreken is	







Voor de in bovenstaande tabel opgenomen leidingen zijn geen risico mitigerende maatregelen verdisconteerd in de bijbehorende risicoberekeningen.

2.3 Populatie

Voor de bepaling van het groepsrisico is het van belang dat de populatie rondom de aardgastransportleidingen wordt geïnventariseerd. De relevante populatie is weergegeven in figuur 2.3

Figuur 2.3 Bevolking meegenomen in de risicoberekeningen



Populatietype	Polygoonpunten	Populatiepolygoon
Wonen		
Werken		
Evenement		

Populatiepolygoonen

Label	Type	Aantal	Dichtheid	Vervangmodus	Percentage Personen
2	Wonen	3.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
3	Wonen	200.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
4	Wonen	157.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
5	Wonen	48.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
6	Wonen	58.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
Kaj Munk college	Werken	700.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
6	Wonen	49.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
7	Wonen	33.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
8	Wonen	19.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
9	Wonen	12.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
1	Wonen	30.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
Plan	Wonen	14.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	

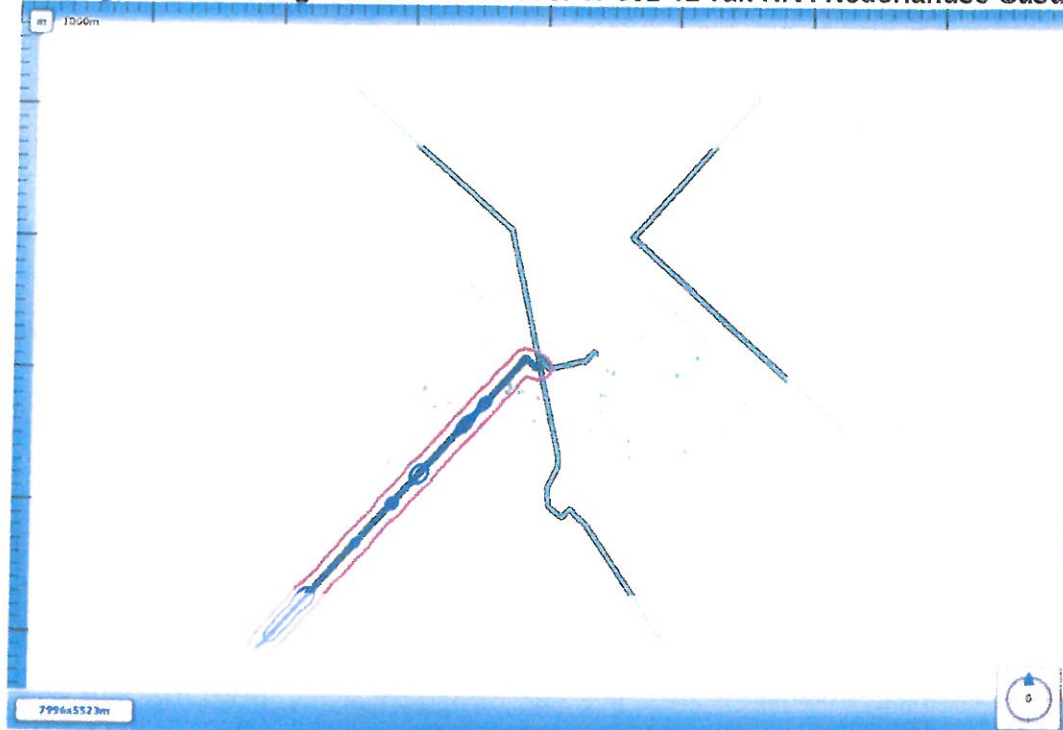
Populatiebestanden

Pad	Type	Aantal	Percentage Personen
-----	------	--------	---------------------

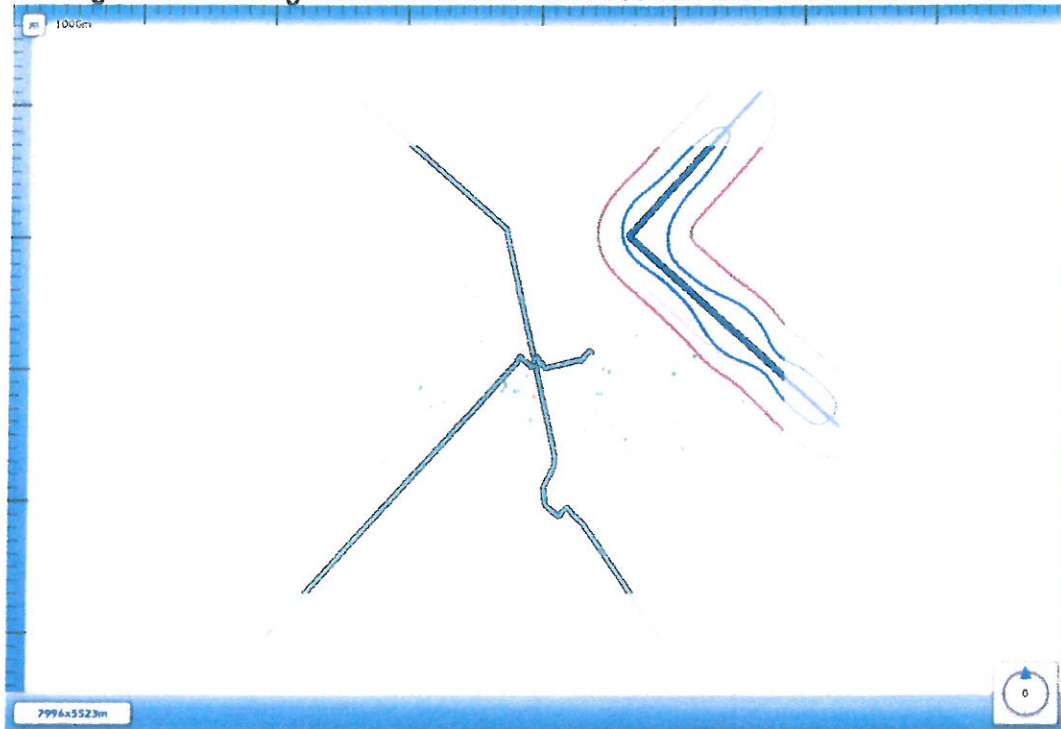
3. PLAATSgebonden RISICO

Voor de in voorgaande hoofdstuk genoemde leidingen is het plaatsgebonden risico bepaald. Voor elk van de leidingen wordt het plaatsgebonden risico weergegeven als iso-risicocontouren op een achtergrondkaart.

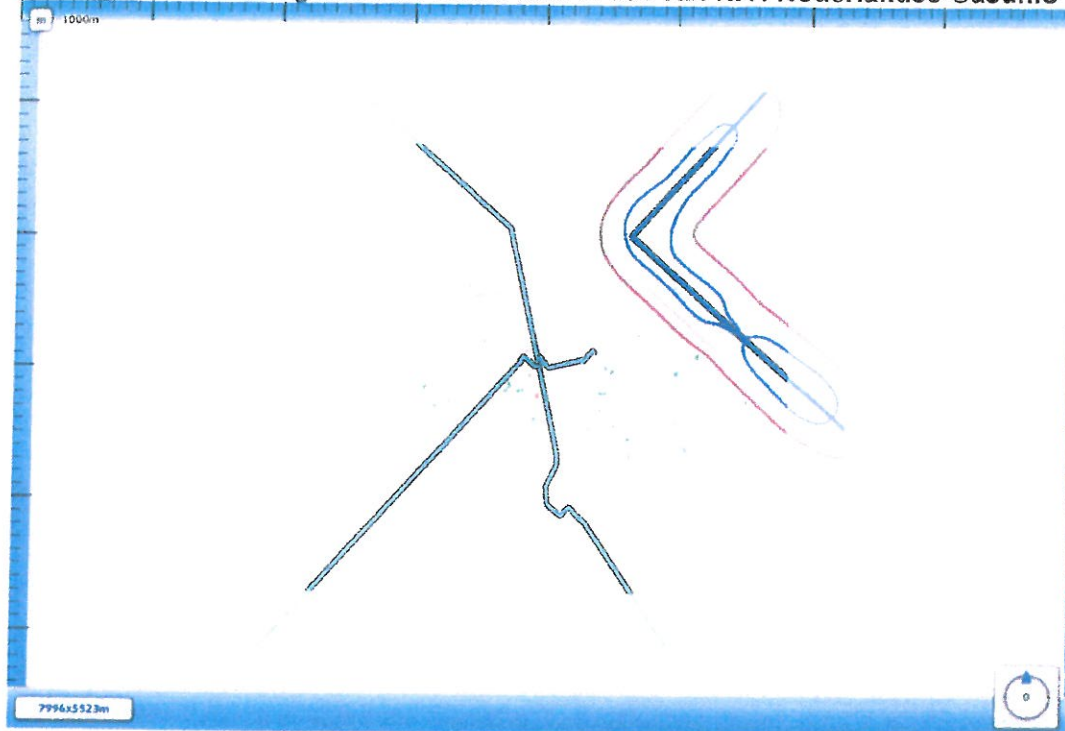
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie



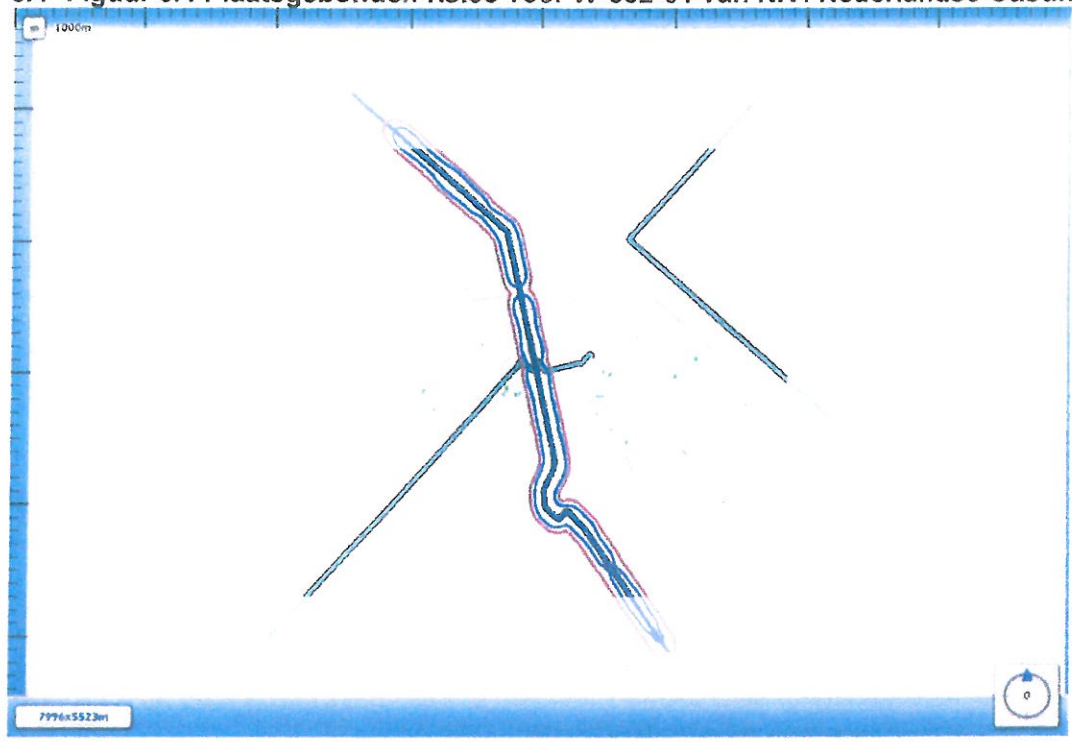
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie



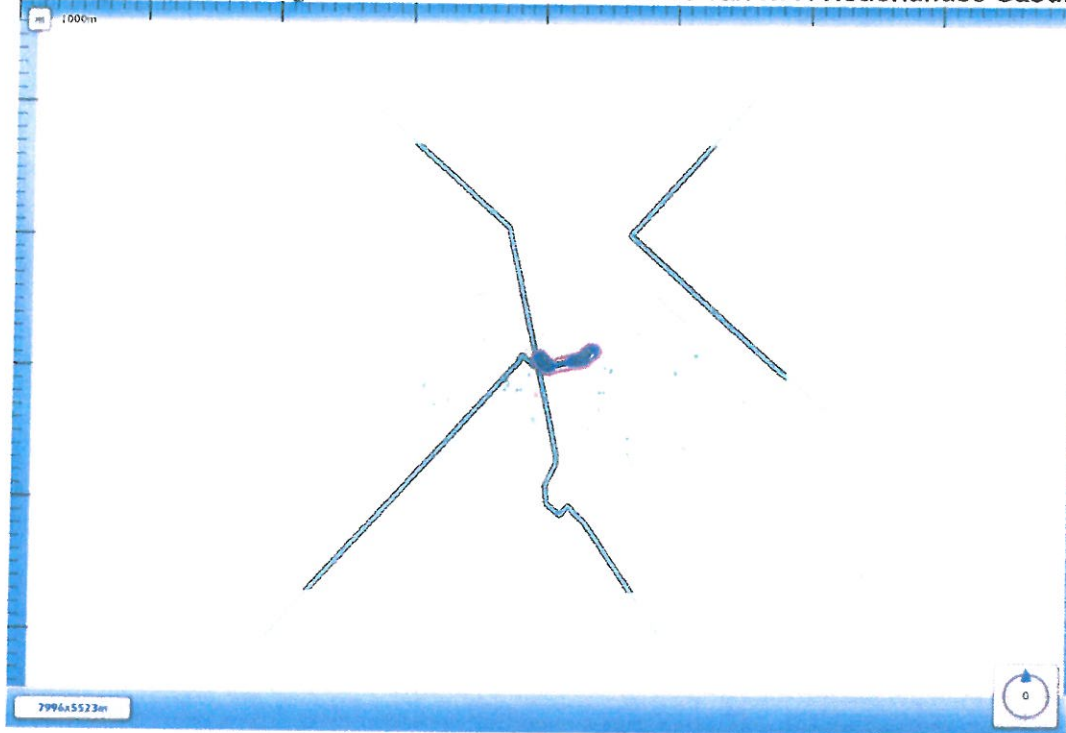
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie








3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.5 Figuur 3.5 Plaatsgebonden risico voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie



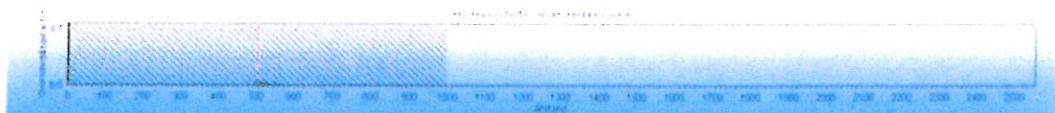
1E-4	
1E-5	
1E-6	
1E-7	
1E-8	

4. GROEPSRISICO SCREENING

Om in één oogopslag een indruk te krijgen van het groepsrisico wordt het groepsrisico gescreend alvorens voor specifieke segmenten FN-curves te visualiseren. Voor elk van de leidingen wordt per stationing de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico weergegeven. Deze is berekend door rondom elk punt op de leiding één kilometer segment te kiezen die gecentreerd ligt ten opzichte van dit punt. Voor deze kilometer leiding is een FN-curve berekend en voor deze FN-curve de overschrijdingsfactor.

De overschrijdingsfactor is de verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

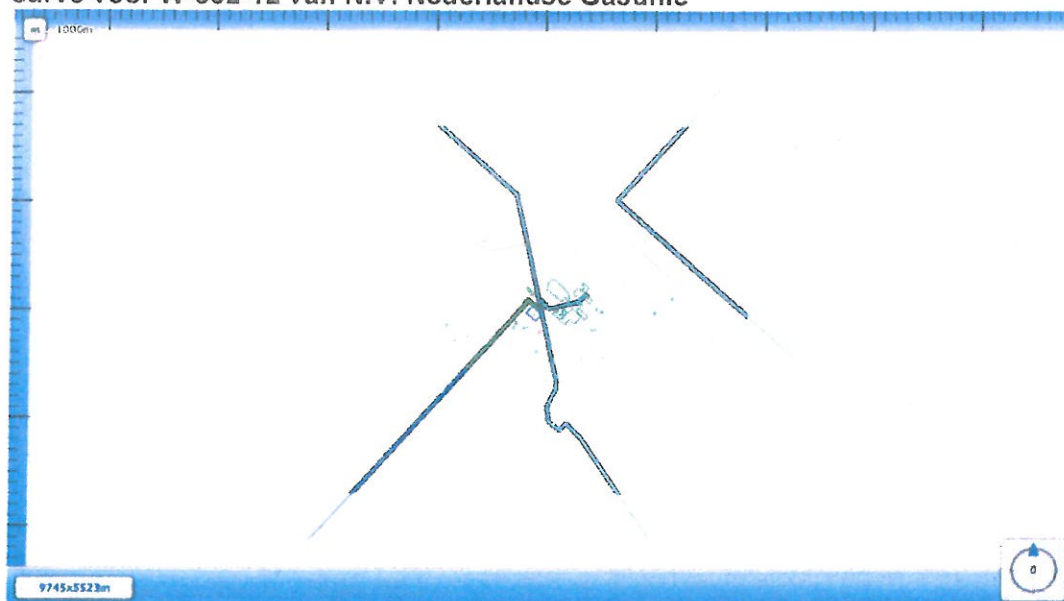
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie



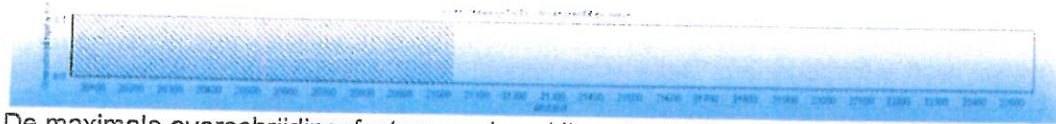
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 121 slachtoffers en een frequentie van $4.82E-009$.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan $7.054E-003$ en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 1000.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.1

Figuur 4.1 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie



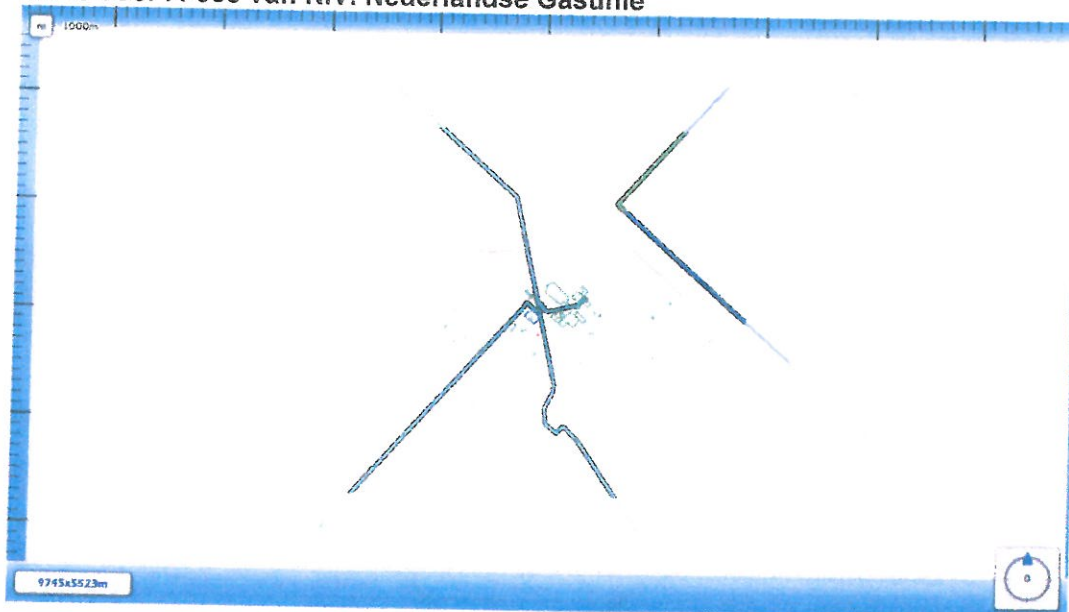
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie



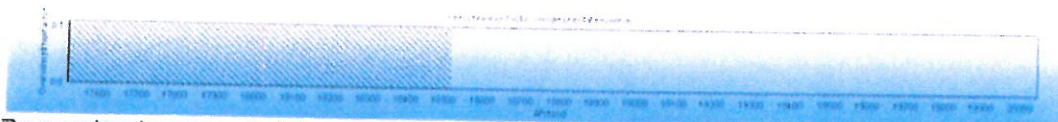
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 20040.00 en stationing 21040.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.2

Figuur 4.2 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie



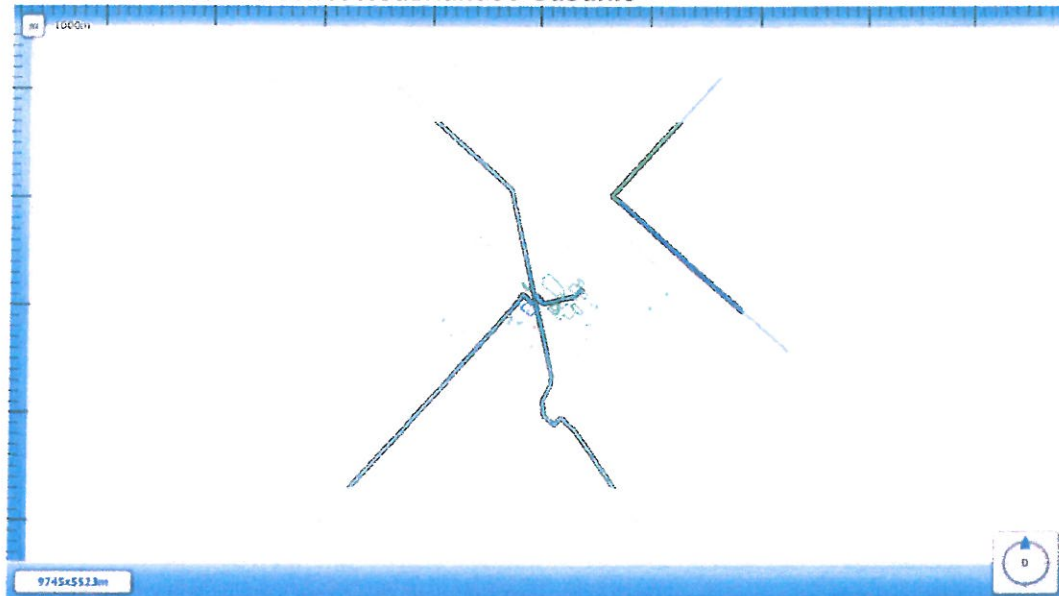
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie



De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 17520.00 en stationing 18520.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.3

Figuur 4.3 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie



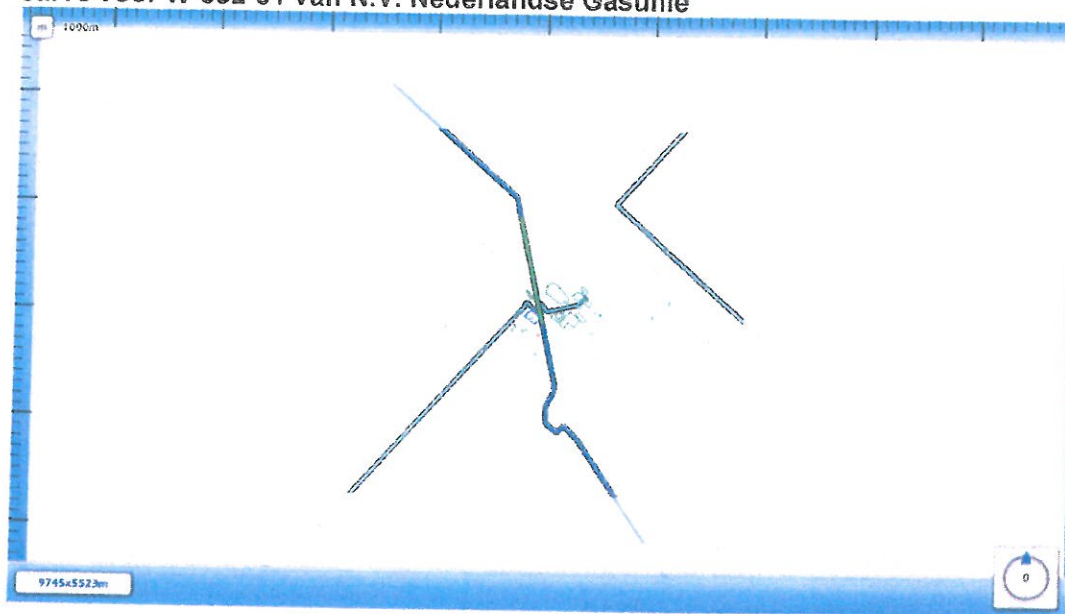
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



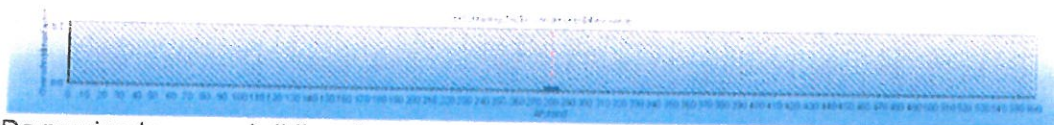
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 87 slachtoffers en een frequentie van $4.88E-008$.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.037 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 14130.00 en stationing 15130.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.4

Figuur 4.4 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



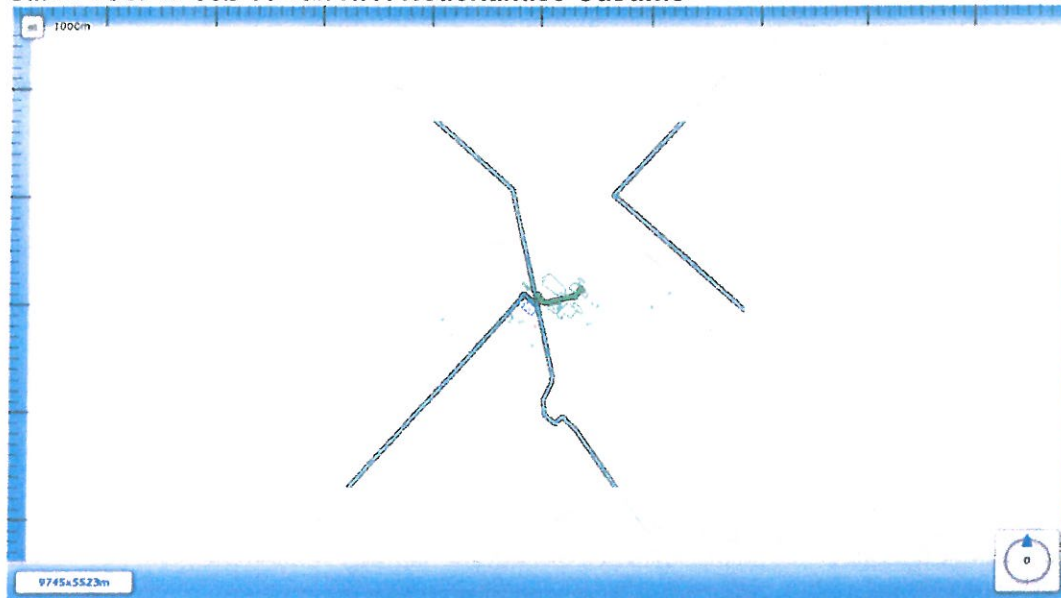
4.5 Figuur 4.5 Groepsrisico screening voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie



De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 48 slachtoffers en een frequentie van $3.62E-008$.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan $8.341E-003$ en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 560.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.5

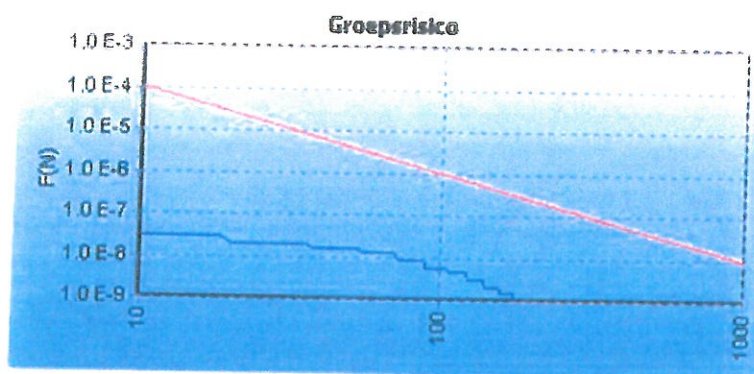
Figuur 4.5 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie



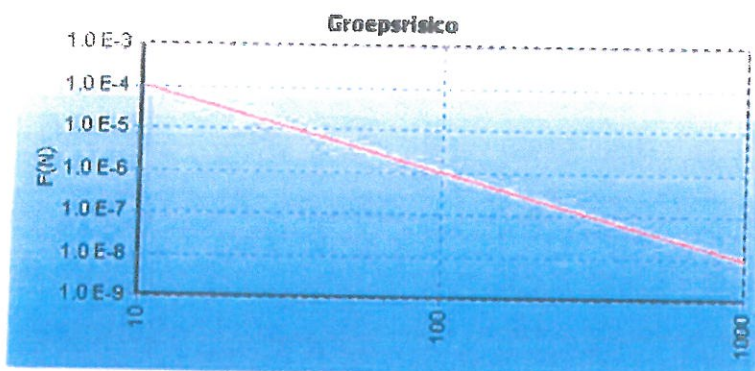
5. FN CURVES

Voor elk van de eerder genoemde leidingen is het groepsrisico berekend. Een samenvatting van de resultaten hiervan is gegeven in het voorgaande hoofdstuk; in dit hoofdstuk wordt voor elk van de leidingen de daadwerkelijke FN-curve gegeven van de (in termen van groepsrisico) "slechtste" kilometer van het betreffende tracé.

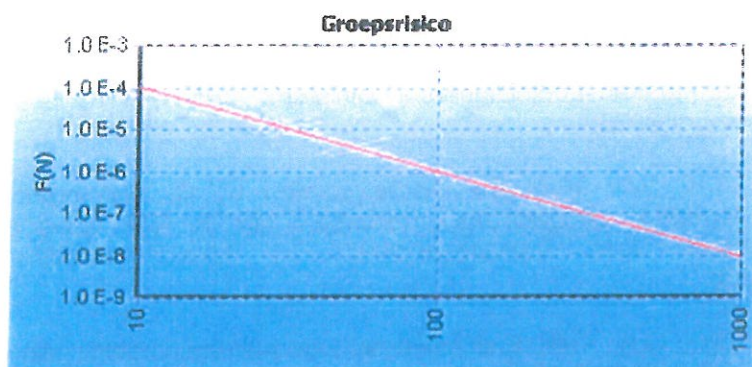
5.1 Figuur 5.1 FN curve voor W-532-12 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 1000.00



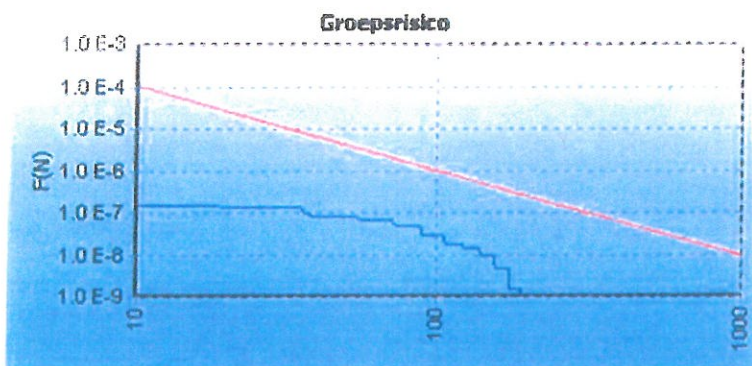
5.2 Figuur 5.2 FN curve voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 20040.00 en stationing 21040.00



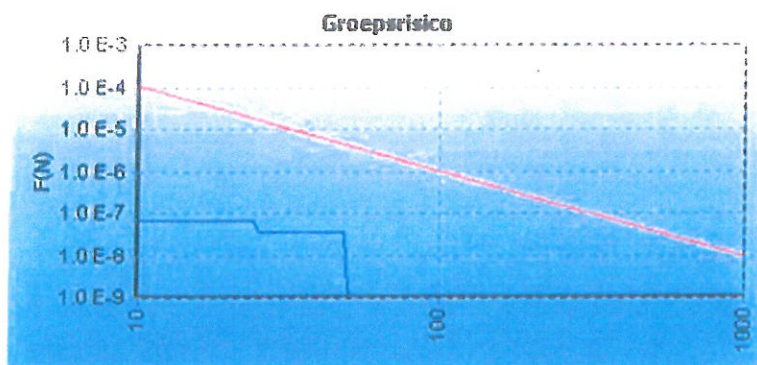
5.3 Figuur 5.3 FN curve voor A-554 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 17520.00 en stationing 18520.00



5.4 Figuur 5.4 FN curve voor W-532-01 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 14130.00 en stationing 15130.00



5.5 Figuur 5.5 FN curve voor W-532-05 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 560.00



6. REFERENTIES

- [1] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. Brief 390/06 CEV Lah/pbz-1191. 6 november 2006.
- [2] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Ministerie van VROM. Brief 2006.334302. 7 december 2006.
- [3] Laheij GMH, Vliet AAC van, Kooi ES. Achtergronden bij de vervanging van zoneringafstanden hogedruk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. RIVM-rapport 620121001/2008. 2008.
- [4] M. Gielisse, M.T. Dröge, G.R. Kuik. Risicoanalyse aardgastransportleidingen. N.V. Nederlandse Gasunie. DEI 2008.R.0939. 2008.



gemeente Haarlemmermeer

**bestemmingsplan
Hoofddorp Oranjestraat**

toelichting

ontwerp

april 2012

Inhoud

1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3	Doel en planvorm	4
1.4	Geldende bestemmingsplannen	4
1.5	Proces	5
1.6	Leeswijzer	6
2	BESTAANDE SITUATIE.....	7
2.1	Ruimtelijke structuur.....	7
2.2	Functionele structuur.....	7
3	BELEID EN REGELGEVING	8
3.1	Europa en Rijk.....	8
3.2	Provincie en regio	9
3.3	Gemeente	10
4	NIEUWE SITUATIE.....	13
4.1	Visie op het plangebied.....	13
4.2	Ruimtelijke structuur.....	13
4.3	Functionele structuur.....	13
5	ONDERZOEK EN BEPERKINGEN	14
5.1	Water.....	14
5.2	Bodem	18
5.3	Flora en fauna	18
5.4	Cultuurhistorie en archeologie	20
5.5	Geluid.....	21
5.6	Lucht.....	23
5.7	Externe veiligheid.....	24
5.8	Geur	25
5.9	Licht.....	25
5.10	Milieuzoneringen	26
5.11	Luchthavenverkeer.....	26
5.12	Kabels, leidingen en telecommunicatie-installaties	27
5.13	Explosieven	27
5.14	Milieueffectrapportage.....	27
6	UITVOERBAARHEID	28
6.1	Financiële uitvoerbaarheid.....	28
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	28
6.3	Handhaafbaarheid.....	29
7	JURIDISCHE ASPECTEN	30

7.1	Opzet regels en verbeelding.....	30
7.2	Inleidende regels	30
7.3	Bestemmingsregels	30
7.4	Algemene regels.....	31
7.5	Overgangs- en slotregels	31

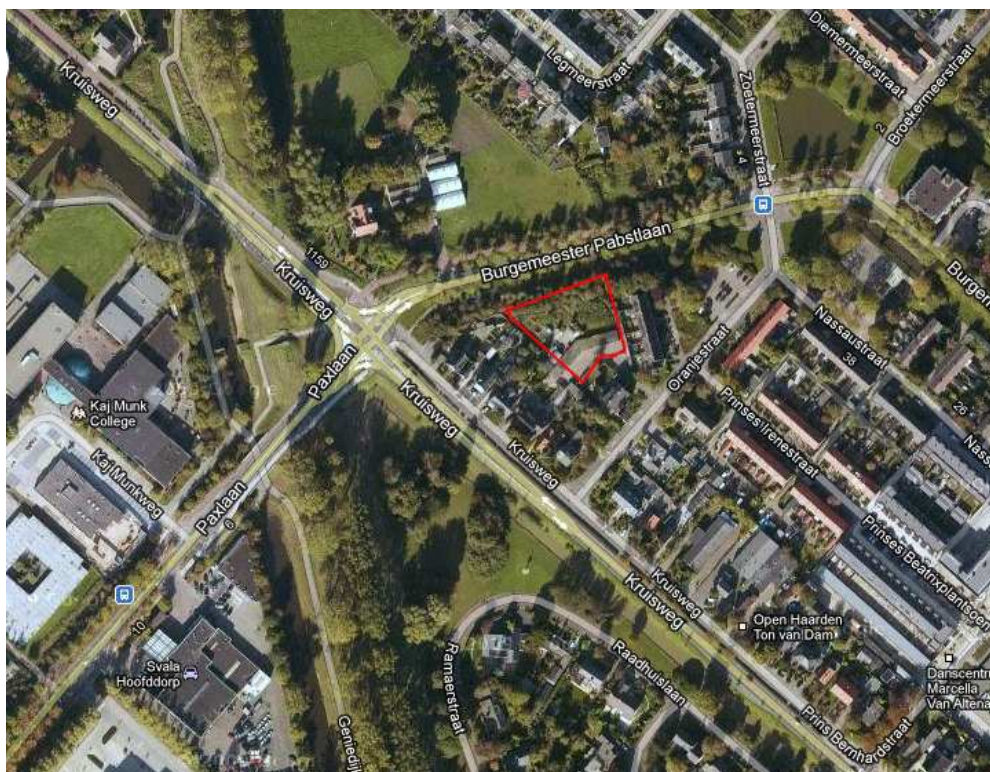
1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Haarlemmermeer heeft het verzoek ontvangen zes woningen te mogen bouwen op gronden tussen de Oranjestraat en de Burgemeester Pabstlaan te Hoofddorp. Tevens is verzocht daartoe een bestemmingsplan te maken. Voorliggend plan is daarvan het uitvloeisel. Het nieuwe bestemmingsplan vervangt een gedeelte van het geldende bestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied wordt omsloten door de Burgemeester Pabstlaan en de achterterreinen van de woningen Oranjestraat 1-19 (oneven) en Kruisweg 1133-1143 (oneven). Op de afbeelding hierna is de ligging van het plangebied globaal met een rode belijning aangegeven.



1.3 Doel en planvorm

Het bestemmingsplan beoogt de planologisch juridische regeling te bieden voor de overblijvende garageboxen en de zes nieuwe woningen, binnen de kaders van vastgesteld beleid.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Het geldende bestemmingsplan voor dit plangebied is Hoofddorp Noord. Voorts zijn enkele paraplu-bestemmingsplannen van toepassing. De belangrijkste daarvan is het Paraplubestemmingsplan Luchthavenindeling.

1.5 Proces

Voordat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te zijn doorlopen, zoals vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro). Deze procedure kent de volgende stappen.

Inspraak, doorgaans niet

De Wro kent voor het bestemmingsplan geen verplichting meer voor het voeren van een inspraakprocedure. Of er inspraak gehouden wordt, is afhankelijk van de gemeentelijke inspraakverordening.

De inspraakverordening van onze gemeente heeft het bieden van inspraak gekoppeld aan beleidsontwikkeling. Aangezien dit geen bestemmingsplan is dat ziet op beleidsontwikkeling, is geen inspraak gehouden voor dit plan en is volstaan met een zienswijzenperiode bij het ontwerpbestemmingsplan.

Overleg

Het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeente overlegt met alle betrokken instanties. Dat zijn in ieder geval de VROM-inspectie, de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het is Haarlemmermeers gebruik geworden ook plaatselijke platformorganisaties een reactiemogelijkheid te geven. De toelichting gaat in op de uitkomsten van het vooroverleg.

Ontwerpbestemmingsplan

De resultaten uit het overleg worden verwerkt in het bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt zes weken ter inzage gelegd. Een ieder kan in deze periode schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken.

Vaststelling bestemmingsplan

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzageligging van het ontwerpbestemmingsplan stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. Dat gebeurt met in achtname van de afweging over ingekomen zienswijzen.

Het vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzageligging kunnen belanghebbenden beroep ingesteld worden bij de Raad van State. Zij kunnen dat uitsluitend indien zij ook een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan hadden ingediend. Tegen de onderdelen die de gemeenteraad gewijzigd heeft vastgesteld, kunnen alle belanghebbenden beroep instellen.

Reactieve aanwijzing

De provincie en de minister hebben de mogelijkheid om in te grijpen in de vorm van een reactieve aanwijzing, voordat de beroepstermijn ingaat. Het onderdeel waar deze aanwijzing betrekking heeft, blijft dan geen onderdeel uitmaken van het bestemmingsplan.

Inwerkingtreding en onherroepelijk bestemmingsplan

Het bestemmingsplan treedt in werking de dag nadat de beroepstermijn is afgelopen en als binnen die termijn geen schorsingsverzoek is ingediend. Het plan is onherroepelijk als er door de Raad van State een einduitspraak is gedaan over het eventueel ingestelde beroep.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze toelichting beschrijven wij de bestaande situatie in het plangebied, zowel ruimtelijk als functioneel. In hoofdstuk 3 gaan wij in op het van toepassing zijnde beleid van rijk, provincie, regio en gemeente. In hoofdstuk 4 geven wij de nieuwe situatie van het plangebied weer. In hoofdstuk 5 staan de conclusies van onderzoeksrapporten en de in het plangebied geldende beperkingen. In hoofdstuk 6 gaan we in op de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 staan de juridische aspecten van het bestemmingsplan.

De regels staan in een apart stuk. Zij vormen met de verbeelding het juridisch bindend bestemmingsplan.

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Ruimtelijke structuur

Het plangebied heeft het karakter van een binnenterrein. De vorm van het terrein is ongeveer driehoekig. Ongeveer op het midden van het terrein staat een rij van elf garageboxen. Daarmee wordt het plangebied als het ware doorsneden. Voor het overige kent het plangebied geen bebouwing. Ten noorden van het plangebied is een groene strook langs de Burgemeester Pabstlaan. Evenzeer direct buiten het plangebied, is het omgrensd door de achterterreinen van woningen. Dat zijn de woningen Kruisweg 1133 tot en met 1143 (oneven) en Oranjestraat 1 tot en met 19.

2.2 Functionele structuur

De bestaande functies van het gebied komen redelijk overeen met de bestemmingen die de gronden in het geldende bestemmingsplan Hoofddorp-Noord hebben. Voor het verharde gedeelte aan de Oranjestraat-toegangskant geldt de bestemming Verblijfsgebied. Voor de garageboxen geldt de bestemming Autoboxen. En voor het graslandje achter, dus noordelijk van, de garageboxen geldt de bestemming tuinen en erven, waar geen gebouwen mogen worden gebouwd.

In het plangebied komen geen monumenten voor. Het plangebied zit niet in de invloedssfeer van een monument.

3 BELEID EN REGELGEVING

3.1 Europa en Rijk

3.1.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte (2006) bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De bij de nota behorende Uitvoeringsagenda biedt inzicht in de belangrijkste bij het beleid horende ruimtelijke investeringen en uitvoeringsacties. De nota legt het nationaal ruimtelijke beleid vast tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Het kabinet staat een dynamisch, ontwikkelingsgericht ruimtelijk beleid voor en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen het Rijk en de decentrale overheden.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

1. het versterken van de internationale concurrentiepositie;
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden waarden;
4. het borgen van de veiligheid.

Nederland ontwikkelt zich tot een netwerksamenleving en een netwerkeconomie. Zo worden in de Nota Ruimte een zestal nationale stedelijke netwerken in Nederland genoemd, waaronder de Randstad Holland, waarbinnen het plan 'Hoofddorp Oranjestraat' is gelegen.

3.1.2 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit (2006) geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid tot 2020. Door in het ruimtelijk beleid uit te gaan van de beschikbare infrastructurele capaciteit en door rekening te houden met de gevolgen voor verkeer en vervoer, kunnen regio's extra mobiliteit voorkomen. De doelstellingen van het beleid zijn:

- Het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
- Het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
- Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- Het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de planologische doorwerking van de risicozones. Zij nemen de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen mee in het ruimtelijk beleid en maken de afwegingen. Van de decentrale overheden wordt bovendien verwacht dat zij vanuit hun eigen verantwoordelijkheid gesignaleerde problemen eerst op lokaal dan wel regionaal niveau oplossen.

Voorliggend plan maakt geen inbreuk op deze beleidsdoelen.

3.1.3 Structuurvisie Randstad 2040

De Structuurvisie Randstad 2040 geeft aan hoe de Randstad tot 2040 kan uitgroeien tot een internationaal krachtige, duurzame en aantrekkelijke regio. In zijn visie stelt het kabi-

net de steden centraal. Het wil dat nieuwe woonhuizen en kantoren vooral in de steden worden gebouwd om de stad sterker en aantrekkelijker te maken. Het kabinet wil het platteland ontzien en open en groen houden. Nabij de steden komen plekken van groene topkwaliteit. Het kabinet wil verder natuur en water van het Groene Hart verbinden met het IJsselmeer, de Zeeuwse wateren, de kust en de Utrechtse Heuvelrug. Het plan is een voorbeeld van binnenstedelijke woningbouw en voldoet daarmee aan het eerstgenoemde beleidsdoel.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

In 2001 verscheen de kabinetsnota "Een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid", bekend als het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4). Daarin is het te voeren milieubeleid uiteengezet. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. Volgens het NMP4 moet het lukken binnen dertig jaar te zijn overgestapt naar een duurzaam functionerende samenleving. Dan zijn wel ingrijpende maatschappelijke (inter)nationale veranderingen en maatregelen nodig.

Duurzaamheid zal vooral op het bouwplanniveau worden geïmplementeerd.

3.2 Provincie en regio

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040; Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 21 juni 2010 de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. De hoofddoelstelling van de structuurvisie is behoud van de mooie, veelzijdige en internationaal concurrerende provincie, door in te zetten op klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik.

In de periode tot 2040 zullen verdere globalisering en klimaatverandering en veranderingen en trends op nationaal en lokaal niveau grote gevolgen hebben voor Noord-Holland. Deze veranderingen leiden tot een aantal belangrijke ruimtelijke opgaven en keuzen.

Door te kiezen voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen blijft het landelijk gebied open en dichtbij. Door voorzichtig om te gaan met uitleg buiten bestaande kernen wordt ingespeeld op de veranderingen in de bevolkingsontwikkeling op langere termijn. Door in te zetten op het op eigen grondgebied opwekken van duurzame energie wordt actief bijgedragen aan de CO₂-reductie. Door versterking van de waterkeringen en het aanleggen van calamiteitenbergingen wordt het land droog gehouden. En door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de eigen kenmerken, blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

Voor de woningbouwopgave van ruim 200.000 woningen tot 2040 is vooral ruimte gezocht binnen het bestaande bebouwde gebied. Zogenaamde "uitleg" is beperkt gebleven. Voor deze uitzonderingen op de regel is met name ruimte gezocht in het economische kerngebied van de metropoolregio, dat zich uitstrekt van de Bollenstreek in Zuid-Holland tot Lelystad in Flevoland en Utrecht.

In de structuurvisie en de verordening is het gebied aangeduid als 'bestaand bebouwd gebied'. Het beleid is daarbij gericht op duurzaam ruimtegebruik. Een van de elementen daarvan is voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting. Daarbij heeft de provincie de voorkeur voor binnenstedelijk bouwen, wat niet ten koste gaat van buitenstedelijk landschap.

Het voorliggende plan geeft invulling aan dit beleid.

3.2.2 Provinciale Woonvisie 2010-2020

Op 27 september 2010 hebben Provinciale Staten de Provinciale Woonvisie 'Goed Wonen in Noord-Holland 2010-2020' vastgesteld. In deze visie staat als doelstelling: "in 2020 beschikken de inwoners van Noord-Holland over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu". De Regionale Actieprogramma's (RAP's) zijn het instrument om dit doel te bereiken.

Wij denken dat het kwalitatief goed wonen is in dit plangebied.

3.2.3 Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland

Het Verkeers- en vervoersplan Noord-Holland uit 2003 is in 2007 geactualiseerd. Dit provinciale verkeer- en vervoersplan is voor tenminste vijf jaren geldig.

Het verkeers- en vervoerplan heeft als speerpunten: anders betalen voor mobiliteit, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement, impuls fiets, hoogwaardig openbaar vervoer, verkeersmanagement, goederenvervoer en ruimtelijke ontwikkelingen. Uitgangspunt hierbij is gebiedsbenadering, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

Bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen wil de provincie dat duidelijk wordt gemaakt hoe de bereikbaarheid wordt vormgegeven. De bereikbaarheid van het gebied moet gegarandeerd zijn alvorens tot ontwikkeling kan worden overgegaan.

Het plangebied is voldoende voorzien van ontsluiting en bereikbaarheid.

3.3 Gemeente

3.3.1 Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015

De gemeenteraad heeft in december 1997 de "Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015" vastgesteld. De Toekomstvisie vormt een vervolg op het Structuurplan Haarlemmermeer 2005 en geeft een integrale ruimtelijke langetermijnvisie voor de komende twintig jaar op het woon- en leefmilieu, de economie en de mobiliteit in de gemeente. In de Toekomstvisie wordt ingezet op verdere economische groei, voldoende en gevarieerde woningen en voorzieningen, verbetering van het openbaar vervoer en behoud en versterking van natuurwaarden en recreatiewaarden. Dit alles binnen een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente.

De Toekomstvisie is uitgewerkt in negen zogeheten bouwstenen van beleid, die onderling nauw met elkaar samenhangen. Wij noemen daarvan de twee die relevantie hebben voor het plan.

- Hoofddorp, stad van Haarlemmermeer;
- Behoud karakter en leefbaarheid van de kernen.

3.3.2 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is in voorontwerpfase.

De ontwerpstructuurvisie Haarlemmermeer 2030 hebben wij vastgesteld in maart 2012.

Vervolgens is daarover participatie gevoerd. Hierin staat ten aanzien van deze locatie een typering als bestaand stedelijk gebied.

De beoogde woonfunctie past daarin.

3.3.3 Structuurvisie Hoofddorp is in voorontwerpfase.

De voorontwerpstructuurvisie Hoofddorp 2030 hebben wij vastgesteld in februari 2012.

Vervolgens wordt daarover participatie gevoerd. Hierin staat ten aanzien van deze locatie een typering als bestaand stedelijk gebied.

De beoogde woonfunctie past daarin.

3.3.4 Woonvisie 2008-2011; Woonvisie 2012-2015

Op 4 december 2008 heeft de gemeenteraad de nota "Woonvisie 2008-2011" vastgesteld. Leidraad voor nog op te stellen woningbouwprogramma's is daarin gesteld op 40 procent sociale huur en goedkope koop en 60 procent (middel)dure segment. De woonruimteverdeling in de sociale sector in de Stadregio Amsterdam is nog altijd een kwestie van het verdelen van schaarste. Woningtoewijzing blijft maatwerk waarbij de gemeente extra aandacht geeft aan kwetsbare groepen.

De uitvoeringagenda omvat concrete woonproductieafspraken met wooncorporaties:

- het voortvarend tot uitvoering brengen van de woningproductie;
- programma's van stedelijke vernieuwing en transformatie: Het stimuleren van duurzaamheid, veiligheid en toegankelijkheid in (met name) de bestaande woningvoorraad;
- samenhang aanbrengen tussen de fysieke en sociale aanpak van buurten die extra kwaliteitsimpulsen nodig hebben;
- het leveren van een hogere bijdrage aan lokale doorstroming en de huisvesting van kwetsbare groepen, waaronder starters.

In de planontwikkeling, die loopt vanaf enkele jaren geleden, is rekening gehouden met de Woonvisie 2008-2011.

Het plan voldoet ook aan de Woonvisie 2012-2015, ook al is die er niet op van toepassing.

3.3.5 Milieubeleid Haarlemmermeer

Het college heeft in 2004 de nota "Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030" vastgesteld. Daarin hebben wij de centrale doelstelling van het gemeentelijk milieubeleid als volgt geformuleerd: "In 2030 hebben we de voorwaarden bereikt voor een duurzame en leefbare groei en ontwikkeling".

In de gemeentelijke visie concentreren de milieuinspanningen zich op drie hoofdonderwerpen:

- ontwikkeling: maatregelen bij ruimtelijke ontwikkelingen die vooral de milieudruk beogen te verminderen (bijvoorbeeld grondstoffenbesparing, beperken wateroverlast, gezond bouwen);
- beheer: milieu-inspanningen die de leefomgeving beogen te verbeteren (bijvoorbeeld vermindering afval, garanderen veiligheid en luchtkwaliteit);
- klimaat: alle activiteiten die ervoor zorgen dat er minder CO₂ de lucht in gaat teneinde het broeikaseffect te verminderen (realiseren van windmolens, energiebesparing, enzovoorts).

Eén van de speerpunten is dat ruimtelijkeontwikkelingsprojecten duurzaam worden ontwikkeld volgens het ambitieniveau uit de daarvoor ontwikkelde beleidskaders.

3.3.6 Klimaatbeleid Haarlemmermeer

Bij raadsbesluit van 2 juli 2009 heeft de gemeenteraad zijn 'Klimaatbeleid 2009-2020' vastgesteld. Dat gaat ook over nieuwbouwwoningen. De uitwerking van de diverse thema's en randvoorwaarden zal resulteren in een nog te schrijven gemeentelijk plan van aanpak.

3.3.7 Welstandsnota 2010

De gemeenteraad heeft op 18 februari 2010 de welstandsnota 2010 vastgesteld.

De welstandsnota geeft het geldende welstandsbeleid van Haarlemmermeer weer. In de welstandsnota is het grondgebied van Haarlemmermeer onderscheiden naar welstandsregimes van verschillende 'zwaarte': een beperkt, een regulier en een bijzonder regime, met een oplopende reeks toetsingscriteria.

Een aanvraag die valt onder het beperkte welstandsregime, wordt door of namens het college getoetst of deze voldoet aan de loketcriteria. Een aanvraag die valt onder het reguliere of bijzondere welstandsregime, zal altijd voor advies aan de welstandscommissie worden voorgelegd. Als een aanvraag valt onder het regulier welstandsregime, zal worden volstaan met een enkelvoudige toets door een lid van de welstandscommissie. Als een aanvraag valt onder het bijzonder welstandsregime, zal de voltallige welstandscommissie een advies aan het college geven.

De welstandscommissie beoordeelt de gevolgen van de ruimtelijke ingreep voor de kwaliteit van de openbare ruimte, het algemeen belang. Daarbij gaat het niet om mooi of lelijk, maar om elementen als compositie, schaal, maat, ritme, verhoudingen, materialen en kleuren.

De toepassing op 'Hoofddorp Oranjestraat' geeft aan, dat daar het reguliere regime geldt.

4 NIEUWE SITUATIE

4.1 Visie op het plangebied

Het plangebied heeft nu het karakter van een binnenterrein en valt daarom niet op. Aan de zijde van de Burgemeester Pabstlaan is hoogopgaand groen. Dat heeft geen hoogstaande kwaliteit. Een andere invulling aan die zijde, zoals nu in de vorm van de geprojecteerde woningen, is daarom uit groenoogpunt niet bezwaarlijk. Uit stedenbouwkundig oogpunt en qua woonbeleid is de woonfunctie een welkome invulling.

4.2 Ruimtelijke structuur

De invulling van het terrein met woningen vindt plaats in de vorm van twee blokjes van elk drie woningen, beide in de lengterichting van de Burgemeester Pabstlaan, met de voorzijde naar die laan toegekeerd. Zo geleiden de nieuwe woningen op traditionele wijze de weg waarlangs zij mogelijk gemaakt zijn.

Zes van de elf garageboxen worden gehandhaafd. De overige worden gesloopt. Die ruimte wordt benut voor de toegankelijkheid van de woningen en voor parkeerruimte.

De locatie blijft onveranderd ontsloten op de Oranjestraat.

Een nieuw element is de ontsluiting van het plangebied, uitsluitend voor langzaam verkeer, op de Burgemeester Pabstlaan.

4.3 Functionele structuur

Binnen de nieuw bestemde woonfunctie zijn, overeenkomstig het ingediende ontwerp van de woningen, woningen in twee lagen plus kap mogelijk gemaakt. Dit sluit aan bij de maatvoering van de omringende en als zodanig bestemde woningen aan de Kruisweg en de Oranjestraat.

Door de afstand die de nieuwe woonbebouwing in acht neemt van de Burgemeester Pabstlaan, blijft een substantieel deel van de groenzone intact. En de doorsteek voor langzaam verkeer naar deze laan doet daar niet aan af.

Er zijn in het plangebied geen natuurwaarden die in het bestemmingsplan bescherming behoeven.

Het woonbeleid krijgt overeenkomstig de Woonvisie 2008-2011 in het plan gestalte: drie woningen zijn starterswoningen en er zijn drie woningen in het middensegment.

De buitenruimte van het plangebied wordt zo ingericht dat ruimte is voor de 11 parkeerplaatsen die deze zes woningen volgens de Haarlemmermeerse parkeernormering vergen. Voor het overige is voldoende ruimte voor de nodige in- en uitrijbewegingen.

In het verkeersbeleid staat het bevorderen van bereikbaarheid voorop. Op de schaal van 'Hoofddorp Oranjestraat' betekent dit een even simpele als duidelijke verkeersstructuur: handhaving van de bestaande ontsluiting van het gebied op de Oranjestraat voor alle verkeer. Een nieuw element is een uitmonding op de Burgemeester Pabstlaan, tussen de twee blokjes woningen door, alleen voor langzaam verkeer.

5 ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

5.1 Water

5.1.1 Beleid en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in het jaar 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt en dat er binnen heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water.

Waterwet

De Waterwet, die op 22 december 2009 in werking is getreden, regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Ook is via de Invoeringswet Waterwet de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast de Waterwet blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

Het Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan geldt voor de planperiode 2009-2015. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Het heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan formuleert een antwoord op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeert in duurzaam waterbeheer.

Wet "Verankering en bekostiging gemeentelijke watertaken"

Per 1 januari 2008 is de wet "Verankering en bekostiging gemeentelijke watertaken" van kracht geworden. Daarmee is de zorgplicht van de gemeente uitgebreid tot afvalwater, hemelwater en grondwater. Voorheen beperkte de wettelijke zorgplicht zich tot het inzamelen en transporteren van afvalwater.

De zorgplicht van de gemeente omvat:

- een zorgplicht voor de inzameling en transport van het stedelijk afvalwater;
- een zorgplicht voor de doelmatige inzameling en verwerking van het afvloeiend hemelwater;
- een zorgplicht voor het in openbaar gebied treffen van maatregelen, om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming te voorkomen.

Provinciaal waterplan Noord-Holland 2010-2015, "Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren"

Klimaatbestendig waterbeheer speelt een centrale rol in het Waterplan Noord-Holland 2010-2015. Het plan is van toepassing op grondwater en oppervlaktewater. Het Waterplan geeft de strategische waterdoelen tot 2040 en de concrete acties tot 2015. Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling pro-actief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid.

Waterbeheerplan 2010-2015 (Hoogheemraadschap van Rijnland)

Voor de planperiode 2010-2015 is het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing. In dit plan geeft Rijnland aan wat zijn ambities voor deze periode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

Keur en Beleidsregels (Hoogheemraadschap van Rijnland)

In de meest recente Keur (2009) is ingespeeld op de totstandkoming van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan deze Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem.

De Keur maakt het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn taken als beheerder van de waterkwaliteit en waterkwantiteit kan uitvoeren. Het is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebods- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatwerken. Het bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatwerken en ook voor het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem.

Voor hoofdwatergangen is een beschermingszone bepaald van vijf meter breedte, gemeten vanuit de insteek. De beschermingszone van de overige watergangen betreft een strook van twee meter, gemeten vanaf de insteek. Bebouwing en beplanting mogen niet plaatsvinden binnen zowel de kernzone als de beschermingszone.

Waterkeringen zijn ingedeeld in drie zones: een kernzone, een beschermingszone en een buitenbeschermingszone. Als kernzone wordt aangemerkt het gedeelte van de waterkering gelegen tussen de buitenteenlijn (snijvlak kade boezemwaterlijn) en de insteek aan de polderzijde. Als beschermingszone wordt aangemerkt een 15 meter brede strook aan weerszijden van de kernzone. Als buitenbeschermingszone wordt aangemerkt een 50 meter brede strook aan weerszijden van de beschermingszones.

In de Keur staat voor welke activiteiten in deze zones geboden en verboden gelden. Er staan bepalingen bij over ontgraving, bebouwing en beplanting ter bescherming van de waterkerende functie en de waterbeheersing van waterkeringen.

Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning. De

Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen.

In de Beleidsregels die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt. In het geval van herstructurering, nieuwbouwplannen of andere ruimtelijke ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak vergroot wordt, zal er watercompensatie plaats moeten vinden. Die compensatie is door het Hoogheemraadschap van Rijnland gesteld op een aandeel open water van minimaal 15 procent van de toename aan verhard oppervlak. Bij demping van oppervlaktewater is volledige compensatie van toepassing.

De inrichting van bestaande of nieuwe watergangen moet worden afgestemd op een goede waterkwaliteit of verbetering ervan. Hierbij kan worden gedacht aan het streven naar aaneengesloten waterelementen, natuurvriendelijke oevers, minimale waterdiepte, een minimum aan duikers of andere kunstwerken, watercirculatie en doorspoelbaarheid. Bij werkzaamheden of toekomstige (her)inrichting zullen maatregelen als afkoppelen van schoon verhard oppervlak van daken en wegen - gelet op de knelpunten in het watersysteem - worden overwogen.

Waterstructuurvisie (Hoogheemraadschap van Rijnland)

In de Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder heeft het hoogheemraadschap het waterbeleid (een klimaatbestendig en robuust watersysteem) verder geconcretiseerd. Het watersysteem wordt vormgegeven volgens principes: flexibele peilen, hogere peilen, lijn/vlakkormig ontwerp en optimalisatie van de inrichting. Hierbij worden de belangen van de bestaande en nieuwe gebruiksfuncties zoveel mogelijk ondersteund. De eerste drie principes zijn met name van toepassing bij gewijzigd gebruik.

Waterplan Haarlemmermeer

Het Waterplan Haarlemmermeer is in mei 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. De hierin gestelde doelen met betrekking tot de riolering, het oplossen van infrastructuur knelpunten en nemen van maatregelen, zijn ook opgenomen in het verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2009-2013.

In het Waterplan Haarlemmermeer zijn beleidsmatige en operationele afspraken gemaakt over het watersysteem en de waterketen, waaronder ook zijn begrepen de riolering en het stedelijke ontwateringsstelsel. De belangrijkste afspraken uit het Waterplan Haarlemmermeer zijn:

- Voor nieuwbouwingebieden wordt een verbeterd gescheiden rioolstelsel toegepast of een stelsel met een vuiluitworp minder dan of gelijk aan een verbeterd gescheiden stelsel. Er wordt gestreefd naar het afkoppelen van zo veel mogelijk schoon verhard oppervlak;
- Grondeigenaren zijn bij grondwateroverlast zelf verantwoordelijk voor de afvoer van grondwater van hun terrein;
- Een maatregelenpakket voor het aanpakken van knelpunten in de waterkwantiteit en waterkwaliteit;
- De hoeveelheid rioolvreemd water wordt teruggedrongen.

Gemeentelijk rioleringsplan 2009-2013

Het verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2009-2013, in maart 2009 door de gemeenteraad vastgesteld, geeft de hoofdlijn van het riolerings-, hemelwater- en grondwaterbeleid weer. Dit plan heeft een beleidsmatig en strategisch karakter. Streefbeelden, doelen en functionele eisen worden benoemd. Het Gemeentelijk rioleringsplan geeft de kaders voor het beheer van de middelen die nodig zijn voor het

uitvoeren van de taken die bij de wettelijke zorgplicht behoren. Het gemeentelijk roleringsplan richt zich op het stedelijk waterbeheer in de Haarlemmermeer. Voor het buitengebied richt de zorg zich voornamelijk op het inzamelen van het afvalwater en minder op de zorg voor hemelwater en grondwater.

5.1.2 Onderzoek

Een watertoets voor het plangebied dient deel uit te maken van de toelichting. Deze wordt opgesteld volgens de 'handreiking watertoets' van Rijnland.

Watersysteem

Haarlemmermeer valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het stelsel van kanalen en meren dat dient als aanvoer- en afvoersysteem van het water in het beheersgebied, wordt de boezem genoemd. Ook dient de boezem voor de ontvangst en afvoer van effluent van de afvalwaterzuiveringsinstallaties. Het peil van de boezem wordt gehandhaafd op circa NAP -0,60 meter.

Haarlemmermeer is waterhuishoudkundig verdeeld in meer dan 70 verschillende watersystemen. In deze watersystemen, ook wel peilvakken genoemd, worden verschillende waterpeilen gevoerd. Daarbinnen is één "hoofdvak" te onderscheiden; de polderboezem. Dit is een aaneengesloten watersysteem waarop bijna alle peilvakken binnen Haarlemmermeer het overtollige water lozen.

In de polderboezem, GH-52.140.00, wordt naar een peil gestreefd van in de zomer NAP min 5,87 meter en in de winter (schouwpeil) NAP min 6,02 meter.

Het overtollige water binnen de polderboezem wordt door de gemalen Lijnden, Koning Willem I en Leeghwater naar de Ringvaart gepompt. Bij het gemaal Leeghwater bevindt zich eveneens een inlaat, waar in tijden van watertekort water uit de Ringvaart ingelaten kan worden. In de Ringdijk zijn ook diverse kleine inlaten aanwezig.

Het plangebied ligt in peilvak GH-52.140.46 van de Haarlemmermeerpolder met een vast peil van NAP min 5,72 m en wordt middels het inlaatgemaal Kruisweg 1197 vanuit de polderboezem van water voorzien en op peilgehouden.

In het Waterplan Haarlemmermeer worden knelpunten in het watersysteem van de gemeente beschreven. De waterkwaliteit is in de hele gemeente matig. Dit komt door de aanwezigheid in het water van voedingsstoffen, de zogenaamde nutriënten. Dit betreft vooral stikstof en fosfor, en vanwege gebruik van landbouwbestrijdingsmiddelen een teveel aan zout.

Voor Hoofddorp Oranjestraat worden geen specifieke knelpunten genoemd.

Taakverdeling

Het beheer van het water in het plangebied is de verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Rijnland beheert het regionale boezemwater en is verantwoordelijk voor de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het oppervlaktewater in polders en boezem. Rijnland zuivert het afvalwater in het gehele beheersgebied en toetst tevens de vuiluitworp uit het gemeentelijk rioolstelsel.

Rijnland is tevens verantwoordelijk voor de waterhuishouding, de beveiliging tegen hoog water, het beheer en het onderhoud van de hoofdwatergangen, het peilbeheer, en de aanvoer en afvoer van water.

De aangrenzende eigenaren onderhouden de overige watergangen.

De gemeente Haarlemmermeer is verantwoordelijk voor het bouwrijp maken, de aanleg en zorg voor de riolering en de bescherming van landschappelijke waarden van wateren en de ontwatering.

Ontwikkelingen

Het bestemmingsplan kent een ontwikkelingen waarbij toename plaatsvindt van verhard oppervlak. Die toename is 483 m². Desgevraagd heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland de initiatiefnemer per brief d.d. 18 juli 2011, nr. 1132629, te kennen gegeven dat geen compenserende maatregelen behoeven te worden opgenomen. Er hoeft dan ook niet te worden voorzien in nieuw oppervlaktewater. Rijnland heeft in deze brief ingestemd met de waterparagraaf.

5.1.3 Conclusie

Op grond van het vorenstaande levert het aandachtsgebied 'water' geen belemmering op voor het bestemmingsplan.

Rijnland heeft ons voorzien van een positief wateradvies.

5.2 Bodem

5.2.1 Beleid en regelgeving

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en bodem met elk hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

- Sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- Licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden);
- Schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden).

Voor alle typen grond spelen de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit (BsB) en de Vrijstellingsregeling grondverzet een rol. Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde en de milieuhygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden. Bodemgebruikswaarden zijn een product van het functiegericht saneringsbeleid "Van Trechter naar Zeef".

Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Dit besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.

5.2.2 Onderzoek

Het bureau Inpijn-Blokpoel heeft een verkennend bodemonderzoek gedaan en heeft daarover op 24 november 2010 een rapport uitgebracht.

Er is sprake van diverse stoffen in concentraties op grond waarvan de grond niet als onverdacht te kwalificeren is. Grond die eventueel moet worden afgevoerd, is niet zonder meer elders te gebruiken.

De gemeente heeft het rapport beoordeeld en is het eens met deze bevindingen.

5.2.3 Conclusie

Over het geheel leidt de rapportage en de beoordeling tot de conclusie dat de kwaliteit van de bodem aanvaardbaar wordt geacht voor de beoogde woonfunctie.

5.3 Flora en fauna

5.3.1 Beleid en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn

De natuurbescherming is onderverdeeld in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming vindt plaats via de Vogel- en Habitatrichtlijn, richtlijnen voor Natura 2000. Deze richtlijnen zijn uitgewerkt in nationale wetgeving en dus niet rechtstreeks van toepassing. De soortenbescherming is geregeld via de Flora- en Faunawetgeving.

Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet (1998) regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermd moeten worden. De reikwijdte van de wet gaat verder dan alleen de gebieden zelf, omdat hij is gekoppeld aan het complete leefgebied van de populaties die in de te beschermen gebied leven. Hoever de reikwijdte gaat is daarmee afhankelijk van de soorten die voorkomen in de te beschermen gebieden. Voor de meeste soorten is de reikwijdte ongeveer samenvallend met de gebiedsgrenzen, maar er zijn uitzonderingen: de meervleermuizenpopulatie van Natura 200 gebied Markermeer foerageert tot op tientallen kilometers afstand, ook rondom en in de Haarlemmermeer!

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet regelt de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen die voorzien in een bescherming van vogel-, planten- en diersoorten en hun leefomgeving. Deze wet heeft niet alleen als doel de zeldzame plant- en diersoorten, maar alle in het wild voorkomende soorten in stand te houden. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden.

De Flora- en faunawet is een raamwet en werkt volgens het 'nee-tenzij-principe'. Alle flora en fauna moet in principe worden ontzien, in de zin dat zij niet onnodig mogen worden verstoord (zorgplicht). Bij algemene maatregel van bestuur worden (in verschillende mate) beschermde planten- en diersoorten aangewezen. De wet geeft aan dat het verboden is beschermde inheemse planten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op een andere manier van hun groeiplaats te verwijderen. Tevens is het verboden om de beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, opzettelijk te verontrusten, nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, weg te nemen of te verstoren. Alle gewervelde dieren zijn beschermd, evenals sommige insecten en planten. Uitgezonderd zijn enkele plaagdieren: huismuis, bruine rat, zwarte rat, en de vissen die onder de visserijwet vallen.

Bij ruimtelijke ingrepen dient beoordeeld te worden in welke mate sprake is van negatieve effecten van de voorgenomen werkzaamheden op aanwezige soorten.

Ten aanzien van zwaar beschermde natuur is bij ruimtelijke ingrepen een ontheffing nodig, waarin onder meer wordt geregeld hoe met de aanwezige dieren wordt omgegaan, welke mitigerende maatregelen worden genomen en hoe natuur wordt gecompenseerd. Ten aanzien van alle broedvogels geldt dat tijdens het broedseizoen van half maart tot 1 augustus geen verstoring mag optreden. Indien de ruimtelijke ingrepen in deze periode een aanvang nemen, dan dient een ontheffing te worden aangevraagd. Buiten het broedseizoen is geen ontheffing nodig bij ruimtelijke ingrepen, tenzij permanente vaste rust- of verblijfplaatsen van vogels in het gebied aanwezig zijn. (Roestbomen voor ransuilen, spechtenholen en vaste jaagtakken van ijsvogels zijn ook beschermd.)

Voor zwak beschermde natuur geldt dat het gespaard moet blijven of moet worden verplaatst dan wel de kans moet krijgen te vluchten naar een andere plek waar de exemplaren een gereede kans van voortbestaan hebben.

5.3.2 Onderzoek

Het plangebied valt niet binnen een beschermd Natura 2000-gebied. Het is geen biotoop voor de meervleermuis of andere diersoorten uit een Natura 2000-gebied.

5.3.2.1 Beschrijving aanwezige biotopen

Het betreft een open veld met gemaaid gras, smalle weegbree en heermoes, daarlangs een bosrand met ruigtekruiden (speerdistel, brandnetel, kruldistel, smeerwortel) en daarin 8 exemplaren weverskaarde (beschermd, algemene soort).

Verder een serie garageboxen met verharding.

Een deel van het open veld is laaggelegen en staat zo te zien zo nu en dan onder water. Er is geen mogelijkheid voor vogelnesten, geen mogelijkheid voor vleermuizen en er zijn geen molshopen.

Er zijn geen andere beschermde plantensoorten of diersoorten.

5.3.2.2 Waarnemingen van planten en dieren

Er zijn geen dieren of diersporen waargenomen. Aan planten alleen de al genoemde weverskaarde, die bij ruimtelijke ontwikkelingen niet beschermd hoeft te worden.

5.3.3 Conclusie

Er is vanuit de flora- en faunawetgeving geen belemmering om het plan doorgang te doen vinden.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1 Beleid en regelgeving

Nederland tekende in 1992 het Verdrag van Malta, dat de omgang met het Europees archeologisch erfgoed regelt. Aanleiding voor dit verdrag was dat het Europese archeologische erfgoed in toenemende mate bedreigd werd. Die bedreiging komt niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van dit erfgoed ter plekke, omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden.

De Beleidsnota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer gaat in een breed kader in op cultuurhistorie in de gemeente Haarlemmermeer. Het monumentenbeleid en het archeologiebeleid in algemene zin komen in deze nota aan bod. Binnen het gemeentelijk monumentenbeleid is een belangrijke taak weggelegd voor de monumentencommissie. De taak van de monumentencommissie is omschreven in de gemeentelijke monumentenverordening.

In de Nota Ruimtelijk Beleid en Archeologie Haarlemmermeer wordt uiteengezet hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) in ruimtelijke plannen en bij vergunningverlening.

Deze onderwerpen zijn samengenomen in de nota 'Erfgoed op de kaart', die de gemeenteraad op 17 februari 2011 heeft vastgesteld.

5.4.2 Onderzoek

5.4.2.1 Cultuurhistorie

5.4.2.2 Aardkundige monumenten en waarden

Aardkundige waarden zijn onderdeel van het landschap die iets vertellen over de natuurlijke ontstaanswijze van een gebied. De provincie Noord-Holland heeft een lijst van 80 aardkundig waardevolle gebieden, zogenaamde bodembeschermingsgebieden, vastgesteld. Van deze gebieden zijn zeventien objecten of gebieden aangewezen als provinciaal aardkundig monument.

In Haarlemmermeer komen geen door de provincie aangewezen aardkundige monumenten of aardkundig waardevolle gebieden voor.

5.4.2.3 Cultuurhistorische monumenten en waarden

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland worden punten, lijnen en vlakken van waarde aangegeven voor historische geografie, archeologie en bouwkunde. Rijksmonumenten en provinciale monumenten zijn ook op deze waardenkaart aangegeven.

Geen ervan heeft betrekking op het plangebied.

5.4.2.4 Archeologische monumenten en waarden

In het plangebied bevinden zich geen door het Rijk, provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten. Het concrete plan dat dit bestemmingsplan beoogt mogelijk te maken, is van zodanig geringe omvang dat er geen plicht tot nader onderzoek is.

5.4.2.5 Stads- en dorpsgezichten en gebouwde Monumenten

In het plangebied bevinden zich geen door het Rijk, provincie of gemeente beschermde stads- en dorpsgezichten of gebouwde monumenten.

5.4.3 Conclusie

In het aspect cultuurhistorie en archeologie zit geen belemmering voor het plan.

5.5 Geluid

5.5.1 Beleid en regelgeving

Wegverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder is bepaald dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. Indien dit geluidsniveau wordt overschreden, kan de gemeente een hoger geluidsniveau

toestaan. Deze zogeheten "hogere waarde" mag alleen worden vastgesteld als uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting te brengen, niet mogelijk is. Aan de hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Dit zijn de niveaus na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.¹

Bij het toekennen van nieuwe bestemmingen zal de geluidsbelasting onderzocht moeten worden. Vastgesteld zal moeten worden dat de toegekende bestemming op akoestisch gebied realiseerbaar is.

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wet geluidhinder kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoneerd industrieterrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde "zware lawaaimakers" als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB niet te boven gaan. De op 1 januari 2007 geldende ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

Luchtverkeerslawaai

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidsbelasting (overdag (L_{den}) en 's nachts (L_{night})) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen.

5.5.2 Onderzoek

IDDS heeft akoestisch onderzoek gedaan en heeft een rapport uitgebracht d.d. 6 december 2010, nr. 1009C350/COB/rap6.

Uit deze rapportage blijkt dat alle nieuwe woningen vanwege de Burgemeester Pabstlaan een geluidbelasting (L_{den}) zullen ondervinden van 54 dB. Vanwege de Kruisweg is de geluidbelasting 44 dB. De Oranjestraat, die een 30 km/uur-weg is, leidt tot een geluidbelasting van 29 dB.

Nadien is ons gemeentelijke verkeersmodel inmiddels geactualiseerd en aangepast. Ten opzichte van de verkeersintensiteiten die de gemeente eerder had verstrekt, zijn de intensiteiten omlaag gegaan. Blijkens bijlage 1 van het rapport werd het getal van 8000 motorvoertuigen (mvt) gehanteerd voor de Burg. Pabstlaan tussen Kruisweg en Zoetermeerstraat. Volgens de actuele gegevens bedraagt de verkeersintensiteit 5700 mvt in 2020.

¹ Conform artikel 110g mag een correctie worden toegepast op het berekende geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer. Voor wegen waar 70 km/uur of harder gereden mag worden is de aftrek 2 dB en voor de overige wegen 5 dB. De wettelijk toegestane snelheid is hier van belang. Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt geen aftrek aangezien deze wegen geen zone hebben en hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder vallen. Enkel bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" wordt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel toegepast.

Het aantal woningen dat hogere waarden nodig heeft, blijft gelijk (alle zes). Door de afname van het verkeer neemt bij de woningen echter de geluidbelasting circa 1 à 2 dB af. De nieuwe getallen zijn vermeld op de herziene kaartbijlage bij het rapport. Het gaat om niveau's van 50 dB tot en met 53 dB, mede afhankelijk van begane grond/ verdieping.

Het rapport besteedt aandacht aan de cumulatie van geluid, afkomstig van de diverse bronnen. In de rapportage zijn ook bron- en overdrachtsmaatregelen in de beschouwing betrokken. Geen daarvan is goed toepasbaar. Daarom komt men terecht op de aanbeveling c.q. noodzaak een hogerewaardenprocedure te volgen.

Het akoestisch rapport is als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

5.5.3 Conclusie

Wij kunnen ons vinden in het bijgestelde rapport.

De benodigde hogerewaardenprocedure zal volgens de wettelijke verplichting, tegelijk gestart worden als de tervisieligging van het ontwerpbestemmingsplan.

5.6 Lucht

5.6.1 Beleid en regelgeving

Wet luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit. De hoofdlijnen van deze wet zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De luchtregelgeving is uitgewerkt in een aantal AMvB's en Ministeriële Regelingen.

Wet milieubeheer

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

De wijze waarop het aspect luchtkwaliteit in acht genomen dient te worden bij planvorming, is geregeld in artikel 5.16 en 5.16a van de Wet milieubeheer. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden;
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk;
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂)², of

² De AMvB 'Niet In Betekenende Mate bijdragen' legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3%-grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀). Dit komt overeen

- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In aanvulling op het vorenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen en dergelijke op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en/of NO₂. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen.

Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.6.2 Onderzoek

In de rapportage bevindingen noodzaak tot luchtonderzoek projectlocatie Oranjestraat te Hoofddorp van IDDS d.d. 30 november 2010 nr. 1009C350/COB/rap4 staat samengevat het volgende.

Er worden 6 woningen gerealiseerd. Dit aantal valt ruim binnen het criterium 'niet in betekenende mate' voor de categorie woningbouwlocatie; qua aantal ligt de grens 1500 woningen bij één ontsluitingsweg. Met andere woorden het plan draagt niet of nauwelijks bij aan de luchtverontreiniging en is in dat opzicht 'niet in betekenende mate'. Daarom is een onderzoek naar de luchtkwaliteit en/of toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Aangaande de ruimtelijke ordening is bekeken of het aanvaardbaar is om het bouwplan op de gewenste plek te realiseren. Het plan voorziet niet in gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaardentehuizen, verzorgingstehuizen en verpleegtehuizen.

5.6.3 Conclusie

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het plan.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Beleid en regelgeving

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI II) zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd, zoals tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties.

met 1,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen – zowel over de weg, per spoor als over het water – is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) uit 2006. De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding. Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Aan de belemmeringen die met het luchtvaartverkeer van en naar de luchthaven Schiphol verband houden, is in paragraaf 5.11 aandacht besteed.

5.7.2 Onderzoek

Het bureau IDDS heeft op 30 december 2010 rapport met nr. 1009C350/COB/rap 7 uitgebracht over de externe veiligheid van het plan in verband met een nabije hogedrukaardgasleiding.

In het rapport staan de volgende conclusies:

1. het plaatsgebonden risico voldoet aan de norm en vormt geen belemmering voor de planontwikkeling;
2. Het groepsrisico blijft na planrealisatie onder de oriëntatiewaarde;
3. De realisatie van het plan leidt niet tot een berekenbare toename van het groepsrisico. Om die reden is er geen verplichting het groepsrisico te verantwoorden.

Het rapport over de externe veiligheid is als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

5.7.3 Conclusie

Wij kunnen ons vinden in de verwoorde conclusies.

De externe veiligheid vormt geen belemmering voor het plan.

5.8 Geur

5.8.1 Beleid en regelgeving

Het algemene uitgangspunt van het Nederlandse geurbeleid is het voorkomen van nieuwe hinder. De mate van hinder die nog acceptabel is, moet worden vastgesteld door het bevoegde bestuursorgaan ten aanzien van de Wet milieubeheer.

5.8.2 Onderzoek

Dit aspect is in dit plangebied niet aan de orde en vanuit de omgeving evenmin.

5.8.3 Conclusie

Het aspect geur is geen belemmering voor het plan.

5.9 Licht

5.9.1 Beleid en regelgeving

In de wetgeving is geen strikte duidelijke normering aanwezig. Er is wel beleid/ toetsingskader met betrekking tot lichthinder. Het beleid ten aanzien van licht is opgenomen in:

- Nota ruimte; ruimte voor ontwikkeling, deel 4;
- Natuur voor mensen, mensen voor natuur; nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw;
- Meerjarenprogramma vitaal platteland.

Marktpartijen, provincies, gemeenten en de minister van I&M maken afspraken in het kader van de taskforce verlichting.

De kern van het beleid ten aanzien van licht is dat donkerte hoort tot de kernkwaliteiten van het landschap, onder het kopje belevingskwaliteit. Het rijksbeleid is gericht op het in beeld brengen, realiseren en veiligstellen van de gewenste leefomgevingkwaliteit door het terugdringen van verstoring door activiteiten op het platteland (geluid, licht, stank). Ook wordt het gebruik van energiezuinige (straat)verlichting bij gemeenten en provincies bevorderd met behoud van kwaliteit en (verkeers)veiligheid.

5.9.2 Onderzoek

Bij het maken van het plan is dit aspect niet aan de orde.

Bij het realiseren van het plan zal men voldoen aan de betreffende gemeentelijk leidraad, waarin ook de straatverlichting een onderwerp vormt.

5.9.3 Conclusie

Het aspect licht vormt geen belemmering voor het plan.

5.10 Milieuzoneringen

5.10.1 Beleid en regelgeving

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande of nieuw te vestigen bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden.

Door middel van milieuzonering kan een ruimtelijke scheiding worden aangebracht tussen milieubelastende functies, zoals bedrijven, en milieugevoelige functies, zoals wonen. De VNG Handreiking Bedrijven en Milieuzonering (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/ milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het ruimtelijk plan mogelijk is.

5.10.2 Onderzoek

Er is geen sprake van bedrijven in het plan en er is geen sprake van belemmerende bedrijvigheid buiten het plan die van invloed is op het plan.

5.10.3 Conclusie

Milieuzonering is niet aan de orde in het plan.

5.11 Luchthavenverkeer

5.11.1 Beleid en regelgeving

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) uit 2003 bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. In het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en milieu. Het gaat daarbij om hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

5.11.2 Onderzoek

Wij constateren dat het plan niet raakt aan een van de genoemde beperkingen van het LIB: het plan ligt buiten het gebied waar de vliegveiligheid in het geding is, het plan laat geen hoogten toe hoger dan volgens het LIB en het plan bevat geen bestemmingen die vogels aantrekken.

5.11.3 Conclusie

De verhouding tussen het LIB en het plan zorgt niet voor een belemmering voor het plan.

5.12 Kabels, leidingen en telecommunicatie-installaties

Los van de gasleiding die in paragraaf 7 is beoordeeld, heeft het onderwerp kabels, leidingen en dergelijke geen relevantie voor het plan.

5.13 Explosieven

5.13.1 Beleid en regelgeving

De opslag van munitie en/of explosieven valt niet onder het toepassingsgebied van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Op de opslag van munitie en/of explosieven is de "Circulaire Opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik" van toepassing. Deze circulaire kent een effectbenadering in tegenstelling tot het Besluit externe veiligheid inrichtingen, dat een risicobenadering kent.

Er worden categorieën explosieven onderscheiden, waarvoor per categorie aan te houden afstanden gelden. Binnen deze afstanden mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn.

5.13.2 Onderzoek

Op de risicokaart van Nederland komt in de buurt van het plan nog de intussen verdwenen LPG aan de Paxlaan voor.

5.13.3 Conclusie

Wat explosieven betreft, is er geen belemmering voor het plan.

5.14 Milieueffectrapportage

Het plan is van dien aard en omvang dat dit onderwerp niet aan de orde is.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

Algemeen

Het bestemmingsplan beoogt de realisering van de uitgangspunten uit de toelichting zoveel mogelijk juridisch mogelijk te maken. Daadwerkelijke uitvoering met betrekking tot inrichting van gronden is veelal "sectoraal beleid" en zullen via uitvoeringsplannen van dat beleid aan de orde komen. In dat kader worden daar dan financiële middelen beschikbaar gesteld. Uit oogpunt van kostenbesparing zal de uitvoering van verschillende ontwikkelingen goed op elkaar af gestemd moeten worden.

In de gevallen dat er sprake is van herinrichting van de bestaande openbare infrastructuur of van groenvoorzieningen, zullen de uitvoerende werken bekostigd worden uit de budgetten voor buurtbeheer en uit beschikbare onderhoudsbudgetten. Het gaat hierbij ook om uitgaven voor het instandhouden en versterken van de kwaliteit van de openbare buitenruimte.

Kostenverhaal

De gemeente maakt vaak kosten voor het maken van een bestemmingsplan. De wet stelt verplicht plankosten te verhalen, in rekening te brengen. Dat kan via het vaststellen van een exploitatieplan. Als het kostenverhaal op een andere manier verzekerd is, is een exploitatieplan niet verplicht. Een andere manier kan zijn: een overeenkomst met de verzoeker, met de exploitant van gronden in het plan. Als het gaat om een overeenkomst die voorafgaand aan de vaststelling van het plan gesloten is, heet die een anterieure overeenkomst.

In dit geval is een anterieure overeenkomst in de maak. Die krijgt haar beslag voorafgaande aan de besluitvorming over de vaststelling van het bestemmingsplan.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Algemeen

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst aan het vooroverleg met de reguliere overleginstanties en een zienswijzenperiode voor reacties van bewoners en andere belanghebbenden. Het gemeentebestuur hecht veel waarde aan een breed gedragen en haalbaar bestemmingsplan. Bij het vooroverleg met de reguliere overlegpartners worden daarom ook de lokale platformorganisatie(s) benaderd. De resultaten van het vooroverleg zijn direct hierna vermeld.

De afweging van zienswijzen, die in de vaststellingsfase plaatsvindt, staat in het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan.

6.2.2 Vooroverleg-reacties en beantwoording.

Het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeente overlegt met alle betrokken overheden en partijen. Het bestemmingsplan is daartoe op 3 november 2011 voorgelegd aan de hierna met naam genoemde instanties met het verzoek uiterlijk 1 december 2011 te reageren.

1. VROM-inspectie
2. Provincie Noord-Holland

3. Hoogheemraadschap Rijnland

Ook het lokale bewonersplatform hebben wij de reactie-gelegenheid geboden:

4. wijkraad Hoofddorp-Noord

Wij geven hierna de reacties weer en onze beantwoording.

1. De VROM-inspectie heeft gevraagd over twee onderwerpen die rijksbelangen raken, de betreffende onderzoeksrapporten als bijlage bij de toelichting te voegen. Daarom hebben wij dat gedaan aangaande geluid en externe veiligheid.

2. De provincie Noord-Holland heeft niet gereageerd.

3. Het Hoogheemraadschap Rijnland heeft ons van een positief wateradvies voorzien.

4. De wijkraad Hoofddorp-Noord heeft niet gereageerd.

6.3 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In dit bestemmingsplan zijn regels gesteld, waarbij het bestaande gebruik in principe het uitgangspunt vormt. Dit betekent dat veelal de huidige situatie in regels is vastgelegd. Het handhavingsbeleid is erop gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren, gebruikers en andere rechthebbenden dienen door de gemeente op gelijke voet aan het plan gehouden te worden.

Met deze oogmerken is in het plan gestreefd naar een eenvoud, toegankelijkheid en leesbaarheid van de regels die aansluit bij de opzet van andere nieuwe of in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen.

Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan, maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan - na afweging van belangen, waaronder de effectiviteit van het optreden - correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en het vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en een duidelijke afweging bij eventuele verzoeken om afwijking van het bestemmingsplan.

Het gemeentelijk handhavingsbeleid is gebaseerd op de nota Van Inspanning naar Resultaat, een kadernota handhaving voor de dienst Openbare Werken en de Brandweer uit 2001.

7 JURIDISCHE ASPECTEN

7.1 Opzet regels en verbeelding

De bestemmingen en aanduidingen op de verbeelding krijgen in combinatie met de planregels de precieze juridische betekenis.

De regels zijn opgedeeld in vier hoofdstukken.

- In hoofdstuk 1 "Inleidende Bepalingen" zijn begrippen gedefinieerd die in de regels voorkomen en is de wijze van meten vastgelegd, bijvoorbeeld van de hoogte van gebouwen.
- In hoofdstuk 2 "Bestemmingsregels" wordt per bestemming een juridische uitwerking gegeven van de bestemmingsvlakken en nadere aanduidingen op de verbeelding. In een enkel artikel is een specifieke afwijking van de bouwregels opgenomen.
- In hoofdstuk 3 "Algemene Regels" worden regelingen gegeven voor zones waarvan een beperkende werking uit kan gaan. Die gelden boven de mogelijkheden die een bestemming biedt. Overige artikelen betreffen onder andere uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening en de anti-dubbeltelbepaling.
- In hoofdstuk 4 "Overgangs- en Slotregels" zijn het overgangsrecht en de slotregel opgenomen.

7.2 Inleidende regels

Zie voor de aard van deze regels 7.1.

7.3 Bestemmingsregels

7.3.1 Bestemmingen

Tuin

Gronden aan de voorzijde van een woning krijgen volgens vastgesteld beleid de bestemming 'Tuin'. Dit geldt ook voor de ruimte aan de zijkant van een woning, tot iets achter de voorste bouwgrens.

Verkeer

Het groen dat van belang is voor de ruimtelijke structuur, wordt als 'Groen' bestemd; dat komt niet in het plan voor. Het overige groen, wel in het plan voorkomend, is opgenomen in de bestemming 'Verkeer', waarbinnen in het algemeen ook andere functies van de openbare buitenruimte zoals speelvoorzieningen, voetpaden, fietspaden en berm mogelijk zijn.

Verkeer – Garagebox

Dit is een verbijzondering van de bestemming Verkeer voor garageboxen. De formulering is daarop toegesneden.

Wonen

De maatvoering van de woningen in het plan is afgestemd op het intussen voorliggende woningontwerp. Daarom is het oostelijke van de twee blokken iets lager bestemd dan het andere.

Veel toegepaste mogelijkheden voor woninguitbreiding worden rechtstreeks in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Zo ook hier: voor alle zes woningen geldt dat ze tot 3 meter achter de op de verbeelding opgenomen achterste bouwrens in één bouwlaag een aanbouw mogen hebben.

Aan huis verbonden beroepen

Aan de aan huis verbonden beroepen zijn in de bestemming "Wonen" regels gesteld. Het gebruik dient ondergeschikt te zijn aan de woonfunctie. Dit houdt in dat de betreffende ruimte geen duidelijk zelfstandig element mag vormen. Ook mag het gebruik niet leiden tot een voor de woonomgeving onaanvaardbare situatie wat betreft geluid, verkeersveiligheid en parkeerdruk. De uiterlijke verschijning van de woning mag niet worden veranderd en er mogen geen reclame-uitingen worden aangebracht.

7.3.2 Dubbelbestemmingen

Dubbelbestemmingen komen in het plan niet voor.

7.4 Algemene regels

In de 'Algemene regels' zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan.

In de algemene regels zijn opgenomen de anti-dubbeltelbepaling, de regeling omtrent afwijken van de regels en omtrent algemene afwijkingen.

7.5 Overgangs- en slotregels

7.5.1 Overgangsrecht

Het overgangsrecht heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken die op het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan gebouwd zijn of op grond van een reeds verleende vergunning of een vergunning die nog moet worden verleend, gebouwd mogen worden en afwijken van de bebouwingsregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een vergunning is verleend, worden gebouwd zolang de afwijking maar niet wordt vergroot en het bouwwerk niet (grotendeels) wordt vernieuwd of veranderd.

Ook het gebruik van gronden en de daarop staande opstallen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan in werking treedt – afwijkt van de gegeven bestemming, is in het overgangsrecht geregeld. Het afwijkende gebruik mag worden voorgezet of gewijzigd in een ander gebruik, zolang de afwijking van het bestemmingsplan niet vergroot wordt.

De tekst van het overgangsrecht is woordelijk uit het Besluit ruimtelijke ordening overgenomen. Het genoemde Besluit verplicht daartoe.

7.5.2 Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het plan kunnen worden aangehaald.

- - - -

Planregels

HOOFDSTUK 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

plan: (digitaal)

het bestemmingsplan 'Hoofddorp Oranjestraat' van de gemeente Haarlemmermeer.

bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand 'NL.IMRO.0394.BPGHfdoranjestraat-C001' met de bijbehorende regels.

aanbouw:

een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

bebouwingspercentage:

een percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van het bouwvlak van het bouwperceel dat maximaal mag worden bebouwd.

bergbezinkbassin:

een ten behoeve van de waterhuishouding vuilreducerende voorziening in de riolering met zowel een bergings- als een bezinkfunctie in de vorm van een bak.

beroep/ praktijk aan huis:

een beroep of praktijk, die door een lid van het huishouden en maximaal één werknemer, in of bij een woning of woongebouw wordt uitgeoefend, waarbij de woning of het woongebouw in overwegende mate de woonfunctie behoudt en die een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is.

bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder.

bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond waarop krachtens het plan zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel.

bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

bijgebouw:

een op zich zelf staand, niet voor bewoning bestemd al dan niet vrijstaand gebouw, dat door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

garagebox:

gebouw ten behoeve van het stallen van voertuigen.

gebouw:

elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

maaiveld:

de bovenkant van het oorspronkelijke dan wel (verhoogd of verlaagd) aangelegd terrein waar een gebouw zal worden opgericht.

nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van openbaar nut, zoals gas-, water-, elektriciteits- en communicatievoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van de inzameling van afval.

normaal onderhoud:

werkzaamheden die regelmatig nodig zijn voor een goed beheer van de gronden.

ondergronds bouwen:

het bouwen en in gebruik nemen van de ruimte onder het maaiveld, zoals voor kelders en parkeergarages.

planverbeelding:

de analoge en digitale verbeelding van de bestemming(en) bij dit bestemmingsplan.

praktijkruimte:

een gebouw of een gedeelte van een gebouw, dat door zijn inrichting en indeling geschikt is om te worden gebruikt door beoefenaren van vrije beroepen; onder vrije beroepen worden in dit plan verstaan (para)medische, juridische, therapeutische, ontwerp-technische, administratieve, kunstzinnige en daarmee gelijk te stellen beroepen.

tuinhuis:

een gebouw - geen woonkeet, stacaravan, toercaravan of een ander bouwwerk op wielen zijnde - dat uitsluitend ruimten bevat voor recreatief verblijf en/of recreatief nachtverblijf en/of het opslaan van materiaal dat gebruikt wordt voor recreatieve doeleinden of het houden van een volkstuin.

uitbouw:

een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, welk gebouw door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

voorkeursgrenswaarde:

de maximale waarde voor de geluidbelasting, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen en/of het Besluit geluidhinder spoorwegen.

woning:

een gebouw dat dient voor de huisvesting van één huishouden.

woongebouw:

een gebouw dat twee of meer naast elkaar en/of geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat en dat qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kan worden.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

afstand:

de afstand tussen bouwwerken onderling, alsmede de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen wordt daar gemeten waar deze afstand het kleinste is.

peil:

- voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
- indien in of op het water wordt gebouwd: het Normaal Amsterdams Peil (of een ander plaatselijk aan te houden waterpeil);
- voor een bouwwerk op een viaduct of brug : de hoogte van de kruin van het viaduct of de brug ter plaatse van het bouwwerk.

de dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel; de goothoogte van dakkapellen, topgevels, trappenhuisen, liftkokers, schoorstenen en andere gelijksoortige ondergeschikte bouwdelen worden buiten beschouwing gelaten.

de (bouw)hoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

de hoogte van een zend-/ ontvangstinstallatie:

de hoogte gemeten tussen de onderkant van de voet en het hoogste punt van de antenne-installatie, bliksemafleiders en dergelijke niet meegerekend.

lengte, breedte en diepte van een bouwwerk:

tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de gemeenschappelijke scheidsmuren).

de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

verticale diepte:

de diepte van een gebouw, gemeten vanaf de onderzijde van de begane grondvloer tot het laagste punt van het gebouw, danwel wanneer geen sprake is van een bovenliggende begane grondvloer, gemeten van het peil tot het laagste punt van het gebouw.

de hoogte van een windturbine:

vanaf het peil tot aan de (wieken)as van de windturbine.

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouwgrenzen c.q. bestemmingsgrenzen (dus niet goot- en bouwhoogten) niet meer dan 1 meter bedraagt.

HOOFDSTUK 2 Bestemmingsregels

2.1 Bestemmingen

Artikel 3 Tuin

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen; met (de) daarbij behorende:
- b. opritten, terreinverhardingen en paden;
- c. bouwwerken, met uitzondering van carports

3.2 Bouwregels

3.2.1. Voor het bouwen van uitbouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. uitbouwen mogen worden geplaatst voor de naar de weg toegekeerde gevel van een hoofdgebouw, waarbij de diepte niet meer mag zijn dan 1 meter, mits de afstand tussen de uitbouw en de voorste bestemmingsgrens minimaal 1 meter is;
- b. de uitbouw mag niet meer dan 65% van de voorgevelbreedte van het betreffende hoofdgebouw beslaan;
- c. de goothoogte mag niet meer zijn dan 0,25 meter boven de vloer van de eerste verdieping van het hoofdgebouw waar tegen aan gebouwd wordt.

3.2.2. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer zijn dan 1 meter;
- b. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer zijn dan 3 meter.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Het gebruik van uitbouwen ten dienste van een beroep en praktijk aan huis is toegestaan tot niet meer dan 40% van het gezamenlijke vloeroppervlak van de woning en uitbouwen, met een maximum van 50 m², zulks met inbegrip van de oppervlakte gebouwd op gronden met de bestemming "Wonen".

3.3.2 Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van gronden als opslagplaats anders dan voor opslag ten behoeve van normaal tuinonderhoud
- b. het gebruik van gronden als stallingsplaats of standplaats van kampeermiddelen.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, woonstraten, fiets- en voetpaden;
- b. parkeren;
- c. groen;
- d. speelvoorzieningen;
- e. bergbezinkbassins;
- f. voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit, zoals geluidsschermen en luchtkwaliteitsschermen;
- g. civiele kunstwerken;

- h. nutsvoorzieningen;
met (de) daarbij behorende:
- i. verhardingen;
- j. paden;
- k. bermen;
- l. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
met daaraan ondergeschikt:
- m. uitingen van beeldende kunst;
- n. reclame-uitingen.

4.2 Bouwregels

4.2.1. Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van speelvoorzieningen, verkeersafwikkeling en nutsvoorzieningen;
- b. de hoogte van gebouwen mag niet meer zijn dan 4 meter;
- c. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer zijn dan 10 m².

4.2.2. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken niet meer mag zijn dan 10 meter.

Artikel 5 Verkeer - Garagebox

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "'Verkeer - Garagebox' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. stallen van voertuigen;
 - b. bergruimte;
- en daarbij behorende:
- c. verhardingen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. gebouwen dienen binnen een bouwvlak te worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte' is ten hoogste de aangegeven maximale bouwhoogte toegestaan.

5.2.2 Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer zijn dan 2 meter;
- b. de hoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer zijn dan 3 meter.

Artikel 6 Wonen

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
 - b. beroep en praktijk aan huis;
- met (de) daarbij behorende:
- c. terreinverhardingen;
 - d. erven.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Op de gronden binnen deze bestemming zijn uitsluitend hoofdgebouwen in de vorm van woningen en bij de woning behorende andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan, die ten dienste staan van deze bestemming.

6.2.2. Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. per bouwperceel is één woning toegestaan;
- b. hoofdgebouwen mogen uitsluitend worden gesitueerd binnen (de aanduiding) het bouwvlak;
- c. de goot- en bouwhoogte mogen niet meer bedragen dan in het bouwvlak, met de aanduiding “maximale goot- en bouwhoogte” is aangegeven;
- d. aan- en uitbouwen, (aangebouwde) bijgebouwen en overkappingen zijn zowel binnen als buiten (de aanduiding) bouwvlak toegestaan;
- e. de goothoogte van aan- en uitbouwen en bijgebouwen mag niet meer zijn dan 3 meter;
- f. de bouwhoogte van aan- en uitbouwen en bijgebouwen mag niet meer zijn dan 4 meter;
- g. op de gronden buiten het bouwvlak, mag de gezamenlijke oppervlakte van bouwwerken niet meer zijn dan 50% van de buiten het bouwvlak gelegen gronden met een maximum van 60 m²;

6.2.3. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer zijn dan 2 meter;
- b. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer zijn dan 3 meter;
- c. op of onder de gronden buiten het bouwvlak, mag de gezamenlijke oppervlakte van bouwwerken genoemd in lid 2.1., lid 2.2 en lid 2.3 niet meer zijn dan 50% van de buiten het bouwvlak gelegen gronden met een maximum van 60 m².

6.2.4 Voor het bouwen van ondergrondse gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de ondergrondse gebouwen zijn uitsluitend toegestaan in één bouwlaag met een maximale diepte van 3.00 meter;
- b. voor de ondergrondse gebouwen is voor het overige dezelfde maximale maatvoering toegestaan als voor de bovengrondse gebouwen, met dien verstande dat de ondergrondse gebouwen ook mogen worden gebouwd zonder een daarboven aanwezig bovengronds gebouw.
- c. op of onder de gronden buiten het bouwvlak, mag de gezamenlijke oppervlakte van bouwwerken genoemd in lid 2.1., lid 2.2 en lid 2.3 niet meer zijn dan 50% van de buiten het bouwvlak gelegen gronden met een maximum van 60 m².

6.2.5 In afwijking van het voorgaande geldt voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde die zijn of kunnen worden gebouwd krachtens een voor het tijdstip van ter visie leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan aangevraagde bouwvergunning ingevolge artikel 40 Woningwet of krachtens een voor dat tijdstip gedaan verzoek om instemming met een melding ingevolge (het inmiddels vervallen) artikel 42 Woningwet het volgende:

- a. indien en voorzover de bestaande maatvoering, afstanden en/of oppervlaktes van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, de voorgeschreven maxima overschrijden, geldt de bestaande maatvoering als maximum;
- b. indien de bestaande situering afwijkt van deze regels, is ook de bestaande situering toegestaan.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 2.2 onder e en f en toestaan dat de maximale bouwhoogte en goothoogte met niet meer dan 1 meter worden vergroot.

6.4 Specifieke gebruiksregels

a

Onder strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruiken of laten gebruiken van de gronden en/of opstellen binnen deze bestemming ten behoeve van zelfstandige bewoning en afhankelijke woonruimte, voor zover het betreft vrijstaande bijgebouwen.

HOOFDSTUK 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening

De voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- a het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
- b de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden en
- c de ruimte tussen bouwwerken.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde op de verbeelding en in deze regels voor:

- a het afwijken met niet meer dan 10% van de in dit bestemmingsplan aangegeven percentages, maten en oppervlakten;
- b het in geringe mate aanpassen van het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling, indien de verkeersveiligheid en/of - intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c het in geringe mate afwijken tot ten hoogste 2 m van een bouwgrens, mits dit nodig is om het plan aan te passen vanwege een blijkaar meetverschil tussen werkelijke toestand van het terrein en de verbeelding;
- d de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m;
- e het verhogen van de maximale (bouw)hoogte van gebouwen met maximaal 25% ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, mits de totale oppervlakte van vergrotingen op dat gebouw niet meer is dan 50% van de oppervlakte van de bovenste verdiepingsvloer;
- f de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van civiele kunstwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 40 m.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Overschrijding bestemmingsgrenzen

Burgemeester en wethouders kunnen de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijdingen mogen echter ten hoogste 3 m bedragen en het bestemmingsvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot.

HOOFDSTUK 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

- 1 Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- 2 Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
- 3 Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

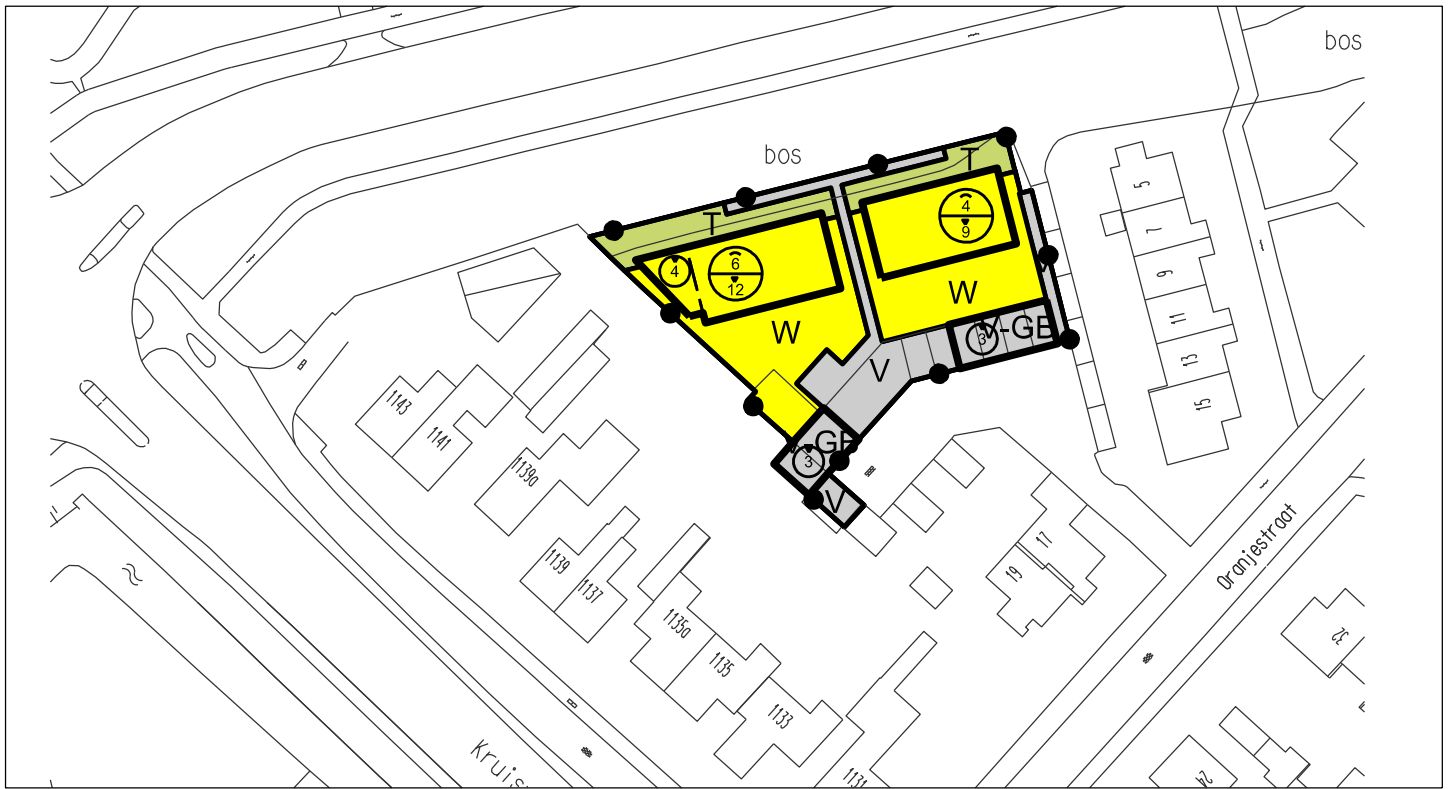
- 1 Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- 2 Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- 3 Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- 4 Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.




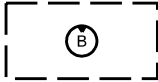

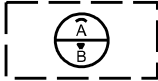


11.3 Hardheidsclausule

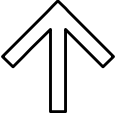

Voor zover toepassing van het overgangsrecht bouwwerken of gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard jegens een of meer natuurlijke personen kunnen burgemeester en wethouders ten behoeve van die persoon of personen van dat overgangsrecht ontheffing verlenen.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels kunnen worden aangehaald onder de titel:
regels van het bestemmingsplan 'Hoofddorp Oranjestraat' van de gemeente Haarlemmermeer.



Plangebied		Bouwvlak	
	Plangebiedgrens		bouwvlak
Bestemmingen		Maatvoeringaanduidingen	
	Tuin		maximale bouwhoogte (m)
	Verkeer		maximale goot- en bouwhoogte (m)
	Verkeer - Garagebox		
	Wonen		

bestemmingsplan Hoofddorp Oranjestraat verbeelding		
IDN: NL.IMRO.0394.BPGhfdOranjestraat-C001 status: vastgesteld datum: 25-09-2012 schaal: 1:1000 papierformaat: A4 (210x297 mm) blad: 1 van 1	 gemeente Haarlemmermeer Raadhuisplein 1 www.haarlemmermeer.nl postbus 250 info@haarlemmermeer.nl 2130 AG Hoofddorp T: 0900 1852	