



Bestemmingsplan

# Oude Meer Groenenberg

Toelichting



gemeente  
**Haarlemmermeer**



Bestemmingsplan  
Oude Meer Groenenberg

Toelichting  
maart 2015



gemeente  
**Haarlemmermeer**



# INHOUD

|          |                                                   |           |
|----------|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding.....</b>                             | <b>6</b>  |
| 1.1      | AANLEIDING .....                                  | 6         |
| 1.2      | AARD EN DOEL .....                                | 6         |
| 1.3      | BEGRENZING PLANGEBIED .....                       | 6         |
| 1.4      | GELDENDE PLANNEN EN REGELINGEN.....               | 7         |
| 1.5      | LEESWIJZER .....                                  | 7         |
| <b>2</b> | <b>Bestaande situatie .....</b>                   | <b>8</b>  |
| 2.1      | HISTORIE.....                                     | 8         |
| 2.2      | RUIMTELIJKE STRUCTUUR .....                       | 8         |
| 2.3      | FUNCTIONELE STRUCTUUR .....                       | 8         |
| <b>3</b> | <b>Beleid en regelgeving.....</b>                 | <b>9</b>  |
| 3.1      | RIJKSBELEID EN EUROPESE RICHTLIJNEN .....         | 9         |
| 3.2      | PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID .....             | 12        |
| 3.3      | GEMEENTELIJK BELEID .....                         | 15        |
| <b>4</b> | <b>Nieuwe situatie .....</b>                      | <b>16</b> |
| 4.1      | NIEUWE ONTWIKKELINGEN PLANGEBIED .....            | 17        |
| <b>5</b> | <b>Onderzoek en beperkingen.....</b>              | <b>19</b> |
| 5.1      | WATER.....                                        | 19        |
| 5.2      | BODEM.....                                        | 21        |
| 5.3      | FLORA EN FAUNA .....                              | 23        |
| 5.4      | CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE .....              | 24        |
| 5.5      | GELUID .....                                      | 25        |
| 5.6      | LUCHTKWALITEIT .....                              | 26        |
| 5.7      | EXTERNE VEILIGHEID .....                          | 27        |
| 5.8      | HOOGTE- EN BOUWBEPERKINGEN DOOR Vliegverkeer..... | 31        |
| <b>6</b> | <b>Uitvoerbaarheid .....</b>                      | <b>33</b> |
| 6.1      | EXPLOITATIE .....                                 | 33        |
| 6.2      | PROCEDURE WET RUIMTELIJKE ORDENING .....          | 33        |
| 6.2.1    | Inspraak .....                                    | 33        |
| 6.2.2    | Wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. Bro).....       | 33        |
| 6.2.3    | Vaststelling bestemmingsplan.....                 | 33        |
| <b>7</b> | <b>Juridische aspecten .....</b>                  | <b>34</b> |
| 7.1      | ALGEMEEN.....                                     | 34        |
| 7.2      | OPZET REGELS EN VERBEELDING .....                 | 34        |
| 7.3      | TOELICHTING OP DE REGELS .....                    | 34        |

|     |                                     |           |
|-----|-------------------------------------|-----------|
| 7.4 | OVERGANGSRECHT.....                 | 34        |
| 7.5 | HANDHAAFBAARHEID.....               | 35        |
|     | <b>Overzicht van bijlagen .....</b> | <b>36</b> |

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In 2007 hebben het college van B&W en Chipshol een minnelijke regeling getroffen over hun geschil met betrekking tot het voorbereidingsbesluit Groenenbergterrein. Aanleiding vormde een door de gemeenteraad in 2005 aangenomen motie waarbij door de gemeente aan Chipshol spijt werd betuigd dat de Raad eind 2002 een verkeerd besluit had genomen over de bouwplannen van Chipshol.

In de vaststellingsovereenkomst die daartoe in 2007 is vastgesteld geeft de gemeente aan op constructieve wijze alle benodigde planologische medewerking te verlenen indien Chipshol nieuwe plannen wenst te ontwikkelen voor het Groenenbergterrein (nu High Speed Logistics Park genoemd). Ook is overeengekomen dat de gemeente op constructieve wijze planologische medewerking zal verlenen voor de ontwikkelingsplannen die door Chipshol bij de gemeente worden ingediend voor het Chipshol Park Fase II (het zogenoemde Pruissen II terrein, nu Corneliahoeve genoemd).

Het plangebied zal de komende jaren een transformatie ondergaan naar een bedrijfsfunctie. Het terrein wordt ontwikkeld tot een logistiek bedrijventerrein. Aan de zuidkant is het bedrijventerrein Schiphol Rijk gelegen, aan de oostkant ligt het Anthony Fokker Business Park en aan de westkant het vrachtareaal Schiphol-Zuidoost. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt een passende en toekomstbestendige basis gelegd voor de beoogde functies in het gebied.

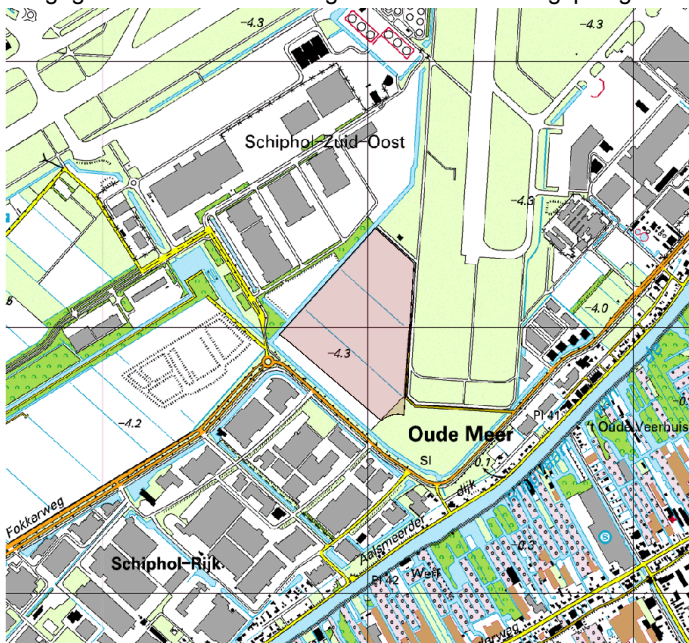
De naam van dit bestemmingsplan is **Bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg**. Op ruimtelijkeplannen.nl is dit bestemmingsplan digitaal terug te vinden. De digitale kaart met de geometrisch bepaalde planobjecten, regels en bijlagen staan in het GML-bestand: NL.IMRO.0394.BPGoumgroenenberg0-C001.

## 1.2 Aard en doel

Het bestemmingsplan bestaat uit verbeelding (plankaart) en regels, waaraan wordt getoetst. In de toelichting zijn de achterliggende gedachten opgenomen. Dit bestemmingsplan heeft een ontwikkelingskarakter. Het biedt de juridische basis voor de ontwikkeling van het Groenenberg terrein tot logistiek bedrijventerrein (High Speed Logistics Park).

## 1.3 Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan de zuidkant van Schiphol, ruwweg tussen de omgelegde N201 (met Oude Meertocht), Fokkerweg (met Fokkerwegtocht) en Aalsmeerderbaantocht. De begrenzing van het plangebied is op de kaart aangegeven. De totale omvang van het bestemmingsplangebied is circa 20 hectare.



#### 1.4 Geldende plannen en regelingen

De onderstaande bestemmingsplannen gelden momenteel in het plangebied:

| Bestemmingsplan                      | Vastgesteld | Goedgekeurd | Geheel/gedeeltelijk opnemen |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-----------------------------|
| 1. Schiphol Zuidoost, Wijzigingsplan | 04-07-'00   | 12-02-'02   | geheel                      |

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt (gedeeltelijk) bovengenoemde plannen.

#### 1.5 Leeswijzer

Deze toelichting vormt het kader waarbinnen de bestemmingsregeling van het bestemmingsplan tot stand is gekomen. Het geeft de lezer tekst en uitleg van redenen, achtergrond, visies en onderzoeken waarop het bestemmingsplan is gebaseerd.

De toelichting is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande situatie in het plangebied, zowel ruimtelijk als functioneel.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de voor het plan relevante beleidskaders van Rijk, regio en gemeente.
- Hoofdstuk 4 beschrijft de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied en gaat in op de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur.
- Hoofdstuk 5 toetst het planvoornemen aan de sectorale aspecten om aan te tonen dat deze aspecten geen belemmering zijn voor de beoogde ontwikkeling.
- Hoofdstuk 6 gaat in op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Ook wordt ingegaan op de procedure Wet ruimtelijke ordening en het wettelijk vooroverleg.
- Hoofdstuk 7 beschrijft de juridische opzet.

De regels vormen samen met de verbeelding (plankaart) het juridisch bindende deel van dit plan.

## 2 Bestaande situatie

Dit hoofdstuk beschrijft de historie van het plangebied en de bestaande situatie, zowel ruimtelijk als functioneel.

### 2.1 Historie

De afgelopen decennia zijn de boerenbedrijven rond de luchthaven getransformeerd tot bedrijventerreinen. Het plangebied is een van de resterende akkerbouwgronden die nog niet is getransformeerd.

Voor het Groenenbergterrein zijn vanaf 2000 vier bouw aanvragen ingediend. Drie daarvan zijn met behulp van artikel 19 WRO procedures verleend. Vervolgens is een wijzigingsplan opgesteld dat een bedrijvenbestemming voor het terrein mogelijk maakte.

Van een aantal verleende bouwvergunningen kon enkele jaren geen gebruik worden gemaakt vanwege een door het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat ingesteld bouwverbod. Na opheffing van dit bouwverbod zijn deze vergunningen getoetst aan het (inmiddels inwerking getreden) Luchthavenindelingbesluit (LIB). Voor alle vier de vergunningen is een verklaring van geen bezwaar afgegeven. Tot op heden is geen gebruik gemaakt van de bouwvergunningen.

In juli 2011 is door Chipshol een inrichtingsplan c.q. beeldkwaliteitsplan ingediend voor een 'high speed logistics park' op het terrein.

### 2.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied wordt omlijst door een aantal heldere ruimtelijke structuren. Aan de zuidzijde ligt de omgelegde N201 (met Oude Meertoht) met daarachter het bedrijvenlandschap van Schiphol-Rijk. Aan de oostzijde ligt de Fokkerweg (met Fokkerwegtocht) en het overgangslandschap naar de ringdijk. Aan de noordkant ligt de Aalsmeerderbaantocht met direct daarachter de start- en landingsbaan. Achter de Aalsmeerderebaantocht in het westen is het vrachtareaal van Schiphol-Zuidoost te zien.

### 2.3 Functionele structuur

#### *Omgeving plangebied*

Aan alle kanten van het plangebied wordt de omgeving gekenmerkt door de aanwezigheid van bedrijvigheid georiënteerd op Schiphol; Schiphol Zuidoost, Schiphol Rijk en het herontwikkelde Anthony Fokker Businesspark.

De in en rond het plangebied aanwezige infrastructuur is deels van regionaal belang en deels behorend tot de interne ontsluitingsstructuur rondom de luchthaven. Ten noorden van het plangebied ligt de Aalsmeerbaan, met ten noordoosten de veiligheidszone behorende bij de baan.

#### *Huidige functie plangebied*

Het plangebied is nu in gebruik als akkerbouwgrond. In het plangebied zijn geen opstallen aanwezig.

#### *Verkeer*

Aan de zuidzijde ligt de omgelegde N201 die een belangrijke rol speelt in de regionale ontsluiting van de regio. Parallel hieraan ligt de Fokkerweg die de verschillende bedrijventerreinen rond de luchthaven ontsluit. Onderdeel van de interne ontsluiting van Schiphol-Rijk is de Koolhovenlaan. In het verlengde van de Koolhovenlaan is een viaduct gemaakt onder de N201 door ten behoeve van de ontsluiting van het te ontwikkelen plangebied.

Over de Fokkerweg lopen openbaar vervoersverbindingen en zal in de toekomst een hoogwaardig openbaarvervoer verbinding gerealiseerd worden.

## 3 Beleid en regelgeving

Dit hoofdstuk beschrijft de voor het plangebied relevante beleidsdocumenten. Het beleid ten aanzien van lucht-kwaliteit, water, bodem, externe veiligheid en dergelijke wordt behandeld in hoofdstuk 5: 'Onderzoek en beperkin-gen'.

### 3.1 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

#### 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040* (SVIR, 2012) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobili-teitsbeleid op Rijksniveau. Het wettelijke kader bestaat uit Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimte-lijke ordening (Barro).

Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De drie hoofddoelen voor de middellange termijn (2028) zijn:

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

Het Rijk wil dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Daarom wordt gewerkt met de 'ladder voor duur-zame verstedelijking'. De volgende opeenvolgende stappen ('de treden van de ladder') zijn:

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeente-lijke vraag voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bij-voorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale schaal.
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructu-rering of transformatie te benutten.
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of deze vraag op lo-caties kan worden ontwikkeld die passend multimodaal ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

In het Besluit ruimtelijke ordening is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. De regels uit de ladder voor duurzame verstedelijking uit het Barro zijn van toepassing voor het voorliggende bestemmingsplan. De uit-breiding van bedrijvigheid dient de concurrentiekracht van de Metropoolregio Amsterdam te vergroten. Een regio-nale vraag is aanwezig. Er zijn geen andere terreinen te transformeren die voorzien in de grootschalige logistieke terreinen in de directe nabijheid van de luchthaven. De provincie Noord-Holland heeft het terrein aangewezen als bedrijventerrein en bestaand bebouwd gebied (zie ook de kaart in paragraaf 3.2.1). Met de hierboven beschreven systematiek wordt voldaan aan de regels wat betreft duurzame verstedelijking.

#### *Mainport Schiphol is een nationaal belang*

Het eerste nationaal belang is een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. Vanwege deze concentratie en de nationale baten die daarmee gemoeid zijn, wil het Rijk in de internationaal bereikbare stedelijke regio's -waaronder de Metropoolregio Amsterdam- extra inzetten op versterking van de concurrentiekracht. Hiervoor wordt een gebiedsgerichte, programmatische urgen-tieaanpak ingezet. Het Rijk geeft prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen).

Concreet betekent dit onder meer dat het Rijk een separate AMvB 'grondreservering parallelle Kaagbaan Schip-hol' heeft opgesteld en dat dit belang is opgenomen in het Barro (zie paragraaf 3.1.4).

### *Nationale belangen Barro*

In het Barro is daarnaast een aantal onderwerpen opgenomen waarvoor het Rijk uit het oogpunt van de nationale belangen in de SVIR ruimtelijke regels stelt. Voor het plangebied relevante onderwerpen zijn:

- ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Paragraaf 3.1.4 gaat in op deze ruimtereservering.

### **3.1.2 Visie voor de Schipholregio (SMASH)**

Het Rijk gaat voor de Schipholregio een visie opstellen. Dit om de Mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen te versterken. In deze visie voor de Schipholregio (Structuurvisie Mainport Amsterdam, Schiphol, Haarlemmermeer: SMASH) wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd. De samenhang met de overige ruimtelijke opgaven, zoals infrastructuur, woningbouw en energie komen ook in deze visie aan bod.

### **3.1.3 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)**

Het rijksbeleid voor Schiphol is geformuleerd in de Wet tot wijziging van de wet Luchtvaart die op 20 februari 2003 in werking is getreden (Wijzigingswet genoemd) en die gedeeltelijk herzien is in 2014. De ruimtelijke consequenties van de Wijzigingswet staan in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

In dit besluit is een beperkingengebied opgenomen waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van het gebruik en de bestemming van de grond voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op veiligheid en geluidsbelasting. Het plangebied is in verschillende zones van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol gelegen. Dit betekent dat nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, et cetera.) in principe niet is toegestaan. Nieuwbouw van bedrijfsbebouwing is alleen toegestaan in zone 4. De nieuwe ontwikkelingen in het bestemmingsplan vinden plaats in zone 4. In het LIB worden eisen gesteld aan de maximale bouwhoogte van gebouwen. In het bestemmingsplan is middels een algemene aanduidingsregel een regeling opgenomen waarmee hoger bouwen dan het LIB alleen is toegestaan middels een afwijking waarin een verklaring van geen bezwaar zoals bedoeld in artikel 8.9 Wet Luchtvaart wordt gevraagd.

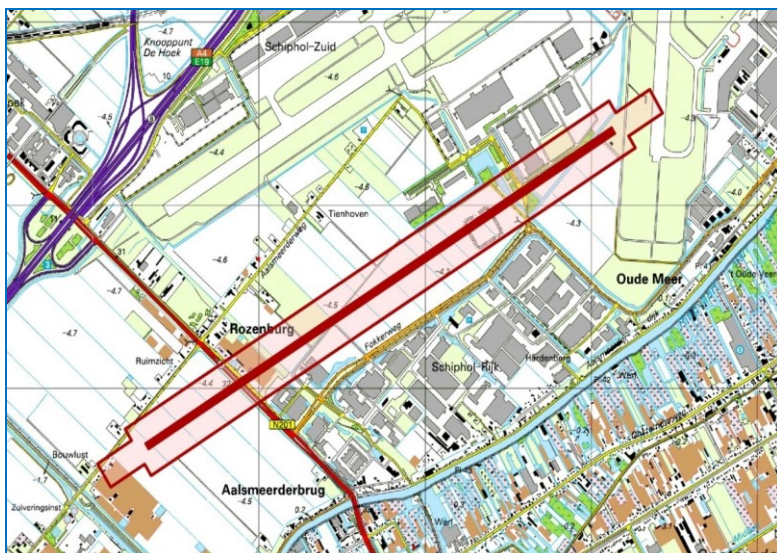
### *Wijziging Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)*

Het LIB wordt gewijzigd. Tot de wettelijke vastlegging van deze wijziging geldt het huidige LIB.

### **3.1.4 Reservering parallelle Kaagbaan**

Bij besluit van 25 november 2013, gepubliceerd op 10 december 2013 (Staatsblad 2013, nr. 506) is besloten in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) een reservering op te nemen voor een parallelle Kaagbaan (ruimtereservering parallelle Kaagbaan). Deze regeling, artikel 2.1.4.1 Barro, is in werking getreden op 1 februari 2014. De maatregel heeft een conserverend karakter. Op basis van artikel 2.1.4.1 Barro is het niet toegestaan een bestemmingsplan vast te stellen dat een wijziging of afwijking inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van het artikel geldende bestemmingsplan.

Omdat het Groenenbergterrein al vanaf 12 februari 2002 een bedrijfsbestemming heeft, staat artikel 2.1.4.1 Barro niet aan de vaststelling van dit bestemmingsplan in de weg. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft ontwikkelaar Chipshol dit reeds bij brief van 7 mei 2008 verzekerd. Zie ook kamerstuk 29.665, nr. 96..



Reservering Parallele Kaagbaan

### 3.1.5 Conclusie Rijksbeleid voor bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg

Het Rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat de luchthaven Schiphol zich tot 2020 (2030) op de huidige locatie verder kan ontwikkelen en het (toekomstig) rijksbeleid blijft gericht op een belangrijke bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad en Nederland met een concurrerend verbindingennetwerk, gecombineerd met een duurzaamheids-, geluid- en veiligheidsdoelstelling.

Het bestemmingsplan draagt bij aan de economische versterking van de positie van de luchthaven Schiphol door de ontwikkeling van een logistiek bedrijventerrein mogelijk te maken, dit binnen de kaders en mogelijkheden van het Luchthavenindelingsbesluit.

De Schipholregio is een nationaal belangrijke stedelijke regio. Daarom zal het Rijk haar verantwoordelijkheid nemen om gezamenlijk met andere overheden de doelstellingen van het Rijk te verwezenlijken. Daartoe wordt concreet gewerkt aan een visie voor de Schipholregio (SMASH).

## 3.2 Provinciaal en regionaal beleid

### 3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010) gaat uit van versterking van de economische structuur en werkgelegenheid, gericht op een duurzame ontwikkeling. Deze is essentieel voor een goede (internationale) concurrentiepositie. Versterking betekent ook het zoeken naar de balans tussen een positief effect op welvaart en welzijn van burgers en de belasting die economische groei kan vormen voor landschap, milieu en natuur. Voor het verbeteren van de concurrentiepositie van Noord-Holland zet de provincie in op voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten. Dan gaat het ten eerste om het verbeteren van de kwaliteit van zowel bestaande als nieuwe bedrijvenlocaties voor bedrijven, kantoren en detailhandel/leisure. Ten tweede het versterken van de Mainports Schiphol en het Noordzeekanaalgebied die essentieel zijn voor onze internationale concurrentiepositie. De provincie voert daarbij een metropolitane strategie, gericht op het versterken van de randvoorwaarden voor een concurrerend grootstedelijk klimaat. En zij zet in op het verbeteren van het innovatievermogen van het aanwezige bedrijfsleven.



*Structuurvisie Noord-Holland 2040, themakaart economie, met omcirking Groenenbergerterrein*

#### *Schiphol*

De nadruk ligt op de wisselwerking tussen Schiphol, de Schipholregio en stedelijke omgeving. In deze zogenaamde 'metropolitane strategie' zijn elementen als vestigingsplaats, leefbaarheid, wonen, bereikbaarheid (lucht en land), natuur en recreatie, cultuur, innovatie, en duurzaamheid van belang. In samenhang met elkaar zorgen deze elementen voor de benodigde diversiteit, massa en het netwerk om van de metropoolregio Amsterdam een concurrerende topregio te maken.

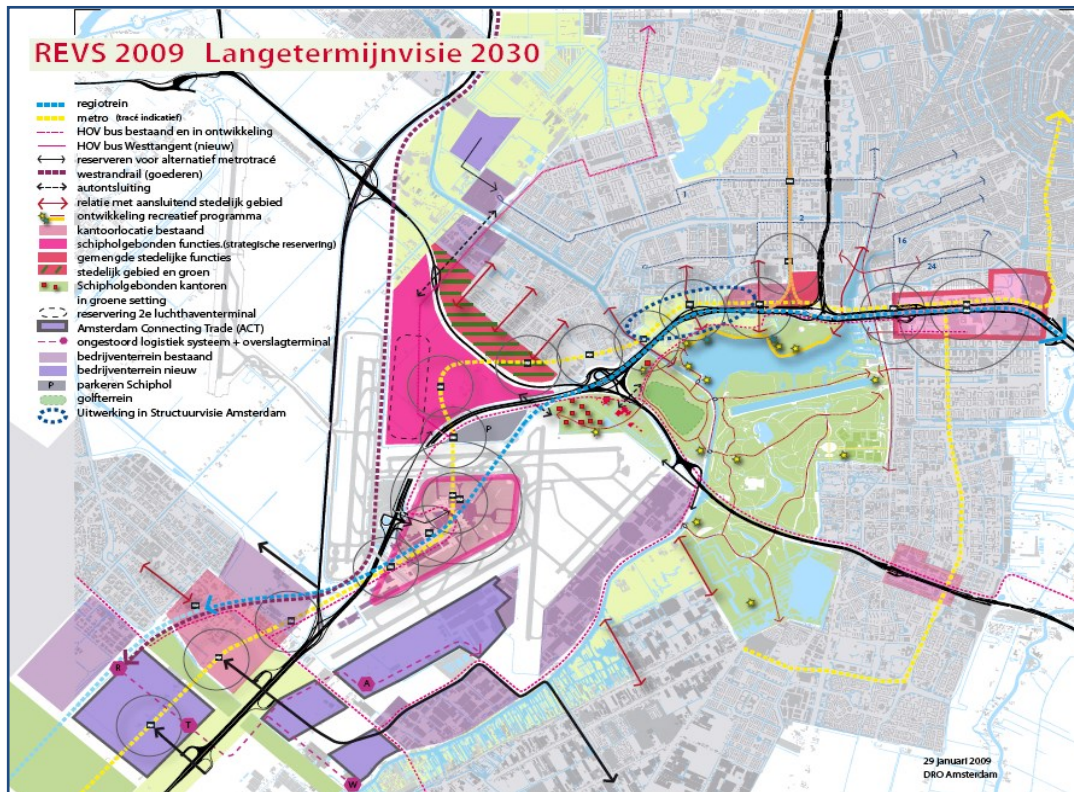
Schiphol ontwikkelt zich verder op de huidige locatie met specialisatie op knooppuntgebonden verkeer. De ontwikkeling van de regio vertoont op verschillende niveaus een samenhang met de ontwikkeling van Schiphol. Het gaat hierbij om de ontwikkeling van ACT (Amsterdam Connecting Trade), de Schipholdriehoek (inclusief een mogelijke tweede terminal) en de Zuidas, woningbouwprojecten, de bereikbaarheid van de regio, maar ook om beleidscontouren die beperkingen opleggen aan ruimtelijke ontwikkelingen.

#### *Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie*

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (2010) is het plangebied aangegeven als Bestaand Bebouwd Gebied.

### 3.2.2 Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio 2009-2030

De gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam en de provincie Noord-Holland hebben als ambitie om de Schipholregio internationaal concurrerend te houden ten opzichte van andere economische (luchthaven)regio's. In 2001 is een gemeenschappelijke visie op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio ontwikkeld, de *Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio* (REVS).



De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft de REVS 2009-2030 vastgesteld en gebruikt als een bouwsteen voor de *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*. De REVS 2009 - 2030 gaat uit van een metropolitane strategie; een grotere samenhang tussen het economisch complex van de luchthaven en de wijde omgeving, de metropoolregio Amsterdam. Het economisch complex van de luchthaven is geen losse entiteit meer, maar wordt ruimtelijk geïntegreerd in de netwerkregio. De REVS 2009 - 2030 gaat uit van het Y-model bestaande uit een logistieke as, A4-A5-Westrandweg, met de nadruk op bedrijfslocatieontwikkeling en een dienstenas A4-A9-A10 (de as Hoofddorp-Schiphol-Zuidas) met een nadruk op kantoorontwikkeling.

In de REVS 2009 - 2030 staan clusters, integrale gebiedsontwikkeling en diversiteit van vestigingsmilieus centraal. (Economische) meerwaarde valt te halen uit het accommoderen van clustering van bedrijven. Dit leidt tot een andere benadering van selectiviteit. Het vertrekpunt is een meer positieve wijze van sturing door de gewenste bedrijvigheid vooral vooraf (voordat er sprake is van toetsing) te verleiden zich te vestigen. Locaties moeten meer profiel en kleur krijgen door in te zetten op locatieprofielen die aansluiten op de wensen en eisen van de doelgroepen (de clusters). Zie hiervoor ook paragraaf 3.2.3. over het selectief vestigingsbeleid.

De regio heeft excellente verbindingen nodig om vast te houden aan de internationale concurrentiepositie. En om haar catchment area (gebied waaruit de lokale passagiers komen) goed te bedienen. Op het gebied van bereikbaarheid formuleert de REVS 2009 – 2030 een aantal wensen, zoals nieuwe HOV-buslijnen in aanvulling op de bestaande HOV-lijnen (R-net).

### 3.2.3 Selectief vestigingsbeleid

Door de regionale partijen zijn in 2010 uitgangspunten vastgelegd voor een nieuw selectief vestigingsbeleid. Deze uitgangspunten zijn:

1. borg selectief vestigingsbeleid via een economische visie en een economische strategie;
2. spreek globale criteria af maar veranker deze niet in bestemmingsplannen, maar in de economische strategie, en eventueel in convenanten met terreineigenaren;

3. rapporteer jaarlijks via de monitor REVS welke bedrijven waar terecht zijn gekomen. Toets deze aan de hand van de afgesproken criteria en de economische strategie. Maak in de monitor REVS de afwijkingen van de afspraken expliciet en bespreek die in het Bestuursforum.

De nieuwe regeling is gekoppeld aan de ontwikkelingsstrategie REVS. In dit bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan deze uitgangspunten. Kern voor dit bestemmingsplan is dat in de regels geen nadere selectiviteitscriteria voor vestiging worden opgenomen.

### 3.2.4 Metropoolregio Amsterdam (MRA), Plabeka

Door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) - een samenwerking tussen de gemeenten en provincies in de noordvleugel van de Randstad – wordt gewerkt aan de strategie om de (noordelijke) Randstad concurrerend te maken en houden met grootstedelijke gebieden als Parijs en Londen. De ambitie is om te behoren tot de top vijf van Europese metropoolregio's.

Binnen het Plabeka verband (Platform Bedrijven en Kantoren) van de Metropool Regio Amsterdam zijn afspraken gemaakt over het planaanbod van nieuwe kantoren en bedrijven tot 2040. De ontwikkeling van het Groenenbergterrein als logistiek bedrijventerrein is voor 9 hectare opgenomen in Plabeka. Kantoorontwikkeling is niet aan de orde.

Het samenwerkingsprogramma binnen de Metropoolregio Amsterdam richt zich op logistieke innovaties binnen de Logistieke Westas (van bloemenveiling via Schiphol tot Haven Amsterdam). In afstemming met partners in de Amsterdam Logistics Board wordt gewerkt aan versterking van de concurrentie- en innovatiekracht van de gehele regio, onder meer via de uitvoering van concrete ruimtelijke en infrastructurele projecten.

### 3.2.5 Regionale Verkeer- en Vervoerplannen

In het *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland* (PVVP, 2003) van de Provincie Noord-Holland staat de vrije keuze van de burger om een vervoerwijze te kiezen centraal. De overheid zorgt ervoor dat de burger zelf kan kiezen door te zorgen voor veiligheid, voor goede overstapmogelijkheden van auto en fiets op openbaar vervoer, openbaar vervoer onderling, voor stallingvoorzieningen, transferpunten enzovoort.

De Stadsregio Amsterdam heeft in 2004 een *Regionaal Verkeer en Vervoerplan* (RVVP) vastgesteld. Onderdeel van het RVVP is een uitvoeringsprogramma waarin de verantwoordelijkheden ten aanzien van beleid en uitvoering van projecten zijn vastgelegd. Daarnaast heeft de Stadsregio in 2008 een OV-visie voor de langere termijn vastgesteld.

In 2002 is door verschillende gemeenten en de provincie Noord-Holland het *Regioakkoord N201+* gesloten voor de omlegging en aanpassing van de N201. Deze nieuwe N201 ligt deels door SLP en is eind 2013 in gebruik genomen. Ten noorden van het plangebied is de N201 op een alternatieve wijze aangelegd dan in het regioakkoord is vastgelegd ('Omlegging N201 Schiphol-Rijk', ook: gestrekte Boerenlandtracé) en kan tijdelijk gebruik maken van het reserveringsgebied voor de parallelle Kaagbaan, totdat nadere besluitvorming over de parallelle Kaagbaan heeft plaatsgevonden.

### 3.2.6 Conclusie regionaal beleid voor bestemmingsplan

De regio zet in op groei van de luchthaven Schiphol binnen de beperkingen en met een nadrukkelijke duurzaamheidsdoelstelling. Daarbij wordt uitgegaan van een metropolitane strategie. Dus van een grotere samenhang tussen het economisch complex van de luchthaven en de wijde omgeving, de Metropoolregio Amsterdam. Het economisch complex van de luchthaven is geen losse entiteit meer, maar wordt ruimtelijk geïntegreerd in de netwerkregio.

De beslissing over de mogelijke uitbreiding van het banenstelsel wordt nu nog niet genomen. Eerst het huidige banenstelsel optimaliseren. Bij de planontwikkeling van vastgoed op dit terrein zijn geen aan de luchthaven gebonden selectiecriteria van toepassing.

De aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer wordt zo nodig gefaciliteerd in het bestemmingsplan-gebied.

De ontwikkeling van het Groenenbergterrein als logistiek bedrijventerrein is voor 9 hectare opgenomen in Plabeka. Kantoorontwikkeling is niet aan de orde.

### 3.3 Gemeentelijk beleid

#### 3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030* (2012) beschrijft de belangrijke ambities, speerpunten en opgaven voor Haarlemmermeer in de periode tot 2030. De structuurvisie stelt de kaders voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd: sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend; duurzaam en klimaatbestendig; fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving; blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

Ingezet wordt op versterking van de potenties van de luchthaven Schiphol op basis van een duurzame ontwikkeling met beperkt ruimtebeslag, een reservering van de Schipholdriehoek en het terugdringen van geluidsoverlast. Haarlemmermeer heeft de ambitie om de Schipholregio internationaal concurrerend te houden ten opzichte van andere economische (luchthaven)regio's. De mainportstrategie waarin de ruimtelijke inpassing van de luchthaven en het economisch complex rond de luchthaven centraal stond, is vervangen door een metropolitane strategie. Deze gaat uit van een grotere samenhang tussen het economisch complex van de luchthaven, inclusief ontwikkelingen van ACT en PrimAviera en de wijde omgeving, de Metropoolregio Amsterdam. Deze grotere samenhang zorgt voor een betere wisselwerking tussen de luchthaven en haar omgeving.

#### 3.3.2 Deltaplan Bereikbaarheid

Het gemeentelijk beleid voor verkeer en vervoer is opgenomen in het *Deltaplan Bereikbaarheid* (2012). Haarlemmermeer wil de mobiliteitsgroei faciliteren op een zodanig wijze dat de bereikbaarheid wordt vergroot, economische ontwikkeling wordt bevorderd en de kwaliteit van de dorpen en het milieu kan verbeteren. De mobiliteitsontwikkeling in en rond Haarlemmermeer zorgt daarbij voor een grote opgave. Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf, maar kent een nauwe samenhang met duurzaamheid en leefbaarheid; ruimtelijke ontwikkeling en economie (bereikbaarheid) en maatschappelijke ontwikkeling, gezondheid en veiligheid. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het motto; 'eerst bewegen, dan bouwen'. Ingezet wordt op uitbreiding van het fiets-, auto en (h)ov-netwerk en vergroting van de verkeersveiligheid, aansluitend op de structuurvisie. Als toetsingskader voor de parkeerbalans dient de actuele parkeernormering behorende bij het Deltaplan Bereikbaarheid. Deze is gebaseerd op de CROW-publicatie 182 "Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering".

#### 3.3.3 Horecabeleid

Het gemeentelijke integrale horecabeleid (2009) zet in op passende horecavoorzieningen nabij de leef-, werk en verblijfsgebieden en een gezond investering- en ondernemingsklimaat voor de horecasector binnen de gemeente. Besloten is om het beleid met betrekking tot ondersteunende horeca voort te zetten en in de te actualiseren bestemmingsplannen de volgende horecacategorieën benoemen:

1. ondersteunende horeca,
2. alcohol vrije horeca,
3. horeca met een drank en horecavergunning, en
4. overige/bijzondere horeca.

Dit moet leiden tot een toekomstig passend horeca aanbod nabij onze leef-, werk- en recreatiegebieden.

Het gemeentelijk horecabeleid is met name gericht op het verbeteren van de horecamogelijkheden in de bestaande kernen van Haarlemmermeer. De algemene beleidslijnen voor kantoor-/bedrijventerreinen (ondersteunende horeca, maximaal 150 m<sup>2</sup> bvo) gelden ook voor het bedrijventerrein dat in het plangebied wordt ontwikkeld.

#### 3.3.4 Welstandsbeleid

De Welstandsnota 2013 geeft het geldende welstandsbeleid van Haarlemmermeer weer. Het grondgebied van Haarlemmermeer wordt onderscheiden naar welstandsregimes van verschillende 'zwaarte'. Voor het bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg geldt het reguliere welstandsregime.

#### 3.3.5 Reclamebeleid

In veel gevallen is er voor het voeren van reclame een vergunning nodig. Dit kan zijn een omgevingsvergunning (als de reclame een bouwwerk is) of een vergunning op grond van de APV (als de reclame geen bouwwerk is maar wel een verlichte handelsreclame). In beide gevallen wordt de vergunningaanvraag op privaat terrein getoetst aan de loketcriteria. Indien de aanvraag hier niet aan voldoet, wordt de aanvraag beschouwd als maatwerk dat wordt getoetst aan redelijke eisen van welstand. De mate van toetsing is geregeld in de welstandsnota.

### *Welstandscriteria voor reclamemasten*

Reclamemasten zijn alleen toegestaan op bedrijventerreinen bij de entree van het erf of op een parkeerplaats. Geen reclame-uitingen die het uitzicht op de openbare ruimte of het open landschap ernstig belemmeren, geen reclame-uitingen op verkeersrotondes en maximaal één reclame-uiting per erf. Indien er op een bedrijventerrein reeds met bouwvergunning of omgevingsvergunning opgerichte reclamezuilen aanwezig zijn gelden deze zuilen als zogenaamde trendsetter en voldoet de reclame-uiting aan redelijke eisen van welstand. Voor verdere details wordt verwezen naar de welstandsnota.

### **3.3.6 Klimaatbeleid**

#### *Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030*

Op 11 maart 2004 heeft de gemeenteraad de nota "Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030" vastgesteld. De centrale doelstelling van het gemeentelijk milieubeleid is als volgt geformuleerd: In 2030 hebben we de voorwaarden bereikt voor een duurzame en leefbare groei en ontwikkeling. In deze gemeentelijke visie concentreren de milieu-inspanningen zich op drie hoofdonderwerpen:

- Ontwikkeling: maatregelen bij ruimtelijke ontwikkelingen die vooral de milieudruk beogen te verminderen (bijvoorbeeld grondstoffen besparing, 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 CO<sub>2</sub> de lucht in gaat teneinde het broeikaseffect te verminderen (realiseren van windmolens, energiebesparing, enzovoorts).

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

#### *Klimaatbeleid Haarlemmermeer*

Op 4 september 2008 heeft de gemeenteraad de nota "Kaders klimaatbeleid 2008-2020" vastgesteld. In deze nota zijn de kaders voor toekomstig klimaatbeleid vastgelegd. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is (1) een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990 en (2) de realisatie van 20 procent duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/ energiebeleid wordt de trias energetica aangehouden als leidend principe: 1. Beperking van de energievraag; 2. Opwekking noodzakelijke energie door gebruikmaking van duurzame energiebronnen; 3. Indien nodig dient de opwekking van de resterende noodzakelijke energie door middel van gebruikmaking van fossiele brandstoffen, zo efficiënt en zo schoon mogelijk te geschieden.

### **3.3.8 Conclusie beleid gemeente voor bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg**

De gemeente Haarlemmermeer heeft beleidskaders opgesteld waar de ontwikkeling van het logistieke bedrijventerrein aan zal voldoen.

Het Groenenbergterrein maakt onderdeel uit van de totale ruimtelijke opgave voor bedrijfsterreinen in de logistieke westas en de metropoolregio Amsterdam. De ontwikkeling zal bij gaan dragen aan het ruimtelijke en economisch functioneren van Schiphol tot een compacte en duurzame luchthaven en sluit daarmee aan op het gemeentelijk beleid.

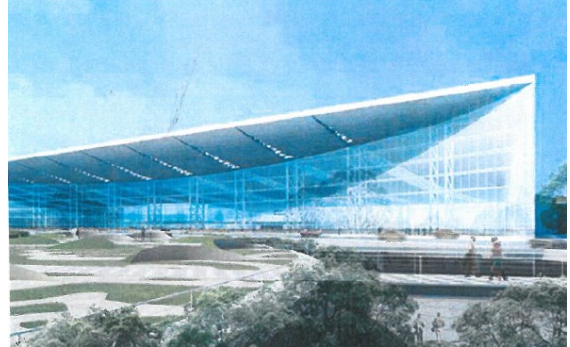
## 4 Nieuwe situatie

Dit hoofdstuk beschrijft de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied en gaat in op de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur.

### 4.1 Nieuwe ontwikkelingen plangebied

#### *Groenenberg*

In het plangebied is de ontwikkeling van een logistiek bedrijventerrein beoogd. De beschrijving van de ontwikkeling van het bedrijventerrein is gebaseerd op het door Chipshol ingediende inrichtingsplan c.q. beeldkwaliteitsplan een 'High Speed Logistics Park' (juni 2011) op het terrein. Onderstaand een impressie.



#### *Stedenbouwkundig concept en programma*

Het logistieke bedrijventerrein sluit aan op de bestaande structuur van het bedrijvenpark Schiphol Rijk. De bestaande structuur wordt doorgezet door logistieke loodsen te realiseren in het plangebied. Daarbij wordt de bestaande verkeersstructuur vanuit Schiphol Rijk – Anchoragelaan - doorgezet naar het nieuwe logistieke terrein langs de N201. Op deze manier wordt het concept van Schiphol Rijk versterkt en vormt het nieuwe terrein een geheel met het bestaande terrein. Dit betekent een betere profilering van Schiphol Rijk als geheel.

De totale omvang van het Groenenbergterrein is 21 hectare. Van dit logistieke bedrijventerrein zal 9 hectare hoogwaardig ontwikkeld worden. Het overige terrein wordt benut voor functies als parkeren, wegen, water, groen.

#### *Verkeersstructuur*

Het bedrijventerrein wordt via het bestaande bedrijventerrein Schiphol Rijk ontsloten. Dit betekent dat er een ontsluiting – via een tunnel onder de N201 - naar de Anchoragelaan komt, waarna de Fokkerweg en N201 bereikt kunnen worden. Op deze wijze is een goede verkeerscirculatie en -afwikkeling mogelijk.

Het terrein is met het Openbaar Vervoer bereikbaar via de bestaande bushaltes op het bedrijventerrein Schiphol Rijk. In de toekomst zullen ook Hoogwaardig Openbaar Vervoer lijnen (HOV) in de nabijheid aangelegd worden. Per fiets en voet is het terrein bereikbaar vanaf de Anchoragelaan.

#### *Verkeer in groter verband*

- Uit het gemeentelijke verkeersmodel blijkt dat het onderliggend wegennet voldoet voor de nieuw toe te voegen functies. Op de verlegde N201 wordt het wel bijzonder druk, met intensiteit-capaciteit verhoudingen van boven de wenswaarde. Daar dit een Provinciale weg betreft, mag de gemeente hierover geen uitspraken doen, dus dit kan als een indicatie gezien worden.
- De grootste veranderingen in de verkeersstromen binnen het gebied komen door het verleggen van de N201/boerenlandvariant. Op zowel de Kruisweg als de Fokkerweg is een spectaculaire daling waarneembaar. Daarentegen wordt de nieuwe N201 vanzelfsprekend veel drukker. Het doorgaande verkeer door Aalsmeer slaat om naar de nieuwe N201;
- De Beechavenue wordt aanzienlijk drukker, waarschijnlijk doordat de aansluiting Aalsmeer – N201 verder naar het noordoosten komt te liggen. Voor het verkeer richting Hoofddorp biedt het traject Beechavenue – Kruisweg een aantrekkelijk alternatief;
- Het verkeer naar Schiphol Zuidoost gaat via de Melbourneweg rijden waardoor het verkeer omslaat.

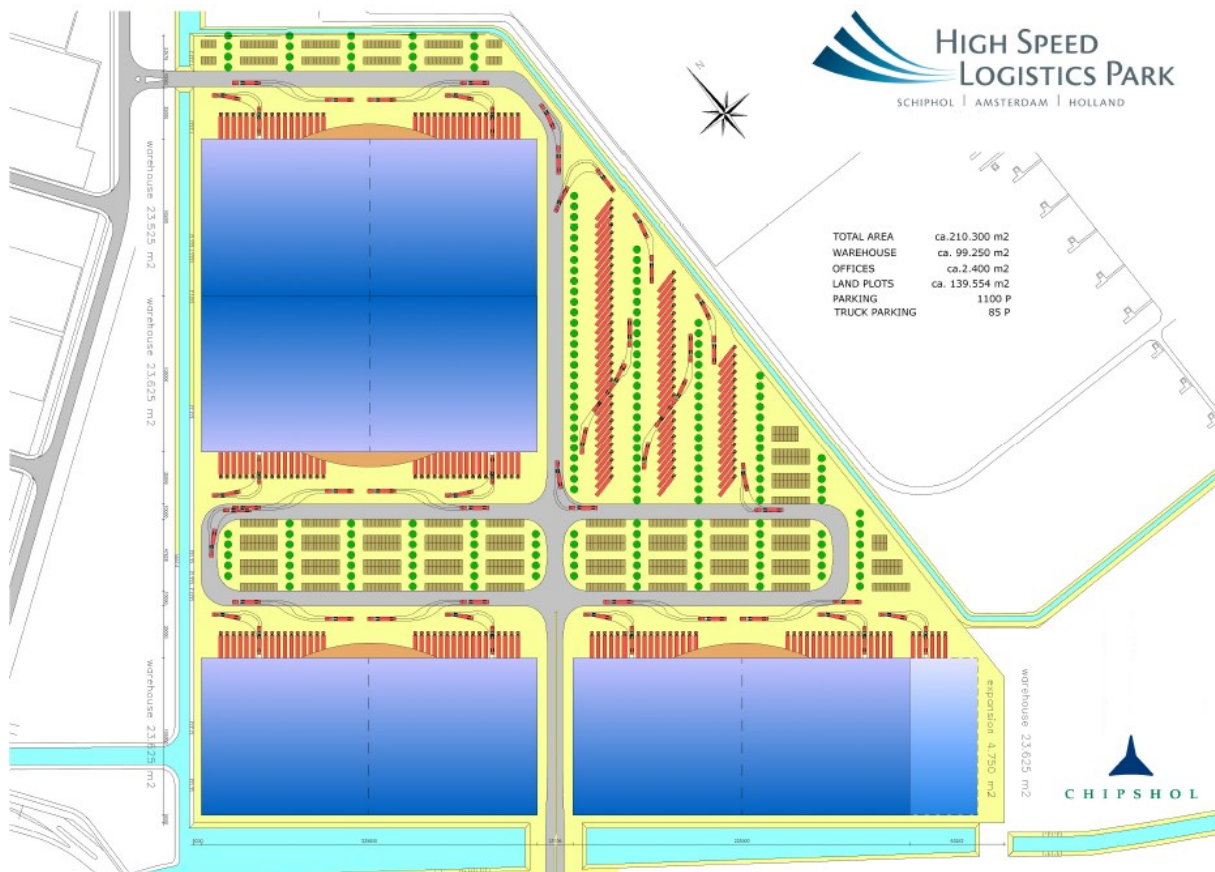
#### *Water en groen*

De watercompensatieopgave betreft minimaal 15% van de toename van het verharde oppervlak.

### **Parkeren**

Het bedrijventerrein zal voldoen aan de parkeernormen zoals vastgesteld in het Deltaplan Bereikbaarheid.

Voor logistieke bedrijvigheid op het Groenenbergterrein geldt: Weinig stedelijk, rest bebouwde kom, arbeidsex-tensief en bezoekersextensief. Daarbij kan nog geen rekening worden gehouden met het HOV. Parkeernorm is 0,9 pp per 100 m<sup>2</sup> bvo. Mocht het HOV in de realisatie naar voren getrokken kunnen worden, dan wordt het 0,85 pp per 100 m<sup>2</sup> bvo. Al het parkeren wordt op eigen terrein opgelost.



*Indicatieve tekening uit Inrichtingsplan 'High Speed Logistics Park' (juni 2011)*

## 5 Onderzoek en beperkingen

### 5.1 Water

#### 5.1.1 Wet- en regelgeving en beleid

##### *Europese Kaderrichtlijn Water*

De *Europese 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* (2009) regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De *Waterwet* helpt Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies 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.

##### *Het Nationaal Waterplan*

Het *Nationaal Waterplan* geldt voor de planperiode 2009-2015 en heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het *Nationaal Waterplan* richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water.

##### *Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2010-2015*

Klimaatbestendig waterbeheer speelt een centrale rol in het *Waterplan Noord-Holland 2010-2015*. Het plan is van toepassing op grond- 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*

In het *Waterbeheerplan* geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland aan wat de ambities voor de periode 2010-2015 zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water.

##### *Waterstructuurvisie*

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/ vlakvormig ontwerp en optimalisatie van de inrichting. Hierbij worden de belangen van de bestaande en nieuwe gebruiksfuncties zoveel mogelijk ondersteund. De eerste drie principes zijn vooral van toepassing bij gewijzigd gebruik. De gemeente neemt een en ander ook over in haar structuurvisie.

##### *Keur*

In de keur van het HHvR staan regels ter bescherming van waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken (zoals stuwen en gemalen). In de keur is bijvoorbeeld geregeld welke handelingen en activiteiten in en nabij watergangen, waterkeringen en waterbergingsgebieden niet zijn toegestaan zonder vergunning. De keur is een middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen.

##### *Structuurvisie Haarlemmermeer en water*

De *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030* heeft volgende beleidsambitie voor water:

- een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem voor de polder, meer ruimte voor het vasthouden/bergen van water en kwaliteit;
- water als drager van kwaliteit en identiteit van de polder, water als onderdeel van de leefomgeving;
- meer uit water te halen: sluiten van kringlopen, bron van energie.

In de structuurvisie is een aantal hoofdkoersen neergezet die samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland worden uitgewerkt. Dit betreft; waterkwaliteitszoning (ordening van schoon naar vies, van zoet naar zilt), het vasthouden van schoon water in de polderzoom en een duurzaam droogmakerijsysteem (flexibel peilbeheer voor seizoensberging van water en samenvoegen/ samenwerken van peilvakken voor de opvang van pieken). Dit beleid wordt nog verder uitgewerkt in onder meer nieuwe normen voor piek- en seizoensberging. Het bestemmingsplan en het waterstructuurplan gaan uit van het vigerende beleid.

Voor het bestemmingsplan is op [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl) het betreffende formulier ingevuld. Gebleken is dat er geen 'belemmeringen' of 'beschermde zones' in het geding zijn. Wel is een 'waterbelang' aanwezig, waarbij met name de belangrijke fysieke aanpassing van het gebied, de toename van verharding (bebouwing en bestrating) en het dempen en graven van sloten aan de orde zijn.

### 5.1.2 Onderzoek

In het plangebied ligt het peilvak: GH-52.140.25 (vast peil N.A.P min 6,02 m). De bestaande waterstructuur in het plangebied zal als gevolg van de ontwikkelingen naar verwachting wijzigen. Daarnaast zal het percentage verhard oppervlakte toenemen en in het kader van de aan te leggen watercompensatie is het streven om tenminste 15% van de toename van het verhard oppervlak als functioneel open oppervlaktewater aan te leggen.

In de bestaande situatie is sprake van agrarisch gebruik: akkerland zonder bebouwing en/of verharding. De nieuwe situatie is als volgt:

Het te ontwikkelen gebied is 21 hectare groot.

|                                  |                            |
|----------------------------------|----------------------------|
| Bebouwing met logistieke hallen: | 99.250 m <sup>2</sup> bvo. |
| Loading area's:                  | 33,250 m <sup>2</sup>      |
| Wegen:                           | 16.800 m <sup>2</sup>      |
| Truck-parking                    | 14.450 m <sup>2</sup>      |
|                                  | -----                      |

|                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| Totale verharding | 178.750 m <sup>2</sup> |
|-------------------|------------------------|

Benodigd waterbergend oppervlak 15% = 26.800 m<sup>2</sup>

Het huidige inrichtingsplan bevat:

|                                                |   |                      |
|------------------------------------------------|---|----------------------|
| Randsloot westzijde 5,00 tot erfgrens x 500 m' | = | 2.500 m <sup>2</sup> |
| Waterpartij aansluitend op tocht Waterschap    | = | 7.000 m <sup>2</sup> |
|                                                |   | -----                |

|                   |                        |                              |
|-------------------|------------------------|------------------------------|
| Aanwezig derhalve | 9.500 m <sup>2</sup> - | tekort 17.300 m <sup>2</sup> |
|-------------------|------------------------|------------------------------|

Zoekrichting

- Aanvulling *binnen* inrichtingsplan:  
Randsloot noordzijde met parallel  
aan landingsbaan: 10 meter op eigen terrein x 700 m' = 7.000 m<sup>2</sup>
- Aanvulling *buiten* plangebied, maar *binnen* peilgebied:  
(in overleg met Hoogheemraadschap)  
Groenenbergterrein onder landingsbaan:  
Randsloot kop landingsbaan 10 meter x 400 m' = 4.000 m<sup>2</sup>  
In samenhang daarmee tussen de randsloot en de  
afslag/oprit N201-Fokkerweg sloten en/of waterpartijen,  
zodanig vormgegeven dat sprake is van een minimale  
vogelaantrekkende situatie: = 6.300 m<sup>2</sup>

|                                    |                       |
|------------------------------------|-----------------------|
| Totaal compenserend wateroppervlak | 17.300 m <sup>2</sup> |
|------------------------------------|-----------------------|

### 5.1.3. Vooroverleg Hoogheemraadschap van Rijnland

In een vooroverleg met het Hoogheemraadschap is zowel de watercompensatie binnen het bestemmingsplangebied als daar buiten, in het zelfde peilgebied, aan de orde geweest.

Het gedeelte van het Groenenbergterrein direct onder de landingsbaan wordt gezien als een uitstekende mogelijkheid om compenserend wateroppervlak te realiseren. De vogelaantrekkende werking van water in dit gebied wordt als beheersbaar gezien.

Het Hoogheemraadschap stelt zich op het standpunt dat de compenserende maatregelen alle bestaan uit concreet wateroppervlak, dus geen droge greppels of sloten als 'overloop', maar ook geen alternatieve maatregelen in de vorm van waterkelders, waterdoorlatende bestratingen of afvoerremmende constructies in de sloten. Ook wordt de voorkeur uitgesproken voor het realiseren van nieuwe waterlopen aansluitend op de bestaande sloten.

In het vooroverleg is vervolgens vastgesteld dat de hiervoor gegeven opgave voldoende wordt geacht voor behandeling van het aspect 'watercompensatie' in het onderhavige bestemmingsplan.

De concretisering c.q. verdere uitwerking van de precieze omvang en structuur van het waterbergend systeem zal aan de orde zijn in het overleg met het Hoogheemraadschap in het kader van het verkrijgen van de watervergunning.

#### **5.1.4 Conclusie water**

Het aspect water vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan. De afspraak is dat de ontwikkelende partij rechtstreeks contact zal opnemen met het Hoogheemraadschap van Rijnland wanneer zij de plannen verder uitwerken.

## **5.2 Bodem**

### **5.2.1 Wet- en regelgeving en beleid**

Volgens artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak.

In de Wet bodembescherming (1987) is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren).

Voor ruimtelijke plannen moet ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, worden verricht. Als uit het historisch onderzoek blijkt dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging, moet het volledig verkennend bodemonderzoek worden verricht.

Voor het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer is een bodemkwaliteitskaart vastgesteld (2011). De bodemkwaliteitskaart geeft aan wat de gemiddelde kwaliteit van de grond op niet-verdachte locaties is in de gemeente.

### **5.2.2 Bodemonderzoek**

In het kader van het bestemmingsplan Schiphol-Rijk heeft onderzoek plaats gevonden; de bevindingen zijn neergelegd in het rapport *Historisch Bodemonderzoek Schiphol Rijk, Gemeente Haarlemmermeer 2011*.

De gronden van het bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg zijn geheel inbegrepen.

Overigens is voor de gronden ook in 2002 in het kader van de ingediende bouwplannen reeds historisch bodemonderzoek gedaan ( zie hierna bij 'onderzoek' onder a. en b. , waarbij de planlocaties als 'onverdacht' zijn aangemerkt). Het onderhavige bestemmingsplan betreft de ontwikkeling van een bedrijvengebied met logistieke functies, waarvoor de eerste plannen reeds in de jaren '90 zijn geïnitieerd.

In het historisch bodemonderzoek is beschreven of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde nieuwe functies. De bodemkwaliteit ter plaats van de reeds aanwezige bebouwing wordt buiten beschouwing gelaten. Eventuele verontreinigingen hier kunnen namelijk geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan opleveren.

#### **Bodemkwaliteitskaart**

Het plangebied Oude Meer Groenenberg valt binnen de bodemkwaliteitskaart van de gemeente en valt onder 'buitengebied' met als bodemfunctie 'Industrie'. De locatie is niet gelegen in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

### Algemene bodemkwaliteit

De planlocatie is onderdeel van de polder Haarlemmermeer, hoofdzakelijk bestaand uit kleigronden, die qua samenstelling minder kleiig of zandig kan zijn. De gemiddelde grondwaterstand voor de polder is -1,2 meter onder maaiveld; door de algemeen voorkomende kwel is sprake van brak water.

In het algemeen worden in de bovengrond lichte verontreinigingen met PAK's, minerale olie en tevens licht verhoogde gehalten aan EOX waargenomen. In slechts enkele gevallen zijn ernstige verontreinigingen aangetroffen.

Het onderhavige plangebied is tot op heden in gebruik door een agrarisch bedrijf, zoals deze van oudsher langs de oorspronkelijke polderwegen aanwezig zijn/waren. De erven en ontsluitingswegen van deze boerderijen, inclusief de met puin verharde landbouwwegen, dammetjes en met verdacht materiaal gedempte sloten zijn verdachte op bodemverontreiniging. Tevens kunnen nog onbekende ondergrondse tanks worden aangetroffen. Voor de in het kader van het onderhavige bestemmingsplan betrokken gronden is dit niet van toepassing.

Wanneer een nieuwe bedrijfsbestemming aan de orde is, zal een locatie - al dan niet door middel van bodemsanering - geschikt te maken zijn. Hiervoor zal een nader bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd.

### Onderzoek

In de loop der tijd zijn door verschillende partijen vanwege diverse aanleidingen onderzoeken gedaan in en direct aansluitend op het plangebied:

- a. Verkennend Bodemonderzoek Bouwlocatie Fokkerweg (Terrascan – september 2002);
- b. Verkennend Bodemonderzoek Bouwlocatie Fokkerweg (2eF-Terrascan – februari 2003);
- c. Waterbodemonderzoek “Bouwlocatie Fokkerweg” (Terrascan – 6 februari 2003);
- d. Opsporen Conventionele Explosieven (N201 nabij Groenenbergerterrein), (Kws Bijzondere opdrachten 13 maart 2007);
- e. Nulsituatie onderzoek (Gronddepot) (Heijmans Infra Techniek – 12 september 2007);
- f. Nulsituatie onderzoek (Gronddepot), aanvulling voorgaande;
- g. Aanvullend bodemonderzoek depotruimte Fokkerweg (Heijmans Infra Techniek 23-10-2007);
- h. Nulsituatie bodemonderzoek Fokkerweg-Schiphol Rijk (Heijmans Infra Techniek 12-12-2007).

De rapporten a en b betreffen de uitgebreide onderzoeken ten behoeve van twee fasen van het concrete bebouwingsplan voor het Groenenbergerterrein, zoals dit ontworpen en ingediend was in 2002 door architect Nefkens. Beide onderzoeken bevestigen de veronderstellingen m.b.t. de algemene bodemkwaliteit, maar concluderen:

*“Op basis van de resultaten van veld- en laboratoriumonderzoek bestaan er, binnen het kader van het doel van het onderzoek, vanuit milieuhygiënisch oogpunt, volgens onze interpretatie geen belemmeringen voor het toekomstige gebruik van de onderzoekslocatie (bedrijfsterrein met kantoor- en bedrijfspanden)”.*

Beide rapporten zijn destijds aan de gemeente beschikbaar gesteld.

Het rapport c betreft een aanvullend waterbodemonderzoek om een indicatie te verkrijgen van de kwaliteit van de sliblaag in de 2 kavelsloten.

Bij de toetsing is gebleken dat het slib van de sloten ‘klasse 0 specie’ betreft; dit is schoon en mag bij baggerwerkzaamheden op de kant worden aangebracht.

Het rapport d betreft onderzoek naar aanwezigheid van overgebleven explosieven uit de oorlogsjaren 1940-'45 en nader onderzoek naar enkele ‘verdachte’ plekken (verstoringen).

In het onderzochte gebied zijn geen significante objectenesignaleerd en is vervolgens vrijgegeven in milieutechnische zin voor het uitvoeren van vervolgwerkzaamheden.

Voor de gebieden geldt een vrijgegeven diepte van 4,50 meter minus maaiveld.

De rapporten e t/m h betreffen onderzoeken naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in verband met het gebruik van een deel van de gronden parallel aan de landingsbaan ten behoeve van een tijdelijk depot voor gronden.

Na het verwijderen van het depot zal op het terrein een eindsituatie-onderzoek moeten worden gedaan, waarbij zal moeten worden vastgesteld, dat het tijdelijke gebruik van een deel van de gronden als gronddepot geen invloed gehad heeft op de aanwezige bodemkwaliteit.

### 5.2.3 Conclusie bodem

Er van uitgaande dat het laatstgenoemde eindsituatie-onderzoek de oorspronkelijk vastgestelde bodemkwaliteit in de onderzoeksrapporten a. en b. bevestigt, bestaat er geen belemmering voor het vaststellen van het onderhavige bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg.

Een 'herijking' van bodemrapporten a en b zal in verband met de onderzoeksdata wellicht noodzakelijk zijn vóór de concrete bouwplannen kunnen worden uitgevoerd.

### **5.3 Flora en fauna**

#### **5.3.1 Wet- en regelgeving en beleid**

##### *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 niet rechtstreeks van toepassing.

##### *Natuurbeschermingswet*

De Natuurbeschermingswet (1998) regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermd moeten worden. Alleen binnen die gebieden is de wet van toepassing.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied en Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en is ook niet nabij een beschermd natuurgebied gelegen. De conclusie is dat gebiedsbescherming niet aan de orde is.

##### *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. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden.

De Flora- en faunawet beschermt in beginsel alle flora en fauna. De in de Flora- en faunawet opgenomen dieren- en plantensoorten zijn (middels de AMvB, Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten behorende bij de Flora en faunawet) onderverdeeld in drie categorieën. Voor de soorten uit tabel 1 is geen ontheffing nodig bij ruimtelijke ingrepen of bestendig beheer. Wel blijft voor deze soorten de zorgplicht uit de Flora- en faunawet van kracht. Voor de soorten uit tabel 2 kan een vrijstelling tot ontheffingaanvraag gelden als de initiatiefnemer van ruimtelijke ontwikkelingen en beheer over een goedgekeurde gedragscode beschikt. Dit geldt ook voor de soorten uit tabel 3, als er sprake is van bestendig beheer en onderhoud. Voor andere ontwikkelingen bij soorten uit tabel 3 blijft een ontheffingaanvraag verplicht.

#### **5.3.2 Onderzoek flora en fauna**

##### *Gebiedsbescherming*

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied en is geen onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

##### *Soortenbescherming*

Het Ecologisch onderzoek- en adviesbureau Van der Goes en Groot heeft een quick-scan Flora en Fauna uitgevoerd. De bevindingen zijn neergelegd in een rapportage 'G&G-advies 2012' van 9 oktober 2012.

- Het onderzoeksgebied en directe omgeving zijn in potentie geschikt voor beschermde soorten vogels en (kleine) zoogdieren.
- Gezien de aanwezige biotoop, het oppervlak, de geografische ligging en informatie uit de vakliteratuur over populaties in de omgeving, zullen van de (kleine) zoogdieren alleen licht beschermde soorten aanwezig zijn. Mogelijk maakt de watervleermuis gebruik van de aanliggende watergang.
- Voor de aangetroffen of verwachte licht beschermde soorten gelden geen verbodsbepalingen als werkzaamheden worden verricht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Een ontheffing is dan niet nodig. Wel voor de watervleermuis, maar via een zorgvuldige inrichting is verstoring van de vliegroute te voorkomen.
- In het plangebied kunnen broedvogels voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van maart tot en met juli.

#### **5.3.3 Conclusie flora en fauna**

In het plangebied is geen andere natuurwetgeving van toepassing dan de in dit rapport beschreven Flora- en faunawet. Geconcludeerd wordt dat het aspect Flora en Fauna de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

## **5.4 Cultuurhistorie en archeologie**

### **5.4.1 Wet- en regelgeving en beleid**

#### *Wet op de archeologische monumentenzorg*

De Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) regelt de bescherming van het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed). Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden. De uitgangspunten van de wet zijn: archeologische waarden worden zoveel mogelijk in de bodem bewaard en alleen opgraven als behoud in de bodem niet mogelijk is, vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie en bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer tot de bodemverstorende activiteit.

#### *Erfgoed op de kaart*

De beleidsnota *Erfgoed op de kaart* (2010) maakt duidelijk welk belang de gemeente Haarlemmermeer hecht aan behoud van het cultureel erfgoed en hoe zij het culturele erfgoed wil behouden. In de nota staat hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) en cultuurhistorie in ruimtelijke plannen.

### **5.4.2 Onderzoek cultuurhistorie**

De gronden worden agrarisch gebruikt. Een beperkt aantal historisch geografische waarden is deels nog herkenbaar in het gebied: het afwateringspatroon. De geplande ontwikkeling heeft invloed op de genoemde historische waarden. Er zijn in het plangebied of de directe omgeving geen rijks-, provinciale of gemeentelijke monumenten aanwezig. Er bevinden zich geen beschermde stads- en dorpsgezichten in het plangebied.

### **5.4.3 Onderzoek archeologie**

De kans op het aantreffen van archeologische waarden in het plangebied is zeer laag. Het plangebied ligt in een omgeving die vanwege de zeer natte condities weinig aantrekkelijk is geweest voor bewoning en waar eventuele vroege bewoningssporen zullen zijn verdwenen door de latere erosie van het Haarlemmermeer en de vervening. Het Pleistocene dekzandoppervlak is in het plangebied vermoedelijk intact, maar ligt diep en zal door de ontgroningen niet en door heipalen slechts in geringe mate verstoord worden. In het plangebied en directe omgeving zijn vooralsnog geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen. Er bestaat een zeer geringe kans op het aantreffen van oeverversterkingen uit de achttiende eeuw. De kans op het aantreffen van archeologische vindplaatsen op het Pleistocene oppervlak wordt eveneens zeer laag ingeschat.

De Cultuurcompagnie Noord-Holland heeft een *quick-scan Archeologie* uitgevoerd. De conclusie was, dat conform het gestelde in de 'Erfgoednota' van de Haarlemmermeer - vastgesteld 17 februari 2011 – archeologisch onderzoek is vereist bij plannen van 10.000 m<sup>2</sup> en groter. Dit is op het bestemmingsplangebied van toepassing; derhalve is een nader onderzoek noodzakelijk in de vorm van een bureau-onderzoek.

Dit bureauonderzoek heeft plaats gevonden en de bevindingen zijn neergelegd in het rapport "*Bureauonderzoek naar de archeologische waarde van het plangebied Groenenbergterrein*", d.d. 20 november 2012, kenmerk ISSN: 1871-398X.

Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat de kans uiterst klein is dat door de uitvoering van de plannen archeologische resten worden aangetast in het plangebied Oude Meer Groenenberg. Geadviseerd wordt geen vervolgonderzoek te doen, maar het plangebied vrij te geven. Er hoeft in dit bestemmingsplan geen archeologische dubbelbestemming te worden opgenomen. Eventuele archeologische vondsten moeten – conform artikel 53 van de Wet op de archeologische monumentenzorg – verplicht gemeld worden bij de gemeente Haarlemmermeer.

### **5.4.4 Conclusie cultuurhistorie en archeologie**

Geconcludeerd wordt dat archeologie geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan.

## 5.5 Geluid

### 5.5.1 Wet- en regelgeving en beleid

#### *Wegverkeer*

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden voor geluidgevoelige objecten zoals woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en -terreinen 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 moet op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) geluidgevoelige objecten in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB.

Indien dit geluidsniveau wordt overschreden kan het bevoegd gezag na een gemotiveerde afweging een hoger geluidsniveau toestaan, de zogenaamde Hogere waarde. Een Hogere waarde mag alléén worden verleend als uit akoestisch onderzoek blijkt dat het niet mogelijk is om met bron- en/of overdrachtsmaatregelen het geluidniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting te brengen.

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. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder<sup>1</sup>.

#### *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 geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige 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 (Lden) en 's nachts (Lnight)) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen.

#### *Cumulatie van geluidsbelasting*

In een bestemmingsplangebied kan zich de situatie voordoen dat binnen twee of meer geluidszones zoals bedoeld in de Wet geluidhinder geluidgevoelige functies of terreinen worden geprojecteerd. Indien daarbij sprake is van een overschrijding van geluidsnormen kan daarvoor een hogere waarde worden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. In dat geval dient het college van burgemeester en wethouders wel aan te geven dat die cumulatie van geluidsbelastingen niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

### 5.5.2 Geluidbronnen

#### *Wegverkeer*

De in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte bedrijvigheid zal een toename van het aantal verkeersbewegingen binnen het plangebied en de relevante ontsluitingswegen tot gevolg hebben.

### 5.5.3 Akoestisch onderzoek

#### Wegverkeerslawaai

---

<sup>1</sup> 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

### *Nieuwe wegen binnen projectlocaties*

Geconcludeerd kan worden dat binnen de 250 meter brede geluidzone van de binnen het plangebied geplande wegen geen woningen zijn gesitueerd. De geluidbelasting van deze wegen behoeft dan ook niet te worden bepaald.

### *Bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg, verkeersaantrekkende werking*

Uit de berekeningen blijkt dat de toename op de omringende wegen als gevolg van de planbijdrage minder dan 2 dB bedraagt. Conform de beoordelingsmethodiek van de Wet geluidhinder is deze toename niet relevant. Aan de eisen voor 'een goede ruimtelijke ordening' wordt voldaan.

## **5.5.3 Conclusie geluid**

Geluid vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan. De planontwikkelingen zijn als inpasbaar te kwalificeren.

## **5.6 Luchtkwaliteit**

### **5.6.1 Wet- en regelgeving en beleid**

#### *Wet luchtkwaliteit*

De Wet luchtkwaliteit legt de belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit vast. 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 Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en Ministeriele Regelingen.

#### *Wet Milieubeheer*

In bijlage II van de Wet milieubeheer staan voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht: stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), lood (Pb), koolmonoxide (CO). In de Nederlandse situatie leveren alléén de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) op een aantal locaties 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, of;
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of;
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>), of;
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)<sup>2</sup>.

Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen e.d. 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 PM<sub>10</sub> en/of NO<sub>2</sub>. 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 nabijheid van het plangebied zijn geen rijkswegen gelegen, maar wel provinciale wegen (omgelegde N201+). Het bestemmingsplan is tevens gelegen binnen de invloedssfeer van de luchthaven Schiphol.

De nieuwe ontwikkelingen binnen het BP Groenenbergterrein bestaan uit: 139.553 m2 aan logistieke bedrijven, inclusief 8500 m2 truckparking voor 85 trucks.

Voor deze ontwikkelingen zijn geen reserveringen in het NSL opgenomen. Dit betekent dat de gewenste ontwikkeling niet op basis van het NSL kan worden onderbouwd. Uit de NIBM-toets op basis van de NIBM-tool blijkt dat bij deze variant de bijdrage van het extra verkeer mogelijk in betekende mate is.

Uit nader onderzoek (CARII) is gebleken dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekende mate is. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk.

### 5.6.3 Conclusie luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de wijze waarop de gronden in het plangebied bestemd zijn. Het bestemmingsplan voldoet aan de eisen ten aanzien van de luchtkwaliteit.

## 5.7 Externe Veiligheid

### 5.7.1 Wet- en regelgeving en beleid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer - over weg, water en spoor en door buisleidingen - van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's van het gebruik van luchthavens en de mogelijke aanwezigheid van explosieven vallen onder externe veiligheid.

Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (REVI II) bevat de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb, 2011) 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 (Bevi).

### 5.7.2 Onderzoek Externe Veiligheid

Voor dit bestemmingsplan wordt voor wat betreft externe veiligheid uitgegaan van diverse eerder opgestelde rapporten.

In het bestemmingsplan worden weliswaar nieuwe functies mogelijk gemaakt, maar het aantal personen dat extra wordt blootgesteld is beperkt; er zullen geen significante wijzigingen zijn ten aanzien van de hoogte van het groepsrisico. Middels de vuistregels van de "Handreiking Risicoanalyse Transport" is vastgesteld dat een 'RBM II-berekening' voor het onderhavige bestemmingsplangebied niet noodzakelijk is.

Achtereenvolgens wordt de 'Risicokaart Noord-Holland geraadpleegd, wordt een verantwoording gegeven van het groepsrisico middels vergelijking met de onderzoeksresultaten van het bestemmingsplan "N201" en wordt een check gedaan aan de hand van de 'vuistregels' uit de "Handreiking Risicoanalyse Transport" (HART). Het risico is berekend in Technische Rapportage Externe Veiligheid gastransport (AVIV).

### Risicokaart Noord-Holland

#### *Bedrijven*

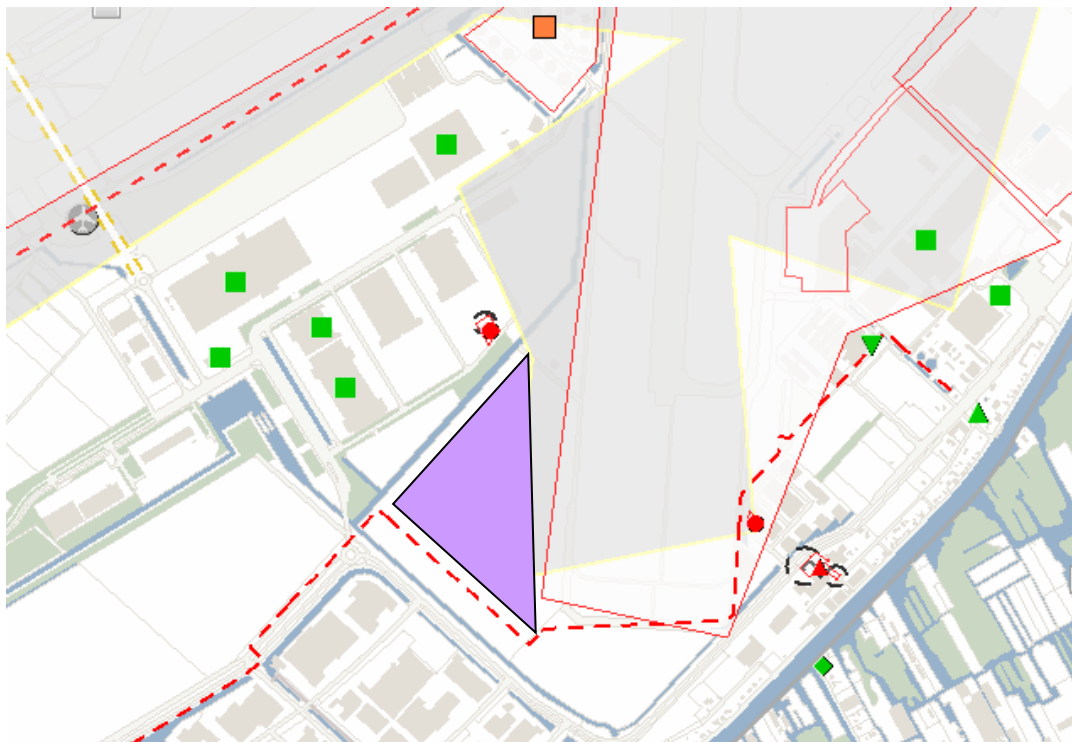
Ten noordwesten van het plangebied, circa 130 meter vanaf het eerste gebouw aldaar, is het bedrijf 'Special Cargo Services' aanwezig op het adres Reykjavikweg 4. Het bedrijf heeft geen 10-6 contour maar er gelden vei-

ligheidsafstanden op grond van de 'Circulaire ontplofbare stoffen voor civiel gebruik'. Deze afstand (20 meter) komt wel buiten de inrichtingsgrens, maar valt niet over het plangebied.

Op circa 700 meter ten oosten van het plangebied bevindt zich een benzineverkoopspunt aan de Fokkerweg 185. Dit is wel een BEVI-inrichting. Hier is een LPG vulpunt aanwezig met de risico-contour  $10^{-6}$  van 45 meter, alsmede een reservoir met de risico-contour van 25 meter.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich het terrein van de Aircraft Fuel Supply BV. Het is een Bevi bedrijf omdat het onder het BRZO valt. Het bedrijf heeft contouren (PR10-6 en invloedsgebied) maar die vallen niet over het plangebied.

Met de hier genoemde afstanden vormen genoemde bedrijven - met betrekking tot het persoonsgebonden risico en groepsrisico - geen belemmeringen voor de realisering van de logistieke bedrijven in het plangebied Oude Meer Groenenberg.



*Uitsnede van de 'Risicokaart Noord-Holland'*

#### **Benzineverkoopspunt Fokkerweg**

Voor het vulpunt van de LPG bij het benzineverkoopspunt aan de Fokkerweg is het 'invloedsgebied' bepalend. Dit betreft een afstand van 150 meter. Het plangebied ligt ver daar buiten.

#### **Vervoer gevaarlijke stoffen**

Relevant voor het groepsrisico is de toekomstige aanwezigheid van de omgelegde N201 in verband met het daarbij aanwezige 'transport gevaarlijke stoffen'.

Daarbij draagt de weg niet op zichzelf bij aan het groepsrisico, maar wel de toename van het aantal aanwezige personen binnen het 'invloedsgebied' en door de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het invloedsgebied strekt zich aan beide zijden van de N201 uit en moet bijvoorbeeld voor LPG gesteld worden op 252 m.

Binnen dit invloedsgebied ligt ca. 10.4 hectare plangebied met een personendichtheid van 22 personen per hectare (logistieke bedrijven).

Dit kan vergeleken worden met de onderzoeksresultaten voor het bestemmingsplan "N201". In de volgende tabel zijn de personen-dichtheden gegeven voor de gebiedsdelen die langs het weggedeelte binnen het bestemmingsplan N201 aanwezig zijn:

| Naam vlak                 | 2010       |              | 2020       |              |
|---------------------------|------------|--------------|------------|--------------|
|                           | Aantal dag | Aantal nacht | Aantal dag | Aantal nacht |
| 1                         | 186        | 93           | 191        | 95           |
| 2                         | 30         | 0            | 31         | 0            |
| 3                         | 8          | 4            | 8          | 4            |
| 4                         | 78/ha      | 0/ha         | 80/ha      | 0/ha         |
| 5                         | 78/ha      | 0/ha         | 80/ha      | 0/ha         |
| 6                         | 78/ha      | 0/ha         | 80/ha      | 0/ha         |
| 7                         | 78/ha      | 0/ha         | 80/ha      | 0/ha         |
| 8                         | 13/ha      | 5/ha         | 13/ha      | 5/ha         |
| 9                         | 13/ha      | 5/ha         | 13/ha      | 5/ha         |
| 10                        | 5/ha       | 5/ha         | 5/ha       | 5/ha         |
| 11                        | 5/ha       | 5/ha         | 5/ha       | 5/ha         |
| 12                        | 5/ha       | 5/ha         | 5/ha       | 5/ha         |
| HAL <sup>13</sup> Blok 3  | 0          | 0            | 67         | 7            |
| HAL Blok 2                | 0          | 0            | 67         | 7            |
| HAL Blok 1                | 0          | 0            | 67         | 7            |
| VALI <sup>14</sup> Blok 3 | 0          | 0            | 250        | 25           |
| VAL Blok 2                | 0          | 0            | 250        | 25           |
| VAL Blok 1                | 0          | 0            | 250        | 25           |
| Kantoor Blok 3            | 0          | 0            | 1200       | 120          |
| Kantoor Blok 2            | 0          | 0            | 1200       | 120          |
| Kantoor Blok 1            | 0          | 0            | 1200       | 120          |
| Campus Schiphol Rijk      | 0          | 0            | 584        | 0            |
| Schiph ZO ACT blok 1      | 50         | 0            | 50         | 0            |
| Schiph ZO ACT blok 2      | 50         | 0            | 50         | 0            |
| Schiph ZO ACT blok 3      | 50         | 0            | 50         | 0            |

*Schatting personen aanwezig*

Met het gebiedsdeel betreffende het onderhavige bestemmingsplan moet aan deze lijst worden toegevoegd: voor 2020 aantal personen overdag 22/ha (230 pers.) en 's nachts 5/ha (52 pers.). Een tweede gegeven betreft de aard en omvang van gevaarlijke stoffen met tankauto's voor de huidige en voor de toekomstige situatie, weergegeven in onderstaande tabel:

| Stofcategorie | Omschrijving                                    | 2010 | 2020 |
|---------------|-------------------------------------------------|------|------|
| GF3           | Brandbaar tot vloeistof verdicht gas, bijv. LPG | 110  | 825  |
| LF1           | Brandbare vloeistof                             | 2056 | 2272 |
| LF2           | Zeer brandbare vloeistof                        | 1028 | 1136 |
| LT1           | Zeer licht toxische vloeistof                   | 0    | 0    |
| LT2           | Licht toxische vloeistof                        | 0    | 0    |

*Transportintensiteit 2010 (aantal beladen transporten per jaar)*

Vastgesteld kan worden dat het groepsrisico bij het transport van gevaarlijke stoffen over de N201 toeneemt, zowel door de toename van het aantal aanwezige personen binnen het invloedsgebied, als door de toename van het aantal transporten van gevaarlijke stoffen per jaar. De ontwikkelingen, die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt hebben geen invloed op het aantal transporten van gevaarlijke stoffen.

In het onderzoek voor het bestemmingsplan "N201" is de toename van het groepsrisico berekend op **0,066 maal de oriëntatiewaarde** in de toekomstige situatie. Wanneer de toename van het aantal personen in het invloeds-

gebied ter plaatse van het voorliggende bestemmingplan wordt gerelateerd aan de reeds aanwezige personen-dichtheden langs het gehele beschouwde tracé van de N201 in het bestemmingsplan “N201” en daarbij betrekken dat het aantal transporten dat ingeschat is voor 2020 niet veranderd, kan worden aangenomen dat de toename van het groepsrisico door de ontwikkelingen op het Groenenbergterrein **beneden de 0,1 maal de oriëntatiewaarde** zal blijven.

Conform het beleid van de provincie Noord-Holland volstaat daarom een beperkte verantwoording. Volstaan kan worden met een toelichting op de groepsrisicoanalyse en het afwegen van de door de Regionale brandweer voorgestelde maatregelen.

#### *Handreiking Risicoanalyse Transport*

Check plaatsgebonden risico en groepsrisico met de ‘vuistregels’ uit “Handreiking Risicoanalyse Transport” van 1 november 2011:

Routetype: weg buiten de bebouwde kom (80 km/uur)

#### *Toetsing plaatsgebonden risico:*

- deze weg heeft geen  $10^{-5}$ -contour;
- het aantal GF3-transporten is groter dan 500; er moet worden voldaan aan:

$$0,0003 \times (GF3 + 0,2 \times LF2 + LT1 + LT2 + 3 \times LT3 + GT4 + GT5) < 1$$

$$GF3 = 825, LF2 = 1136, LT1 = 0, LT2 = 0, LT3 = 0, GT4 = 0, GT5 = 0.$$

$$0,0003 \times (825 + 0,2 \times 1136) = 0,31 - \text{dus géén } 10^{-6}\text{-contour};$$

#### *Toetsing groepsrisico (onder aangegeven drempelwaarde x 10 blijven)*

*en toetsing 10 % van de oriëntatiewaarde (onder aangegeven drempelwaarde blijven):*

- geen transporten van LT3, GT4 of GT5;
- $GF3 = 825$ , dichtheid per ha = 22, plangebied begint op ca. 46,5 meter uit het hart van de weg; de eerste bebouwing ligt op ca. 70 meter.

Bij de gegeven dichtheid is bij een afstand 40 meter de drempelwaarde 10740, terwijl bij 50 meter geen drempelwaarde meer van toepassing is (tabel 5).

#### *Conclusie:*

Er hoeft geen RBM II – berekening te worden toegepast.

#### *Gasleiding*

Onder het Groenenbergterrein ligt een 6", 40 bar gasleiding (W-529-09). Daarvan is het 100% letaliteitsgebied 50 meter. Volgens het EV-beleid mogen hierbinnen geen ontwikkelingen zoals grote kantoren gerealiseerd worden. In het bestemmingsplan worden geen zelfstandige kantoren mogelijk gemaakt. Logistieke bedrijvigheid is wel mogelijk. Het risico is berekend met Carola.

#### *Plaatsgebonden risico*

De berekeningen hebben niet geleid tot een plaatsgebonden risicocontour van  $1,0 \cdot 10^{-6}$  per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan.

#### *Groepsrisico*

Zowel in de huidige situatie (huidige omgevingssituatie) als de toekomstige situatie (huidige omgevingssituatie +ontwikkeling bedrijventerrein) is het groepsrisico kleiner dan een factor 0.001 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is en blijft **meer dan 1000 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde**.

### **5.7.3 Verantwoording groepsrisico**

Het groepsrisico neemt als gevolg van de realisatie van het bestemmingsplan zeer beperkt toe. Daarom is geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico nodig. Wel spelen de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid een rol. Hierover adviseert de regionale brandweer.

### **5.7.4 Conclusie Externe Veiligheid**

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

## 5.8 Hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

### 5.8.1 Wet- en regelgeving en beleid

#### *Luchthavenindelingbesluit*

Het rijksbeleid voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol staat in de Wet tot wijziging van de Wet Luchtvaart (2003). Deze wet vormt de grondslag voor twee uitvoeringsbesluiten: het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingbesluit (LIB, 2003 en wijziging 2014). Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten in overeenstemming te zijn met het Luchthavenindelingbesluit. In het LIB worden beperkingengebieden aangegeven voor externe veiligheid, geluidsbelasting, hoogtebeperkingen en vogelaantrekkende werking.

#### *20 Ke-contour*

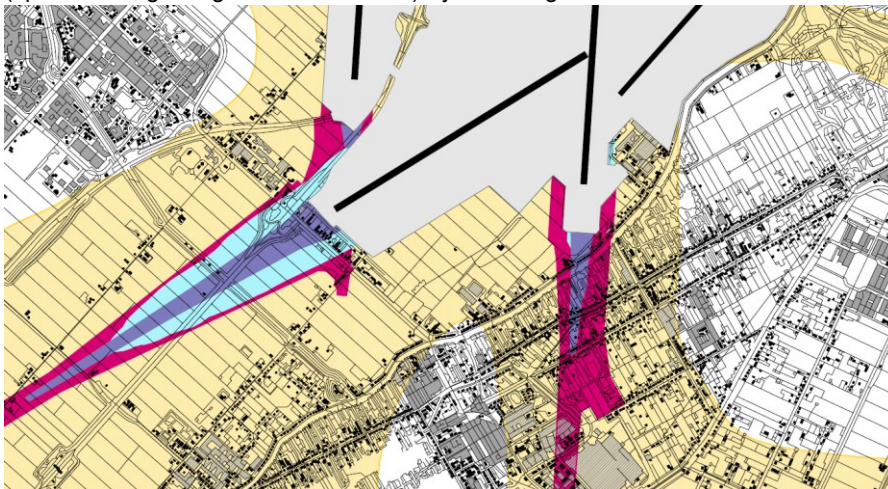
Schiphol heeft voor de toekomst ruimte nodig om uit te breiden. Daarom mogen binnen de zogenoemde 20 Ke-contour geen nieuwe uitleglocaties ten behoeve van woningbouw worden ontwikkeld. Herstructurering en intensivering in bestaand gebouwd gebied zijn binnen de 20 Ke-contour nu en in de toekomst wel mogelijk.

### 5.8.2 Onderzoek hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

Het plangebied ligt binnen het beperkingengebied uit het Luchthavenindelingbesluit. Vanuit het Luchthavenindelingbesluit gelden beperkingen op het gebied van gebruik, bouwen en hoogte.

#### *Bouwbeperkingen*

Deze beperkingen zijn onder te verdelen in sloopzones voor veiligheid (paars) en geluid (blauw) en de zogenaamde 10-6 contour (rood). Voor Oude Meer Groenenberg geldt dat het grootste gebied valt binnen de *Zone beperkingen geluid en veiligheid* (het gele gebied). In deze zone mogen geen nieuwe gebouwen voor wonen, onderwijs en gezondheidszorg worden gerealiseerd. Kantoren, bedrijven en niet geluidgevoelige voorzieningen (sportcentra, gevangenissen en hotels) zijn wel toegestaan.



## Overzichtskaat Bepierking bebouwing

bij het Luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol

| Gronden aangewezen met nummer | Toegestane gevoelige objecten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 *)                          | <ul style="list-style-type: none"><li>Woningen, voor zover rechtmatig aanwezig en bewoond op de datum van inwerkingtreding van dit besluit</li><li>Bedrijfsgebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit</li><li>Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven</li></ul> |
| 2 *)                          | <ul style="list-style-type: none"><li>Woningen, voor zover rechtmatig aanwezig en bewoond op de datum van inwerkingtreding van dit besluit</li><li>Bedrijfsgebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit</li><li>Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven</li></ul> |
| 3 *)                          | <ul style="list-style-type: none"><li>Gebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit</li><li>Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven</li></ul>                                                                                                                      |
| 4 *)                          | <ul style="list-style-type: none"><li>Gebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit</li><li>Bedrijfsgebouwen</li><li>Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven</li></ul>                                                                                             |

\*) Zie voor de gronden bedoeld in artikel 2.2.1 aangewezen met de nummers 1 en 2: bijlage 3A schaal 1:2.000

\*) Zie voor de gronden bedoeld in artikel 2.2.1 aangewezen met de nummers 3 en 4: bijlage 3B schaal 1:10.000

Voor hoogtebeperkingen en bouwbeperkingen wordt verwezen naar de verbeelding en de regels van dit plan.

#### *Beperking aantrekking vogels*

In het plangebied gelden beperkingen voor vogelaantrekkende functies. Waterpartijen in het kader van de watercompensatie leveren geen strijdigheid op met het Luchthavenindelingsbesluit indien deze kleiner dan 3 hectare zijn.

#### *Stedenbouwkundig aanvaardbare bouwhoogte*

Vanuit het oogpunt van stedenbouw zijn in de planregels maximaal aanvaardbare stedenbouwkundige bouwhoogtes opgenomen van 14 meter, die direct zijn gekoppeld aan een verklaring van geen bezwaar ex artikel 8.9 Wet luchtvaart.

#### *Verklaring van geen bezwaar ex artikel 8.9 Wet luchtvaart*

Het bouwplan High Speed Logistics Park (HSLP) is ter toetsing voorgelegd aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Bij brief van 12 juli 2013 heeft de LVNL een (pre)advies met betrekking tot dit plan gegeven. De LVNL komt tot het oordeel dat het inrichtingsplan HSLP goede kans van slagen lijkt te hebben. De LVNL concludeert ten aanzien van de Instrument Landing System-aspecten: "het onderzoek naar de invloed van het inrichtingsplan op de correcte werking van de navigatieapparatuur heeft uitgewezen dat zich naar verwachting een lichte verstoring voor zal doen. Deze verstoring blijft echter binnen de tolerantiegrenzen."

Ten aanzien van externe veiligheidsaspecten heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de gemeente in een brief van 12 februari 2014 bericht dat op grond van de aangeleverde informatie met betrekking tot het bouwplan HSLP geconstateerd is dat de werknemersdichtheid ten aanzien van vorig bouwplan uit 2003 voor dezelfde locatie, waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven, lager is. Hetgeen per saldo leidt tot een gunstigere ontwikkeling van het groepsrisico dan eerder verwacht. Derhalve, zo vervolgde de staatssecretaris, kan geconcludeerd worden dat er vanwege het externe veiligheidsbelang geen bezwaren tegen het plan zijn tegen afgifte van een verklaring van geen bezwaar. Op het punt van externe veiligheidsaspecten wordt door de staatssecretaris afgifte van een verklaring van geen bezwaar kansrijk geacht.

#### **5.8.3 Conclusie hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer**

Voor de realisatie van het bestemmingsplan moeten de beperkingen vanuit het Luchthavenindelingsbesluit in acht worden genomen. In het bestemmingsplan zijn regels conform deze beperkingen opgenomen.

## 6 Uitvoerbaarheid

### 6.1 Exploitatie

Onderdeel van de Wet ruimtelijke ordening is het aspect exploitatie dat in afdeling 6.4 van de wet is geregeld. De wet verplicht de gemeente bij de vaststelling van een bestemmingsplan een besluit te nemen over het verhalen van kosten. De kosten die in het kader van grondexploitatie kunnen worden verhaald zijn wettelijk vastgelegd. Daarom moet er naast het bestemmingsplan een exploitatieplan (ex. artikel 6.12 Wro) worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Dit kan door het sluiten van een anterieure overeenkomst (ex. artikel 6.24 lid 1 Wro) met een initiatiefnemer.

De gemeente sluit een anterieure overeenkomst met Chipshol over het op Groenenbergterrein te plegen kostenverhaal. Tevens is bepaald dat de gemeente volledig gecompenseerd wordt voor mogelijke planschade die uit het bestemmingsplan voortkomt. Daarmee wordt het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar.

### 6.2 Procedure Wet ruimtelijke ordening

#### 6.2.1 Inspraak

De Wet ruimtelijke ordening kent voor het bestemmingsplan geen verplichting meer voor het voeren van een inspraakprocedure. In de gemeentelijke inspraak verordening is het bieden van inspraak gekoppeld aan beleidsontwikkeling. In de participatieverordening 2008 is voor het bestemmingsplan geen participatie voorgeschreven. Over de inhoud van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met Chipshol.

#### 6.2.2 Wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. Bro)

Het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeente overlegt met alle betrokken overheden en partijen. Daarbij is het Waterschap expliciet genoemd. Het bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg voorgelegd aan de volgende instanties en diensten:

- Hoogheemraadschap van Rijnland
- Luchtverkeersleiding Nederland
- Provincie Noord Holland
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Rijkswaterstaat Divisie Luchtvaart

In de Nota Vooroverleg, zie als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd, zijn alle ingekomen reacties samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

Daarnaast is het voorontwerpbestemmingsplan '**parallel aan het artikel 3.1.1. Bro-overleg**' toegestuurd aan een aantal andere instanties:

- Brandweer Haarlemmermeer
- Veiligheidsregio Kennemerland, Regionale Brandweer
- Luchthaven Schiphol

#### 6.2.3 Vaststelling bestemmingsplan

In het kader van de vaststelling door de gemeenteraad wordt het bestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd.

## 7 Juridische aspecten

### 7.1 Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg is het bieden van een juridisch kader voor de realisatie van alle ontwikkelingen die in het komende decennium worden voorzien in het plangebied. De verschillende bestemmingen zijn zo globaal mogelijk van opzet en bieden een directe bouwtitel.

### 7.2 Opzet regels en verbeelding

De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. De toelichting is niet juridisch bindend, maar kan wel een functie vervullen bij de uitleg van de regels.

Op de verbeelding zijn aan de binnen het plan aanwezige gronden de bestemmingen 'Bedrijventerrein' en 'Leiding - Gas' toegekend en alle noodzakelijke gegevens ingetekend.

De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Deze zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP bepaalt kleur en codering van de bestemmingen. De bestemmingen zijn op het renvoi weergegeven in alfabetische volgorde (per soort bestemming). Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een artikel in de regels.

De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt en bebouwd mogen worden.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken;

- inleidende bepalingen: een begrippenlijst en regels met betrekking tot de wijze van meten;
- bestemmingsregels: artikelen over de 'gewone' bestemmingen en dubbelbestemmingen;
- algemene regels: bepalingen die betrekking (kunnen) hebben op alle bestemmingen; overgangs- en slotregels: het (in de Bro voorgeschreven) overgangsrecht (voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik dat van het bestemmingsplan afwijkt) en de naam waaronder het plan moet worden aangehaald.

### 7.3 Toelichting op de regels

#### Bestemming 'Bedrijventerrein'

Voor High Speed Logistics Park is gekozen voor de bestemming 'Bedrijventerrein'. De systematiek is vergelijkbaar met de systematiek van de bestemming 'Bedrijf', maar binnen de bestemming zijn ook ontsluitingswegen, water en groen mogelijk gemaakt. Dit houdt in dat de inrichting van het gebied meer flexibel plaats kan vinden. Het artikel dat gaat over de bestemming 'Bedrijventerrein' is anders dan in het ontwerp geredigeerd. De maximale bouwhoogte wordt gerelateerd aan het Luchthavenindelingsbesluit, de mogelijkheid wordt gegeven om hiervan af te wijken indien een verklaring van geen bezwaar ex artikel 8.9 Wet luchtvaart is verkregen en deze ruimte wordt weer begrensd door maximaal aanvaardbare stedenbouwkundige bouwhoogtes.

#### Dubbelbestemming 'Leiding – Gas'

Ter bescherming van de planologisch relevante leiding in het plangebied is de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' opgenomen.

### 7.4 Overgangsrecht

Het overgangsrecht heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken, die op het tijdstip van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan gebouwd zijn of op grond van een reeds verleende of een nog te moeten afgeven bouwvergunning, gebouwd mogen worden en afwijken van de bouwregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een bouwvergunning of omgevingsvergunning is verleend, gebouwd

worden zolang de bestaande afwijking maar niet vergroot wordt en het bouwwerk niet (grotendeels) wordt vernieuwd of veranderd.

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

In het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) is de tekst van de in een bestemmingsplan op te nemen regels voor het 'overgangsrecht gebruik' opgenomen.

## **7.5 Handhaafbaarheid**

Het bestemmingsplan is het juridische instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. 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 en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde manier aan het plan gehouden te worden.

Met deze oogmerken is in dit bestemmingsplan gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels – binnen de beperkingen en regels die de milieuwetgeving met zich meebrengt. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan. Ook geldt hoe minder 'knellend' de regels zijn, hoe kleiner de kans dat het daarmee wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen die regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid van inzien.

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 voorts het weigeren van de vergunning en eventuele ontheffingen.

# Overzicht van bijlagen

## Onderzoeken

1. Verkennend bodemonderzoek Bouwlocatie Fokkerweg (fase II), Terrascan februari 2003
2. Aanvullend bodemonderzoek depotruimte Fokkerweg, Alliantie N201, 30 oktober 2007
3. Eindsituatie onderzoek slibdepot Fokkerweg Schiphol-Rijk Heijmans, 13 november 2009
4. Quick-scan flora en fauna, rapportage 'G&G-advies 2012' van 9 oktober 2012
5. Quick-scan Archeologie, De Cultuurcompagnie Noord-Holland
6. Bureauonderzoek naar de archeologische waarde van het plangebied Groenenbergterrein, 20 november 2012
7. Cultuurhistorisch bureauonderzoek, januari 2010
8. Groepsrisico LPG N201 augustus 2010
9. Externe veiligheid, risicoberekening aardgasleiding, maart 2012
10. Akoestisch Onderzoek maart 2013
11. Luchtkwaliteitsonderzoek maart 2013

## Overig

12. Nota vooroverleg bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg
13. Zakelijk uittreksel anterieure overeenkomst