



# Inhoud van de toelichting

1

|                                                            |        |
|------------------------------------------------------------|--------|
| <b>1. Inleiding</b>                                        | blz. 3 |
| 1.1. Aanleiding                                            | 3      |
| 1.2. Ligging plangebied                                    | 3      |
| 1.3. Vigerend bestemmingsplan                              | 3      |
| 1.4. Planvorm                                              | 3      |
| 1.5. Leeswijzer                                            | 5      |
| <b>2. Beleidskader</b>                                     | 7      |
| 2.1. Nationaal beleid                                      | 7      |
| 2.2. Provinciaal beleid                                    | 8      |
| 2.3. Gemeentelijk beleid                                   | 8      |
| 2.4. Conclusie                                             | 8      |
| <b>3. Gebiedsvisie</b>                                     | 11     |
| 3.1. Bestaande situatie                                    | 11     |
| 3.2. Toekomstige situatie                                  | 11     |
| <b>4. Programma</b>                                        | 15     |
| 4.1. Functionele invulling                                 | 15     |
| 4.2. Verkeer en parkeren                                   | 17     |
| <b>5. (Milieu)onderzoek</b>                                | 23     |
| 5.1. Milieueffectrapportage                                | 23     |
| 5.2. Geluidshinder                                         | 24     |
| 5.2.1. Verkeerslawaaï                                      | 24     |
| 5.2.2. Zone industrielawaai                                | 26     |
| 5.3. Milieuzonering bedrijfsactiviteiten                   | 26     |
| 5.4. Externe veiligheid                                    | 27     |
| 5.5. Kabels en leidingen                                   | 32     |
| 5.6. Schipholcontouren                                     | 32     |
| 5.7. Luchtkwaliteit                                        | 34     |
| 5.8. Water                                                 | 35     |
| 5.9. Bodem                                                 | 37     |
| 5.10. Ecologie                                             | 37     |
| 5.11. Archeologie en cultuurhistorie                       | 40     |
| <b>6. Juridische planbeschrijving</b>                      | 43     |
| 6.1. Planvorm                                              | 43     |
| 6.2. Opbouw regeling                                       | 44     |
| 6.3. Bestemmingen                                          | 44     |
| 6.4. Monumenten                                            | 47     |
| <b>7. Uitvoerbaarheid</b>                                  | 49     |
| 7.1. Economische uitvoerbaarheid                           | 49     |
| 7.2. Handhaving                                            | 49     |
| <b>8. Inspraak en overleg</b>                              | 51     |
| 8.1. Communicatie over het stedenbouwkundig plan SugarCity | 51     |
| 8.2. Resultaten inspraak                                   | 51     |
| 8.3. Resultaten overleg ex artikel 3.1.1 Bro               | 55     |
| 8.4. Ambtshalve wijzigingen                                | 73     |

**Bijlagen:**

1. Toelichting op de Staat van Inrichtingen.
2. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten.
3. Berekeningen wegverkeerslawaaï.

## 1.1. Aanleiding

Aan de rand van de kern Halfweg is sinds vele jaren de suikerfabriek van CSM gevestigd. De bedrijfsactiviteiten van de CSM suikerfabriek zijn inmiddels beëindigd. Voor het terrein van de voormalige CSM suikerfabriek wordt daarom een herontwikkeling beoogd, welke vorm krijgt met het project SugarCity. Dit project betreft de herontwikkeling van de locatie tot een multifunctioneel terrein met vrijetijdsoeleinden (megabioscoop, jachthaven), horecafuncties, kantoren en detailhandel. Het project kenmerkt zich door een vermenging van functies en gebruik van de historische, industriële bebouwing. Voorts wordt er rekening gehouden met de komst van een nieuw NS-station bij het voormalige CSM-terrein. Dit is gekoppeld aan de eventuele benutting van bestaand spoor, bijvoorbeeld door een lightrail tussen Amsterdam en Haarlem.

De ontwikkelingen passen niet in het vigerende bestemmingsplan. Er is derhalve een nieuw juridisch planologisch kader nodig. Dit bestemmingsplan Halfweg West 2008 zal de juridisch-planologische basis vormen voor realisatie van de in het Stedenbouwkundig Plan beschreven ontwikkelingen.

## 1.2. Ligging plangebied

Het plangebied wordt gevormd door het terrein van de voormalige CSM suikerfabrieken in Halfweg. Het gebied wordt globaal begrensd door de rijksweg A200/N200 en de spoorlijn Amsterdam-Haarlem in het noorden en westen en de Ringvaart van de Haarlemmermeer in het zuiden. Ten oosten van het plangebied staat de Ringvaart via Zijkanaal F in verbinding met het Noordzeekanaal (zie figuur 1).

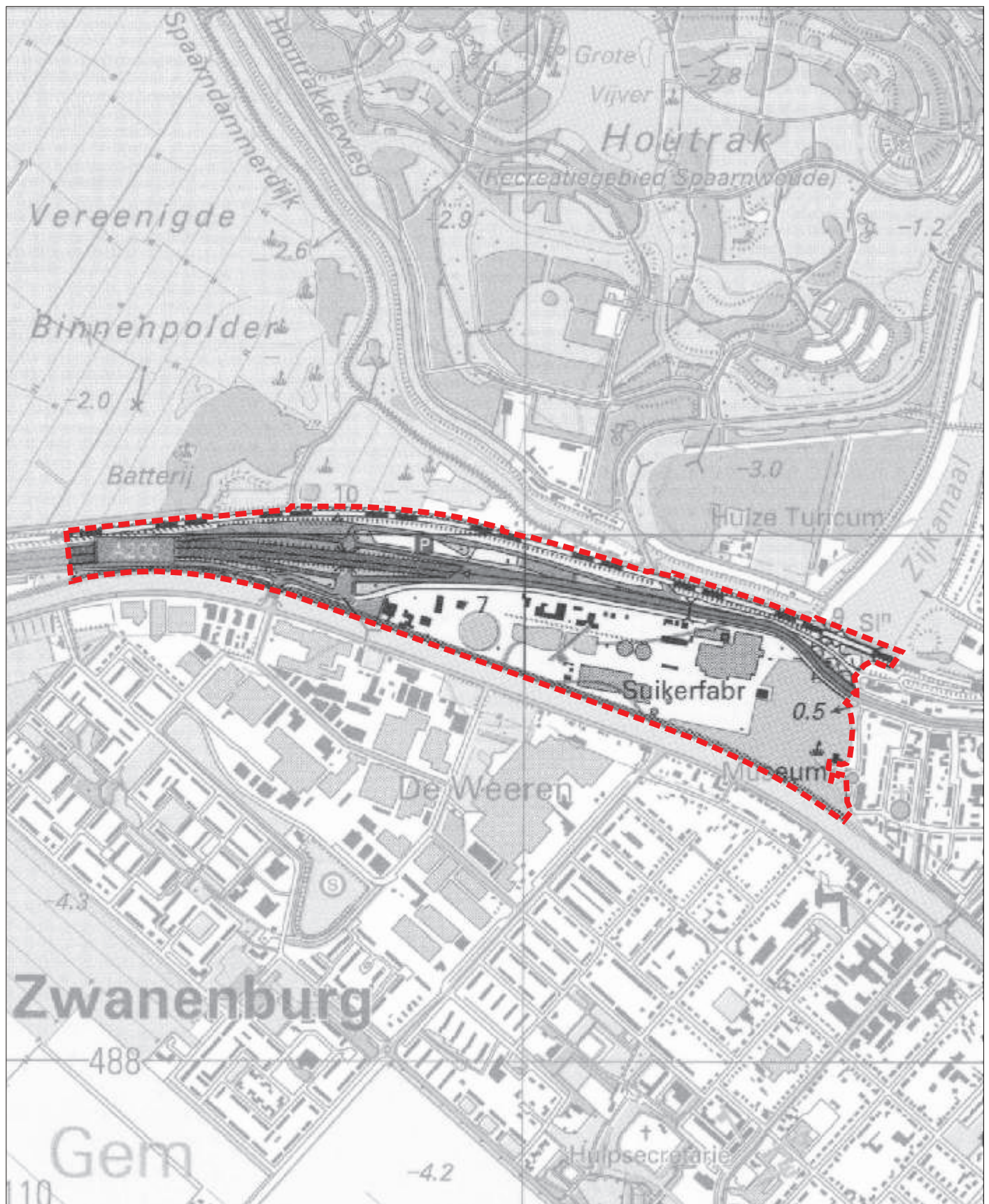
## 1.3. Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan is bestemmingsplan Halfweg West 1976, dat in april 1978 gedeeltelijk is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten.

## 1.4. Planvorm

Dit bestemmingsplan is in hoofdzaak een ontwikkelingsplan dat het juridisch-planologisch kader moet bieden voor het project SugarCity. Een deel van het plangebied valt buiten de hierboven genoemde ontwikkeling. Dit betreft de bebouwing aan de noordrand van het voormalige CSM-terrein en een belangrijk deel van de infrastructuur. Voor deze gebieden is gekozen voor een bestemming en regeling conform het bestaande gebruik en de vigerende regeling.

Voor het te ontwikkelen gebied is gekozen voor een globale, directe bestemmingslegging. Uitgangspunt daarbij is een flexibele regeling, waarbij echter ruimtelijk relevante randvoorwaarden zijn vastgelegd. Voor wat betreft de toegelaten functies (het programma) zijn daarbij beperkingen aangegeven indien deze noodzakelijk zijn in verband met de omgeving van het gebied. Voor wat betreft de bebouwing is onderscheid gemaakt in de grotendeels te handhaven gebouwen en de nieuwbouw binnen de ontwikkeling, waarbij voor de te handhaven gebouwen de huidige situatie op hoofdlijnen is vastgelegd. Voor wat betreft de nieuwbouw is een globale regeling van toepassing, waarbij met name de plaats en de bouwhoogten van de gebouwen zijn vastgelegd.



**rbai**

figuur 1  
ligging plangebied

## 1.5. Leeswijzer

In de toelichting wordt, na de inleidende paragrafen van hoofdstuk 1, in hoofdstuk 2 een beknopte beschrijving gegeven van de relevante beleidskaders. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van het plan. Het hoofdstuk start met een overzicht van de bestaande situatie, gevolgd door de planuitgangspunten en de ruimtelijke vertaling ervan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de functionele aspecten van het plan. In hoofdstuk 5 wordt aangegeven hoe de relevante (milieu)randvoorwaarden en het beleid voor de verschillende facetten in het bestemmingsplan is vastgelegd. De juridische opzet van het plan is uiteengezet in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 bevat een verantwoording van de economische uitvoerbaarheid en behandelt de handhaving van het plan. De resultaten van de inspraak en het overleg zijn weergegeven in hoofdstuk 8.

De regels bestaan uit vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels, de regels over de verschillende bestemmingen zijn in hoofdstuk 2 weergegeven. De overige regels zijn neergelegd in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels.



### 2.1. Nationaal beleid

#### Nota Ruimte (2006)

In de Nota Ruimte worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Meer specifiek staan de volgende beleidsdoelen centraal: ontwikkeling van nationale, stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid. Hiermee komt de nadruk, meer dan in de Vijfde Nota, te liggen op economische ontwikkeling.

Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. Het plangebied maakt als deel van de Randstad onderdeel uit van een belangrijk nationaal stedelijk netwerk. Het ontwikkelingsperspectief is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken, en de eigen ruimtevraag binnen de Randstad op te vangen. Met betrekking tot bedrijventerreinen wordt opgemerkt dat deze niet altijd meer voldoen aan de huidige eisen. Soms is revitalisering een optie, maar in geval van functieverlies (zoals bij verouderde spoorwegemplacements, haven- en industriegebieden) kan transformatie in nieuwe woon- en werkgebieden een reële mogelijkheid zijn.

#### Nota mobiliteit (2005)

De basis voor het rijksbeleid voor verkeer en vervoer ligt in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en de in 2005 gereedgekomen Nota Mobiliteit. Het rijk richt zich op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland en concentreert zich daarbij op gebieden en netwerken in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Denk hierbij aan de mainports, de greenports en de hoofdverbindingssassen. Voor de hoofdverbindingssassen hebben de triple-A verbindingen prioriteit: de A2, A4 en A12. Van belang in het rijksbeleid voor verkeer en vervoer zijn verder de zogenoemde streefwaarden voor een acceptabele rijtijd. Deze streefwaarden staan in de Nota Mobiliteit. Voor snelwegen is de streefwaarde voor de gemiddelde rijtijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als de rijtijd buiten de spits. Voor stedelijke ringwegen en voor niet-autosnelwegen die wel bij het hoofdwegennet horen, geldt een streefwaarde van maximaal twee keer de rijtijd buiten de spits. Ook staat in de Nota Mobiliteit de ambitie om de betrouwbaarheid op het hoofdwegennet zodanig te verbeteren, dat men in 2020 bij 95% van alle verplaatsingen in de spits op tijd is. In deel IV van de Nota Mobiliteit heeft het kabinet aangegeven voortvarend aan de slag te gaan met de kilometerprijs en hierbij de aanbevelingen te volgen zoals die zijn gedaan door het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. Invoering van een kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de Belasting Persoonauto's en Motorrijwielen (BPM) en Motorrijtuigbelasting (MRB) waarbij het wegverkeer in totaliteit per autokilometer niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is.

In de periode tot aan de invoering van het nieuwe systeem dient de uitbreiding van de wegcapaciteit en de verbetering van het openbaar vervoer voortvarend te worden aangepakt. "Anders Betalen voor Mobiliteit" komt niet in de plaats van bouwen en benutten, maar als aanvulling hierop. Beiden zijn evenwel nodig om de ambities uit de Nota Mobiliteit te realiseren. Ook verkeersveiligheid krijgt in de Nota Mobiliteit veel aandacht. De rijksoverheid wil ervoor zorgen dat de daling van het aantal slachtoffers zich voortzet. Het doel is dat het aantal doden in 2020 met ten minste 45% daalt ten opzichte van 2002, en het aantal ziekenhuisgewonden met 34%. Dit komt neer op een vermindering van het aantal doden tot maximaal 580 en van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 12.250 in 2020. Deze doelstelling geldt voor alle verkeerswegen in Nederland en wordt mogelijk door tal van lokale (Duurzaam Veilig)maatregelen en generieke maatregelen, zoals de rijbewijsrevolutie, educatie, handhaving, alcoholwetgeving en voertuigmaatregelen. De doelstellingen richten zich naast bereikbaarheid en verkeersveiligheid ook op de kwaliteit van de leefomgeving.

## 2.2. Provinciaal beleid

### **Streekplan Noord Holland Zuid (2003)**

Het CSM-terrein ligt binnen de in het streekplan aangegeven rode contour van Halfweg. De provincie geeft in het streekplan aan dat zij voorstander is van de opening van een nieuw NS-station bij het voormalige CSM-terrein. Dit is gekoppeld aan de ontwikkeling van het voormalige CSM-terrein en eventuele benutting van bestaand spoor, bijvoorbeeld door een lightrail tussen Amsterdam en Haarlem. In het kader van verbetering van de benutting van bedrijventerreinen, wordt het CSM-terrein genoemd als een plaats waar functiemenging kan plaatsvinden van werken, recreatie en cultuurhistorie. In het streekplan wordt met betrekking tot cultuurhistorie het motto "Behouden, versterken en vernieuwen" gehanteerd. Het versterken van industrieel erfgoed heeft betrekking op onder andere de lijn Haarlem-Amsterdam, waaronder het voormalige CSM-terrein valt. Het belang van het revitaliseren van het plangebied wordt door de provincie Noord Holland onderstreept. Uitgangspunten hierbij zijn:

- behoud en hergebruik van historische structuren en gebouwen;
- openbare toegankelijkheid;
- multifunctioneel en innovatief ruimtegebruik
- bereikbaarheid per openbaar vervoer.

## 2.3. Gemeentelijk beleid

### **Inventarisatierapport Structuurvisie Haarlemmerliede en Spaarnwoude (2000)**

De structuurvisie biedt kaders voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente. Het ambitieniveau steekt vooral in op het behouden en toevoegen van kwaliteit op het gebied van wonen, leefbaarheid, bedrijvigheid en landschap- en natuur. Het CSM-terrein is aangewezen als verbeteringsgebied. In verbeteringsgebieden is een kwaliteitssprong wenselijk en mogelijk. Dergelijke gebieden zijn beeldbepalend voor de gemeente en kunnen programmatisch/functioneel een cruciale rol krijgen binnen de gemeente. De structuurvisie geeft de volgende uitgangspunten voor de herontwikkeling van het CSM-terrein:

- bestaande, waardevolle gebouwen dienen te worden hergebruikt;
- het gebied moet fungeren als een landmark en zich onttrekken aan de landschappelijke context en geplaatst worden in een randstedelijke context;
- er moet worden gestreefd naar een gemengd programma.

### **Stedenbouwkundig plan SugarCity (2004)**

Door Soeters Van Eldonk Ponc architecten is in opdracht van Cobraspen Vastgoedontwikkeling een masterplan opgesteld, dat in concept in 2002 is gepresenteerd. Op basis van dit concept heeft de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude een convenant ondertekend met Cobraspen Vastgoedontwikkeling voor de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Dit heeft geleid tot twee documenten, het document "analyse en concept" en het "stedenbouwkundig plan SugarCity", die beide in 2004 zijn verschenen.

De unieke historische waarde van het fabriekscomplex van CSM is als industrieel erfgoed een van de leidende thema's in het stedenbouwkundig plan. Veel van de historische gebouwen worden bewaard en getransformeerd voor een nieuwe functie. Om een zo levendig mogelijk gebied te creëren, is gekozen voor een menging van verschillende functies, waarvan de megabioscoop de grootste publiekstrekker zal zijn. Bij de invulling van het gebied is water een belangrijk thema. Het water maakt onderdeel uit van het openbaar gebied in de vorm van vijvers en stromen.

## 2.4. Conclusie

De beoogde herstructurering van het CSM-terrein past binnen de uitgangspunten van het rijks- en provinciaal beleid om de uitbreiding van stedelijke functies zoveel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren, de ruimte intensief te benutten en daar waar mogelijk en noodzakelijk door herstructurering kwaliteit aan bestaande wijken toe te voegen. De visie op het ge-

bied, de functionele invulling en randvoorwaarden voor de herontwikkeling, zijn beschreven in de gemeentelijke structuurvisie en komen terug in het stedenbouwkundig plan.



**rbv**

figuur 2  
Luchtfoto

### 3.1. Bestaande situatie

#### Plangebied in context

Het plangebied beslaat het voormalige CSM-terrein in Halfweg inclusief het aangrenzende deel van de rijksweg A200/N200 en de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. Ten noorden van het plangebied ligt een groen gebied met bomen, incidentele bebouwing en slingerende wegen. In het noordwesten gaat dit gebied over in de groene velden van de polder. Ten zuiden van het plangebied, aan de overzijde van de Ringvaart van de Haarlemmermeer, ligt de kern Zwanenburg. Aan de zuidzijde van de Ringvaart zijn tegenover het plangebied woningen gelegen, met daarachter grootschalige bedrijfspanden. Ten zuidoosten van het plangebied begint het woongebied van Zwanenburg (zie figuur 2).

#### CSM-terrein

Het voormalige CSM-terrein vormt een enclave, ingeklemd tussen infrastructuur gevormd door de rijksweg A200/N200, de spoorlijn Amsterdam-Haarlem en de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Het terrein is in gebruik geweest als industrieterrein voor de productie van suiker. De huidige bebouwing bestaat daardoor uit industriële gebouwen, waarvan de suikersilo's beeldbepalend zijn. Een groot gedeelte van het terrein is onbebouwd, maar wel verhard. Het voormalige CSM-terrein wordt in de huidige situatie nog in beperkte mate gebruikt.

Het bestaande complex van gebouwen op het CSM-terrein is tweeledig van opzet. De gebouwen die globaal voor de Tweede Wereldoorlog gebouwd zijn, kennen een architectuur die verwant is aan de woning- en utiliteitsbouw uit de betreffende periode. De groei van het industriële complex ging gepaard met het verder aanbouwen op de bestaande structuur. Deze gebouwen vormen de stedenbouwkundige basisstructuur van het complex. De latere gebouwen (bijvoorbeeld de silo's, het koelgebouw en de kalkoven) zijn in hun vorm en verschijning veel duidelijker bepaald door hun functie en kennen een zeer karakteristieke eigen industriële architectuur. Verwijzingen naar een meer klassieke metselwerkarchitectuur zijn hier niet langer aan de orde. Deze gebouwen zijn uitgegroeid tot de industriële iconen van het complex.

#### Bebouwing Haarlemmerstraatweg

Langs de Haarlemmerstraatweg (die parallel ten zuiden van de N200 loopt) zijn nog enkele woningen, het raadhuis van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en een tankstation gelegen.

De bebouwing en functies langs de Haarlemmerstraatweg blijven bestaan.

### 3.2. Toekomstige situatie

#### Structuur

Het plan wordt gestructureerd door een centrale as die door het gebied loopt en wordt begeleid door water. De as loopt in oost-westrichting tussen het tot restaurant verbouwde koelgebouw en de megabioscoop. Het uiterlijk van de centrale as is die van een winkelpromenade op twee niveaus: begane grond en verdieping. De as wordt ingericht als voetgangersgebied. Nagenoeg alle functies zijn direct aan deze as gesitueerd.

Een tweede oost-westverbinding loopt langs de Ringvaart, vanaf de jachthaven eveneens tot de megabioscoop. Deze as vormt de toegang tot de belangrijkste parkeervoorzieningen in het gebied. Het plangebied is in noord-zuidrichting smal. Noord-zuidverbindingen binnen het gebied zijn dan ook beperkt tot de externe ontsluitingen van het gebied in het oostelijk deel en in de westelijke punt van het plangebied (zie figuur 3).



**rbai**

figuur 3  
impressie stedenbouwkundig plan

### Bebouwing

De unieke historische waarde van het fabriekscomplex van CSM als industrieel erfgoed is een van de leidende thema's in het stedenbouwkundig plan. Veel van de historische gebouwen worden bewaard en getransformeerd voor een nieuwe functie. Het betreft bijvoorbeeld de grote silo's, het koelgebouw, de kalkoven, het gemeenlandshuis "Swanenburgh", het controlehuisje aan het water en de metselwerkpanden van vóór de Tweede Wereldoorlog. Voor de te behouden gebouwen wordt een mix van restauratie en transformatie beoogd. Het gemeenlandshuis "Swanenburgh" en het controlehuisje aan het water worden gerestaureerd. Voor de bestaande metselwerkpanden van vóór de Tweede Wereldoorlog wordt beoogd het industriële verleden zichtbaar en tastbaar te houden. Dit kan onder meer door het behouden van bestaande machines en kanalen en het behouden van karakteristieke op- en aanbouwen en verbouwingen. De bestaande en te behouden naoorlogse gebouwen (silo's, kalkoven, koelgebouw) krijgen een sterke functionele expressie. Het materiaalgebruik mag duidelijk afwijken van de voor de andere gebouwen kenmerkende baksteen.

Bij het toevoegen van gebouwen wordt de bestaande basisstructuur van gebouwen versterkt. De nieuwbouw structureert de centrale boulevard. In de architectuur van de toe te voegen bebouwing wordt aangesloten bij het industrieel erfgoed.

De bebouwing tussen de megabioscoop en de silo's bestaat uit drie blokken met een gemiddelde hoogte van drie bouwlagen. Elk volume heeft een hellend dakvlak in een richting die doet denken aan oude fabrieksgebouwen. De oriëntatie van de dakvlakken varieert per blok. De blokken worden opgetrokken uit baksteen. De hoogte van deze blokken is maximaal 15 m.

De middenblokken langs de Ringvaart zijn grote volumes met een hoge verdiepingshoogte. Deze bebouwing krijgt ook een gemetselde, industriële baksteenarchitectuur. De bouwhoogte van deze blokken bedraagt eveneens maximaal 15 m.

Het solitaire gebouw in de westelijke punt van het plangebied sluit qua materiaalgebruik aan bij de andere gebouwen langs de centrale as, en vormt de afsluiting van een reeks structuurbepalende gebouwen. Voor dit gebouw wordt rekening gehouden met een grotere bouwhoogte van 30 m.

Er zijn in het plangebied drie nieuwe iconen te onderscheiden. De cilindervormige megabioscoop vormt de belangrijkste publiekstrekker van SugarCity. De cilinderomtrek van het gebouw wordt gefragmenteerd in de verschillende bouwlagen tot stand gebracht. Licht zal een belangrijk thema zijn in de architectuur van het gebouw. In de materialisering zal vooral worden gezocht naar een contrast met de baksteenarchitectuur. De hoogte van de megabioscoop zal maximaal 15 m bedragen. Een tweede icoon wordt gevormd door het parkeergebouw. Dit gebouw, met een hoogte van maximaal 25 m, krijgt een sterke karakteristieke architectuur. Er wordt naar gestreefd het gebouw ook op de begane een sterke uitstraling te geven. Het hotel is de derde icoon. De ronde vormen van de torens in het hotel verwijzen naar de typologie van de silo's. Elke toren is maximaal 30 m hoog. De torens krijgen een eigen maximalisering. De plint van het hotel heeft een open uitstraling.

### Parkeren

Om voldoende parkeerplaatsen te realiseren, wordt centraal in het plangebied een groot parkeergebouw gebouwd. Deze is vanwege de faseerbaarheid stapelbaar, waardoor naar gelang de parkeerbehoefte het aantal parkeerplaatsen vergroot kan worden. Een andere grote parkeerlocatie in het plangebied is gelegen onder de bioscoop.

### Water

Naast het industriële erfgoed krijgt water een belangrijke rol in het plan. Langs de centrale wandelboulevard komt een verzameling waterpartijen. De vijvers worden gevoed door de Ringvaart en het regenwater van het terrein en de daken van de bebouwing. Via een aantal watervallen bereikt het water het huidige peil om vervolgens weer uit te wateren op de Ringvaart via een gemaal dat op een bijzondere (industriële) manier vormgegeven wordt.

### Groen

Er is op dit moment relatief weinig groen aanwezig op het terrein. Er wordt gestreefd naar het toevoegen van groen in het plangebied. Zo bestaat het idee om de bomenrij langs de Ringvaart verder te versterken en een groene oever te realiseren. Het groen tussen de bestaande bebouwing langs de Haarlemmerweg en het te herontwikkelen deel van het plangebied wordt behouden. Ook zal worden onderzocht of een deel van de oorspronkelijke tuinen van het gemeen-

landshuis teruggebracht kunnen worden. Groen kan ook een belangrijke rol krijgen ter versterking van de boulevard en de inrichting van de pleinen.

### **Beeldkwaliteit**

Het beeldkwaliteitplan maakt onderdeel uit van het stedenbouwkundig plan. Herinneren, versterken en transformeren van het voormalige industriële karakter van het gebied is hoofdthema in het beeldkwaliteitplan.

### **Station**

Op de spoorlijn Amsterdam-Haarlem wordt binnen het plangebied een station voorzien, bijvoorbeeld in het kader van een lightrailverbinding. Het plan Regionet voorziet in een systeem van metroachtige stoptreinen, de aanleg van nieuwe sporen, een nieuwe dienstregeling en een aantal nieuwe haltes, waaronder Halfweg. Over de ruimtelijke voorwaarden voor het station Halfweg is inmiddels overeenstemming tussen de gemeente en NS. Een en ander zal worden vastgelegd in een stationsovereenkomst. Het station zal in de planperiode worden gerealiseerd.

## 4. Programma

15

### 4.1. Functionele invulling

Het functionele programma omvat uiteenlopende functies. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel.

| functie                                         | oppervlak (m <sup>2</sup> bvo) |
|-------------------------------------------------|--------------------------------|
| kantoren                                        | 29.000                         |
| bedrijven                                       | 10.000                         |
| detailhandel en publiekgerichte dienstverlening | 21.500                         |
| leisure & sport                                 | 7.500                          |
| horeca (hotel/restaurants/café's/casino)        | 21.500                         |
| megabioscoop                                    | 18.500                         |
|                                                 |                                |
| <i>totaal</i>                                   | <b>108.000</b>                 |

Het programma is vanuit een tweetal invalshoeken tot. Allereerst is specifiek gekeken naar de kwaliteit die de locatie van SugarCity biedt. Tot deze kwaliteit worden onder meer gerekend:

- de geografische ligging in de Randstad, tussen de stad Amsterdam en de Nederlandse kust, nabij een groot recreatiegebied en de stad Haarlem;
- de goede autobereikbaarheid (korte afstand tot rijkswegen en directe aansluiting hierop);
- de toekomstig goede bereikbaarheid per openbaar vervoer (nu per bus, in de toekomst een treinstation);
- de korte afstand tot Schiphol (internationale aantrekking);
- ligging aan doorgaande vaarroute (Ringvaart);
- de herkenbaarheid in de regio als voormalige suikerfabriek;
- de romantische en industriële uitstraling (industrieel erfgoed) van de oude gebouwen en kenmerkende objecten op het terrein;
- de grote omvang van het terrein, met daardoor de mogelijkheid om een eigen identiteit te creëren.

Voorts is op basis van deze kwaliteit gekeken naar de huidige marktontwikkelingen en de verwachte toekomstige ontwikkelingen. In het kader van het in beeld brengen van de huidige marktontwikkelingen, is een analyse gemaakt van vraag naar en aanbod van diverse vormen van onroerend goed in de regio, gespecificeerd naar onder meer gebruikers en doelgroepen en locatiekwaliteiten. De toekomstverwachtingen zijn onder meer gebaseerd op een inschatting van de demografische ontwikkelingen in de regio, de trends in vrijetijdsbesteding en de mogelijke versterking van verschillende functies in één gebied. Op grond van deze beschouwingen en de uitdrukkelijke wens van ontwikkelaar en gemeente om géén homogeen gebied te ontwikkelen, is besloten om een mix samen te stellen (ook in overleg met betrokken exploitanten) van verscheidende functies die allen solitair een goede levensverwachting in het plan hebben, maar die elkaar ook versterken en aanvullen. Om enige ruimte te laten voor toekomstige marktontwikkelingen, wordt binnen dit totaalprogramma een onderlinge uitwisselbaarheid van 15% per functie toegestaan.

In het navolgende worden de belangrijkste hoofdfuncties toegelicht.

#### Kantoren en bedrijven

Op verschillende plaatsen is de functie kantoren en bedrijven gepland. De herbestemming van de markante suikersilo's tot bedrijfsruimten is reeds in uitvoering. Ook tussen de silo's en de bioscoop komen drie blokken met de functie bedrijfsruimte/kantoren.

Aanvankelijk omvatten de plannen voor SugarCity aanmerkelijk méér kantoorvolume dan de in het programma opgenomen 29.000 m<sup>2</sup> bvo. Mede onder invloed van de inzakkende markt voor kantoorruimte, is het kantoorvolume in het plangebied verminderd. Er is besloten om vrijwel alleen kantoorruimte te ontwikkelen in specifieke, kenmerkende gebouwen (de silo's, delen van het industrieel erfgoed) waardoor huurders zich direct kunnen identificeren met het terrein en het plan voor SugarCity. Deze locaties zijn goed zichtbaar vanaf de doorgaande routes (A200,

spoor). Voorts kent het plangebied een goede bereikbaarheid (auto, openbaar vervoer) en ruime parkeermogelijkheden, waarmee het kan concurreren met grotere kantoorparken in de omgeving (Amsterdam Zuid-Oost, Hoofddorp Beukenhorst, Haarlem Zuiderpolder, etc.). Op dit moment zijn er verschillende potentiële huurders van de kantoorruimte in beeld.

Het terrein is van oudsher al een bedrijventerrein. Het plan richt zich niet op hinder-veroorzakende bedrijvigheid, maar op bedrijven die een versterking voor of toelevering aan de overige functies op het terrein kunnen zijn. Ook bedrijven met deels een kantoor- of etalagefunctie en deels een meer bedrijfsmatige invulling, passen in het concept. Deze bedrijvigheid kan variëren van modeontwerp en modeopslagbedrijven tot en met reparatiebedrijven voor bijvoorbeeld de pleziervaart. Met name de minder in het zicht gesitueerde locaties kunnen voor dit soort bedrijvigheid geschikt gemaakt worden. Voor deze functies hebben zich al meerdere geïnteresseerden gemeld.

Een specifieke functie is de jachthaven. Deze krijgt de vorm van een jachthaven die openbaar toegankelijk is. Het oude havenkantoor krijgt zijn oude functie weer terug.

### **Detailhandel**

Er wordt uitgegaan van circa 21.500 m<sup>2</sup> aan detailhandel en 7.500 m<sup>2</sup> aan leisure en sport in het plangebied. De detailhandel is centraal in het plangebied gesitueerd. Het aanbod aan leisure en sport is voornamelijk voorzien in het noordoosten van het plangebied.

Het programma aan detailhandel is door middel van een distributie-planologisch onderzoek (Goudappel Coffeng, 2005) ingeperkt en onderbouwd. Belangrijke uitgangspunten voor het detailhandelsaanbod zijn:

- een structureel aantrekkelijk aanbod dat onderscheidend is ten opzichte van het bestaande aanbod in de regio;
- een aanbod dat aanvullend is aan de bestaande retailstructuur;
- een aanbod dat past in het totale concept/het totale programma aan uiteenlopende functies binnen SugarCity;
- voldoende kritische massa;
- het voorkomen van uitwaaiing en vervlakking door branchering.

Het winkelaanbod in de regio is vergeleken met het Nederlandse gemiddelde. Hieruit blijkt dat het winkeloppeervlak per 1.000 inwoners in de regio circa 15% onder het landelijk gemiddelde ligt. Vervolgens zijn vier scenario's op hun markteffecten beoordeeld:

1. vrije tijd;
2. outlet;
3. shopping;
4. grote supermarkt.

De conclusie is dat de programma's vrije tijd en outlet het meest complementair zijn aan de bestaande structuur. Ontwikkeling van de programma's vrije tijd en outlet leidt tot marktverschuivingen in de regio, maar niet tot een ontwrichting van de detailhandelsstructuur. Daarbij wordt uitgegaan van 16.000 m<sup>2</sup> bvo aan thematische retail (sport, fiets en motor, autoaccessoires, bruin/wit/grijsgoed, telecom, multimedia, games, speelgoed) en 6.000-18.000 m<sup>2</sup> bvo aan outletstores (mode, wonen/design, wisselende restpartijen).

Er bestaat een sterke band tussen zowel diverse functies (detailhandel, bioscoop) en leisure als tussen diverse leisure-functies onderling. De leisure-functies omvatten een casino, bowlingbanen, squashbanen, een lasergun-voorziening, sauna en fitnessmogelijkheden. Voor de leisure- en sportfaciliteiten is een exploitant in beeld (Krijco uit Amersfoort). Om een goede afstemming tussen de diverse functies te verkrijgen, wordt er regelmatig overleg gevoerd tussen de verschillende exploitanten. Onderzoek van T.C.N. (2002) heeft de levensvatbaarheid en de onderlinge versterking van leisure met overige functies op het terrein aangetoond.

De vestiging van een grote supermarkt (4.000 m<sup>2</sup> bvo) is in dit plan opgenomen als wijzigingsbevoegdheid. Onderzoek van Cityworks (megasupermarkt SugarCity, haalbaarheid en effecten, december 2005) toont de haalbaarheid en complementariteit van een dergelijke supermarkt aan. Uit het onderzoek blijkt tevens dat de vestiging van een dergelijke supermarkt niet hoeft te

leiden tot een duurzame ontvricting van de verzorgingsstructuur in de relevante omgeving (Halfweg en Zwanenburg).

### **Horeca**

In het plangebied komen verschillende horecagelegenheden: cafés, restaurant, hotel en casino. Het bestaande koelgebouw wordt verbouwd tot restaurant. Het hotel ligt op de punt vlak naast het restaurant in het oosten van het plangebied en krijgt ongeveer 400 kamers. De overige horecagelegenheden worden verspreid in het plangebied gerealiseerd.

Hoewel de horecafunctie in de regel een ondersteunende functie is voor andere functies in de omgeving, neemt horeca in SugarCity een nogal dominante rol (in diverse vormen) in. Dit heeft te maken met de totale mix aan functies op het terrein. Voor het voormalige koelgebouw is inmiddels een bouwvergunning verkregen om dit te verbouwen tot een opmerkelijk restaurant met een (lounge)bar. Een tweede marktinitiatief voor de concrete invulling is een combinatie van een educatieve bierbrouwerij met proeflokaal en café in een deel van het industriële erfgoed. Voor zowel de restaurant- als de caféfunctie geldt dat deze in de tijd volgend is aan de andere functies en pas worden gerealiseerd als grote delen van het overige programma al gerealiseerd zijn. Daarbij is vooral de wisselwerking met de leisurefuncties en de bioscoop van belang.

### **Bioscoop**

De bioscoop is de belangrijkste trekker binnen SugarCity. De bioscoop is voorzien in het westen van het plangebied. Met 16 zalen en zo'n 3.500 stoelen, opereert deze bioscoop op een regionale schaal. Bezoekers hebben de mogelijkheid om voor en na de voorstelling gebruik te maken van verschillende horecagelegenheden, zowel in de bioscoop als daarbuiten.

De megabioscoop is één van de belangrijkste peilers van het plan SugarCity. Om die reden is een intentieovereenkomst gesloten met de Wolff Cinema Groep (Utrecht) die zich op het terrein wenst te vestigen. Deze intentieovereenkomst voorziet in het gezamenlijk ontwikkelen van een bioscoop met ongeveer 16 zalen en bijbehorende voorzieningen en parkeergelegenheid. Het bouwplan is inmiddels gevorderd tot een definitief ontwerp.

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van het plan voor de megabioscoop is dat het bioscoopbezoek in de loop van de tijd zal veranderen. In plaats van het vooraf uitkiezen van een bepaalde film, zal de bioscoopbezoeker in de toekomst in toenemende mate (alleen of met een groep) naar de megabioscoop gaan om aldaar een keuze te maken uit het zeer ruime aanbod. In de 16 zalen draaien zowel de kaskrakers als culturele films uit de filmhuizen. Hierdoor is er een ongekend aanbod aan films. Onder invloed van deze verwachte verschuiving zullen de kleinere bioscopen, die thans in de binnensteden gevestigd zijn, in toenemende mate gaan verdwijnen. De Wolff Cinema Groep is als exploitant voornemens om een binnenstedelijke bioscoop (Brinkmann in Haarlem) te sluiten teneinde met het project SugarCity optimaal op deze nieuwe trend in bioscoopbezoek in te kunnen spelen.

Aangezien de beoogde bioscoop het grootste complex in Nederland zal worden, zijn er binnen onze landsgrenzen geen volwaardige vergelijkingen te vinden. In het buitenland (Antwerpen) zijn die er wel en binnen Nederland kan verwezen worden naar een bioscoop in Enschede die niet qua schaal, maar wel qua filosofie en kwaliteit representatief is. In de directe omgeving van SugarCity is eigenlijk alleen het bioscoopcomplex in Amsterdam Zuid-Oost (van Pathé) vergelijkbaar. Dit complex trekt vooral bezoekers vanuit de oostzijde van Amsterdam en de regio van het Gooi. Een complex aan de westzijde van Amsterdam is daar een goede aanvulling op. Immers, het beoogde concept wordt verwacht klanten te trekken uit een groot verzorgingsgebied aan deze zijde van Amsterdam (Amsterdam West, Haarlem, Bollenstreek, Noord Kennemerland). Dat dit project een mogelijke concurrent kan worden voor andere, minder ver uitgewerkte, planinitiatieven waarin ook bioscopen zijn opgenomen is uiteraard denkbaar.

## **4.2. Verkeer en parkeren**

### **Huidige externe ontsluiting autoverkeer**

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude wordt doorsneden door twee zeer intensief gebruikte verkeersaders. Van noord naar zuid is dit de A9 en van oost naar west de N200/A200. Het plangebied ligt direct ten zuiden van de A200/N200. Deze autoweg heeft 2 x 2 rijstroken en loopt door de bebouwde kom van Halfweg. Komend vanuit het westen, heeft de

A200 een maximumsnelheid van 120 km/h. Na het Zwethviaduct gaat de weg over in de N200, die binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid kent van 50 km/h.

Momenteel wordt het plangebied ontsloten via het Zwethviaduct. Het Zwethviaduct ontsluit zowel het bedrijventerrein in Zwanenburg als het plangebied (Oude Haarlemmerweg) op de A200 als het gebied ten noorden van de A200 richting Spaarnwoude. De A200/N200 geeft in westelijke richting verbinding met Haarlem en in oostelijke richting met Amsterdam.

De situatie van de N200 in Halfweg is in samenhang met het bereikbaarheidsknelpunt van de Coentunnel en de verkeersdrukte op de A10-west onderwerp in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Om deze bestaande problemen op te lossen zijn capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg in de planstudiefase van het MIT opgenomen. Het ontwerptractébesluit heeft inmiddels ter inzage gelegen. De uitvoering is gepland in de periode 2008-2012. De aanleg van de Westrandweg biedt de mogelijkheid om een groot deel van het doorgaande verkeer op de N200 uit Halfweg via deze weg om te leiden. In het MER is de aanleg van de Westrandweg uitgangspunt geweest.

### **Herinrichting N200 Halfweg**

Het voornemen is om de N200 tussen het Zwethviaduct en het kruispunt met de Osdorperweg in te richten als dreef (een "binnen-de-bebouwde-komsituatie"). De inrichting tot dreef wordt in twee fasen gerealiseerd:

1. gedeelte Osdorperweg tot aan het water De Kom;
2. vanaf De Kom tot aan de Zwethbrug.

#### *Fase 1*

Voor de eerste fase zijn er diverse aanpassingen gepland, zoals een herijkte regelstrategie en het bieden van een "groene golf". De capaciteit van de N200 blijft in deze fase ongewijzigd. De aanpassingen zijn in eerste instantie (fase 1a) gericht op het wegvak tussen de bruggen over het zogenaamde zijkanaal F en het kruispunt met de Osdorperweg. Fase 1b betreft de herinrichting van het overige gedeelte van de N200 binnen de bebouwde kom van Halfweg. Hierbij speelt de ontsluiting van het CSM-terrein een belangrijke rol. Het benadrukken en vormgeven van de dreef is een belangrijk uitgangspunt. Het in gang zetten van fase 1b is mede afhankelijk van de voortgang en invulling van het project SugarCity.

#### *Fase 2*

In de tweede fase komt er via de Westrandweg en de A9 een "ruimer" alternatief beschikbaar voor verkeer tussen Haarlem en Amsterdam. In die periode kan er mogelijk sprake zijn van een verandering van functionaliteit van de N200 en een andere inrichting om de gewenste beperking van de verkeersstroom te bereiken.

### **Toekomstige externe ontsluiting plangebied**

#### *Aantal aansluitingen plangebied*

Om het verkeer van het plangebied van en naar de A200/N200 goed te kunnen ontsluiten, is gekozen voor twee externe ontsluitingen. Hierdoor kan het grote aantal bezoekers dat naar verwachting van de voorzieningen gebruik gaat maken en in een relatief beperkte tijd zal aankomen beter verwerkt worden.

Bovendien vervult de aanwezigheid van een tweede ontsluiting een belangrijke rol bij eventuele calamiteiten. Het plangebied zal worden ontsloten via het Zwethviaduct en via een nieuwe directe aansluiting op de N200.

#### *Intensiteiten*

De verkeersintensiteiten zijn afkomstig uit het verkeersmodel van de gemeenten Haarlem en Haarlemmermeer. Hierin zijn verkeersprognoses opgenomen met en zonder de ontwikkeling SugarCity voor het jaar 2015. Er wordt hierin vanuit gegaan dat de Westrandweg is aangelegd.

**Tabel 4.1 Intensiteiten**

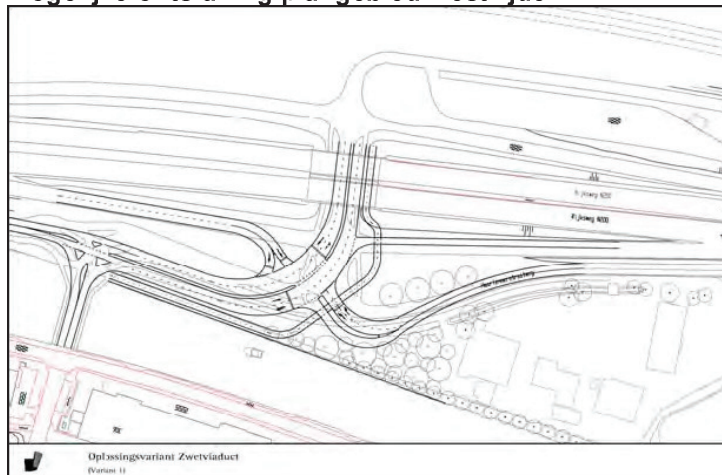
| weg(vak)                                                         | verkeersintensiteiten (in mvt/etmaal) |                                |                            |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
|                                                                  | huidige situatie                      | situatie 2015                  |                            |
|                                                                  |                                       | zonder ontwikkeling plangebied | na ontwikkeling plangebied |
| A200 (ten westen van het plan-gebied)                            | 35.000                                | 33.000                         | 35.400                     |
| N200 (ten oosten van het plan-gebied)                            | 32.500                                | 27.000                         | 28.000                     |
| oostelijke aansluiting richting nieuwe aansluiting op N200       | n.v.t.                                | n.v.t.                         | 5.900                      |
| westelijke aansluiting richting Oud Haarlemmerweg (Zwethviaduct) | n.v.t.                                | n.v.t.                         | 6.500                      |

*Vormgeving aansluitingen*

De vormgeving van de aansluitingen is gebaseerd op het piekmoment in de bezoekersaantallen. Op basis van de vormgeving van de aansluitingen is in het MER geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling van het aantal aankomende en vertrekkende voertuigen per gemiddelde werkdag gewaarborgd is. Verder kent de weg naar de T-splitsing (oostelijke aansluiting) een belasting van circa 5.900 motorvoertuigen per dag en de westelijke aansluiting in de richting van de Oude Haarlemmerweg (Zwethviaduct) circa 6.500. Op basis van deze totale intensiteiten, is in het MER geconcludeerd dat de beoogde vormgeving van de aansluitingen geen aanleiding zullen geven tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

*Westelijke aansluiting via Zwethviaduct*

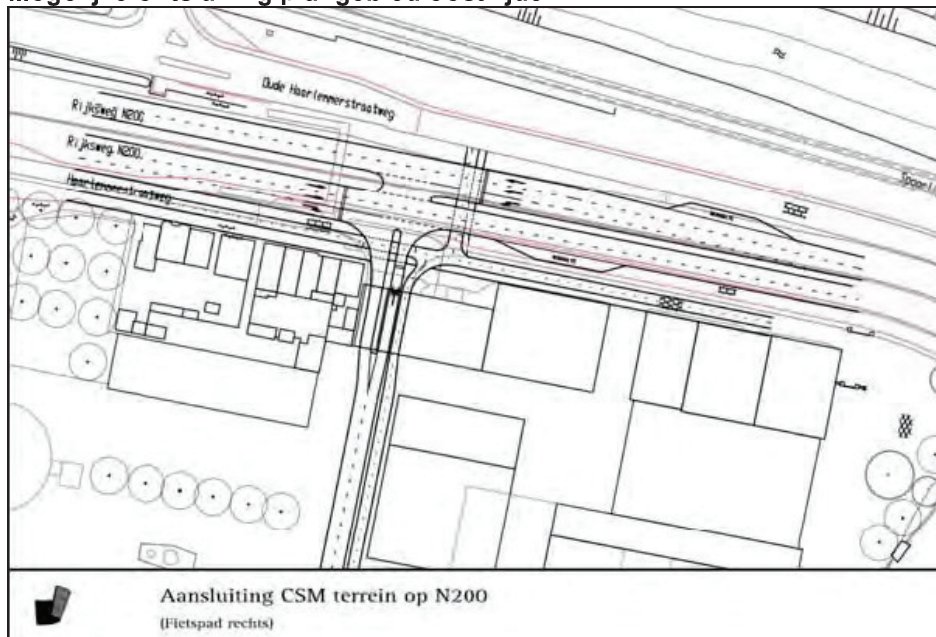
Deze ontsluiting loopt via de bestaande afritten van de N200 en de aansluiting in de nabijheid van de Zwethbrug. De capaciteit van dit kruispunt moet op termijn worden vergroot om de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer te garanderen. Dit is echter onafhankelijk van de beoogde ontwikkeling. Gedacht wordt aan het aanpassen van de bestaande afritten van de A200 en de bestaande aansluiting ten zuiden van de Zwethbrug. De verkeersafwikkeling wordt hierdoor verbeterd. Ook wordt gedacht aan het vergroten van de opstellengte van de linksafstrook op de Oude Haarlemmerstraatweg in de richting van het plangebied. In onderstaande figuur is het schetsontwerp weergegeven. Hierover moet nog besluitvorming plaatsvinden.

**Mogelijke ontsluiting plangebied westzijde**

#### Oostelijke aansluiting direct op N200

Parallel aan de autonome ontwikkeling om de N200 te "downgraden" naar een dreef ter hoogte van het plangebied, wordt de grens van de bebouwde kom verlegd. Het realiseren van een aansluiting van het plangebied op deze dreef wordt hierdoor mogelijk. Gedacht wordt aan een T-aansluiting. Een T-splitsing past bij het gewenste stedelijke karakter en biedt tevens de mogelijkheid voor langzaam verkeer om ter plaatse (gelijkvloers) over te steken. In onderstaande figuur is het schetsontwerp van de T-aansluiting weergegeven. Hierover moet nog besluitvorming plaatsvinden.

#### Mogelijke ontsluiting plangebied oostzijde



#### Parkeren

Het voormalige CSM-terrein wordt in de huidige situatie in beperkte mate gebruikt. Er is alleen een kantoor van een vastgoedontwikkelaar gevestigd. Langs de Haarlemmerstraatweg (die parallel ten zuiden van de N200 loopt) zijn nog enkele woningen en het gemeentehuis van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude gelegen. Er wordt hier zowel op eigen terrein als langs de Haarlemmerstraatweg geparkeerd. In de huidige situatie doen zich geen parkeerproblemen voor.

#### Benodigd parkeerareaal op basis van parkeerkentallen

In het MER is op basis van het meest recente programma en parkeerkentallen uit het ASVV 2004, voor weinig stedelijk gebied liggend in het overloopgebied van het centrum, bepaald welke aantallen parkeerplaatsen bij de ontwikkeling van afzonderlijke onderdelen uit het programma nodig zouden zijn. In de parkeerbijlage van het MER zijn de kentallen nader onderbouwd. In tabel 4.2 zijn de benodigde aantallen parkeerplaatsen weergegeven.

**Tabel 4.2 Benodigd aantal parkeerplaatsen**

|                          | oppervlak (m <sup>2</sup> ) | parkeerkental (pp per 100 m <sup>2</sup> bvo) | totaal (pp)  |
|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------|--------------|
| kantoren                 | 29.000                      | 2,11                                          | 613          |
| bedrijfsmatig            | 10.000                      | 1,28                                          | 128          |
| detailhandel             | 21.500                      | 4,83                                          | 1.037        |
| hotel (400 kamers)       | 15.000                      | 0,50 per kamer                                | 200          |
| horeca (restaurants)     | 2.700                       | 11,00                                         | 297          |
| horeca (cafés)           | 2.400                       | 6,00                                          | 144          |
| horeca (casino)          | 1.400                       | 7,00                                          | 98           |
| bioscoop (3.500 stoelen) | 18.500                      | 0,30 per stoel                                | 1.050        |
| leisure&Sport            | 7.500                       | 2,33                                          | 175          |
| <b>totaal</b>            | <b>108.000</b>              |                                               | <b>3.742</b> |

*Benodigd parkeerareaal, rekening houdend met dubbelgebruik en combinatiebezoek*

Het aanleggen van het totale aantal parkeerplaatsen van 3.742 is niet noodzakelijk. Niet alle bezoekers van de verschillende functies zullen gelijktijdig aanwezig zijn. Voor sommige functies zal er sprake zijn van combinatiebezoeken, bijvoorbeeld mensen die na de film nog ergens gaan eten of drinken. Daarnaast zal er sprake zijn van dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen. Daarom is voor de verschillende functies de vraag naar parkeerplaatsen voor diverse tijdstippen van de dag inzichtelijk gemaakt in een parkeerbalans. In tabel 4.3 is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen er uiteindelijk nodig zijn.

**Tabel 4.3 Benodigde parkeerplaatsen per functie per maatgevende periode**

| parkeerplaatsen      | werkdag-middag | werkdag-avond | koopavond    | zaterdag-middag | zaterdag-avond | zondag-middag |
|----------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|----------------|---------------|
| kantoren             | 613            | 31            | 31           | 31              | -              | -             |
| bedrijfsmatig        | 128            | 6             | 13           | 6               | -              | -             |
| detailhandel         | 726            | 207           | 934          | 1.037           | -              | -             |
| hotel                | 100            | 160           | 160          | 100             | 200            | 100           |
| horeca (restaurants) | 119            | 267           | 282          | 208             | 297            | 119           |
| horeca (cafés)       | 58             | 130           | 122          | 108             | 144            | 65            |
| horeca (casino)      | 5              | 59            | 74           | 59              | 98             | 59            |
| bioscoop             | 105            | 525           | 788          | 210             | 1.523          | 1.418         |
| leisure & sport      | 88             | 175           | 175          | 175             | 158            | 149           |
| <i>totaal</i>        | <i>1.941</i>   | <i>1.560</i>  | <i>2.578</i> | <i>1.934</i>    | <i>2.419</i>   | <i>1.909</i>  |

De zaterdagavond en de koopavond blijken maatgevend te zijn voor het maximaal aantal te realiseren parkeervoorzieningen. In het MER is aangegeven dat het parkeerterrein aan de noordzijde van de N200 (in de nabijheid van het tankstation) mogelijk een rol kan spelen als "overloopterrein". Eventuele parkeeroverlast aan de zuidzijde van de Ringvaart zal slechts op kunnen treden indien het plangebied door middel van een brug voor langzaam verkeer met de zuidzijde verbonden wordt. De aanleg van een dergelijke brug is gekoppeld aan de komst van een eventueel NS-station.

*Realisatie parkeervoorzieningen*

Voor SugarCity wordt uitgegaan van de realisatie van circa 2.500 parkeerplaatsen in twee grote parkeervoorzieningen in de eindsituatie. De parkeergelegenheid bij de bioscoop, bestaande uit 1.050 parkeerplaatsen, zal direct bij de bouw worden gerealiseerd. Het parkeergebouw in de zone van de Schiphol-contour wordt later gebouwd en groeit in fasen mee met de realisatie van functies.

*Bereikbaarheid parkeervoorzieningen*

Verkeer uit de richting Haarlem en Amsterdam heeft de mogelijkheid om het plangebied te benaderen via de afritten van de N200 (Zwethviaduct) en in de parkeergarage onder de bioscoop te parkeren of om het terrein te benaderen via de nieuwe T-aansluiting op de dreef en te parkeren in het parkeergebouw dat in de Schiphol-zone staat. Door middel van een parkeerverwijssysteem kan het verkeer geleid worden naar de parkeervoorziening waar nog plaats is. Intern wordt het verkeer hierbij zo rechtstreeks mogelijk naar één van de twee gebouwde parkeervoorzieningen geleid. De ingang van de garage onder de bioscoop heeft drie stroken, waarvan een, naar gelang de drukte, gebruikt kan worden als in/uitgang. Omdat het plangebied in staat moet zijn om in een korte tijd veel autoverkeer af te wikkelen, wordt bij de noordelijke ingang van de bioscoop op de ventweg een opstelstrook aangelegd. Op deze wijze is de bereikbaarheid van de woningen aan de Haarlemmerstraatweg gewaarborgd. Voor het parkeergebouw en de oostelijke ingang van de bioscoop maakt de opstelstrook deel uit van de interne ontsluitingsweg. Beide gebouwde parkeervoorzieningen zijn ook intern met elkaar verbonden via een weg langs het water. Hierdoor wordt het mogelijk om zelfs bij het inrijden van een volle parkeervoorziening door te rijden naar de andere parkeervoorziening.

**Expeditieverkeer en hulpdiensten**

Laden en lossen vindt op tijden plaats dat zo min mogelijk bezoekers van de functies aanwezig zijn. Bij de bioscoop gebeurt het laden en lossen intern via de parkeergarage. Voor de detail-handelsvestigingen zullen er expeditievakken worden aangelegd die gedimensioneerd zijn op voertuigen van 20 m lengte. Het aan- en afrijden van deze voertuigen is mogelijk. Voor functies die gelegen zijn in het voetgangersgebied zal op bepaalde tijden het voetgangersgebied toegankelijk zijn.

Voor hulpdiensten is het plangebied op vier plaatsen te bereiken. Allereerst zijn er de twee auto-ontsluitingen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van de expeditiestraat in de westelijke punt en van het fietspad in langs de N200. Het gehele plangebied is toegankelijk voor hulpdiensten. In het plangebied wordt een aantal opstelplaatsen voor de brandweer gereserveerd.

**Langzaam verkeer**

Een prettig verblijfsklimaat in het plangebied voor voetgangers staat binnen het plan voorop. Fietsers en auto's zijn te gast in het plangebied. De wegen binnen het gebied krijgen daarom een 30 km/h-regime. Nagenoeg het gehele terrein is toegankelijk voor voetgangers met als kern de wandelboulevard op de centrale as. Er loopt ook een aantal fietsroutes naar het plangebied. Eén route loopt via de nieuwe T-aansluiting naar de brug voor langzaam verkeer die een directe verbinding geeft met Zwanenburg. Bij de komst van een NS-station zal deze route in belang toenemen. In combinatie met het inrichten van de N200 als dreef, wordt voor de T-aansluiting ingezet op een gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer. Mogelijk blijft de huidige brug echter ook gehandhaafd. De tweede route loopt langs de kade naar de andere brug over de Ringvaart en takt aan op de fietspaden bij de Zwethbrug.

**Openbaar vervoer**

Het plangebied wordt in de huidige situatie per bus ontsloten door de lijnen 80, 85 en 286. Deze halteren ter hoogte van de voormalige suikerfabriek. De dichtstbijzijnde treinstations zijn Spaarnwoude en Amsterdam-Sloterdijk. Hoewel Halfweg aan de spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem ligt, heeft Halfweg geen eigen treinstation. De dichtstbijzijnde stations zijn Spaarnwoude en Amsterdam-Sloterdijk. Op termijn wordt een station in Halfweg gerealiseerd direct tegenover het plangebied. Het plan Regionet voorziet hierin.

Dit hoofdstuk bevat in beknopte vorm de resultaten en conclusies van het voor het bestemmingsplan vereiste onderzoek. Alle hier beschreven onderzoeken zijn in meer uitgebreide vorm beschreven in het MER Herontwikkeling CSM-terrein Halfweg. Het MER ligt ter inzage bij het bestemmingsplan en bevat een deel van de onderzoeken als bedoeld in artikel 9 Bro juncto artikel 12 (in het bijzonder lid 2 onder a en c) Bro.

### 5.1. Milieueffectrapportage

#### M.e.r.-procedure

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van een multifunctioneel gebied mogelijk, bestaande uit onder meer een bioscoop, detailhandel en kantoren. Deze ontwikkeling is gezien het verwachte aantal bezoekers (alleen de bioscoop al meer dan 1 miljoen per jaar) m.e.r.-plichtig (recreatieve voorziening met meer dan 500.000 bezoekers of meer per jaar).

#### Doel van milieueffectrapportage (m.e.r.) en resultaten

##### *Doel van m.e.r.*

Doel van een m.e.r. is ervoor te zorgen dat milieuaspecten volwaardig worden meegenomen in de besluitvorming, in dit geval de vaststelling van het bestemmingsplan. Om dit doel te bereiken, worden in het MER de effecten van de ontwikkeling van SugarCity voor alle relevante aspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen.

##### *Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)*

Als belangrijkste resultaat van het onderzoek is in het MER, conform de wettelijke vereisten, een zogenaamd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) beschreven. In dit geval bleek er geen aanleiding te zijn om het ruimtelijke concept, zoals dit eerder in het Masterplan is neergelegd, ter discussie te stellen. Wel bevat het MMA een reeks maatregelen waarmee dit concept, gezien vanuit het milieubelang, nog kan worden geoptimaliseerd.

##### *Het voorkeursalternatief (VKA) = de ruimtelijke inrichting volgens dit bestemmingsplan*

Aan de hand van het MMA is vervolgens nagegaan welke van de voorgestelde aanvullende maatregelen van het MMA ook daadwerkelijk in het bestemmingsplan worden overgenomen. Dit wordt het voorkeursalternatief (VKA) genoemd. In dit geval vormt het MMA tevens het VKA. Dit betekent dat in het kader van de ontwikkeling de volgende maatregelen worden genomen:

- aanleggen fietsbrug tussen Zwanenburg en het plangebied;
- het realiseren van fietsenstallingen met een hoog kwaliteitsniveau;
- korting op entreprijzen aan personen die per openbaar vervoer of fiets naar de bioscoop komen;
- ontwikkelen van vervoermanagement voor werknemers;
- aanleggen van een (dynamisch) parkeerwijzingensysteem;
- isoleren van geluidsbronnen en -ontvangers zodat de geluidsbelasting niet of nauwelijks toeneemt;
- bovengemiddeld isoleren van nieuwe functies in het plangebied tegen onder meer vliegtuig- en treinlawaai;
- maatregelen nemen ten aanzien van het lpg-tankstation: ofwel uitkopen, ofwel in vergunning of convenant/contract de toegestane vultijden vastleggen;
- opstellen van een plan van aanpak waarin de relatie tussen het stedenbouwkundige programma en de overschrijding van het groepsrisico gedetailleerd onderzocht en geanalyseerd wordt; op basis hiervan wordt het stedenbouwkundig programma mogelijk aangepast;
- nemen van maatregelen om de sociale veiligheid te bevorderen (zoals variëren van inrichtingsvormen, waardoor een goede zichtbaarheid ontstaat; inzetten particuliere veiligheidsdienst; goede toegankelijkheid; verlichting) door het instellen van parkmanagement;
- uitvoeren van grondverbetering (niveauverschillen) met verontreinigde grond; verdiept aanleggen van parkeerplaatsen en streven naar gesloten grondbalans;

- reserveren van voldoende ruimte voor water, warmte-/koudeopslag en voorkomen van infiltraten van gebiedsvreemd water; afkoppelen water van hard oppervlak en water van daken opvangen en gebruiken voor doorspoelen toiletten;
- plaatsen vleermuiskasten of integreren van verblijfplaatsen voor vleermuizen in de bebouwing en verlichting/lichtuitstraling mogelijk hieraan en aan vliegroutes en verblijfplaatsen aanpassen;
- bij verdere uitwerking van het plan nagaan of zich door nieuwe kennis en ontwikkelingen nieuwe mogelijkheden voordoen ten aanzien van dubbel en/of meervoudig ruimtegebruik;
- flexibiliteit brengen in het ontwerp ten behoeve van latere wijzigingen of uitbreidingen;
- duurzame materialen gebruiken en maximaliseren energiebesparing en gebruik van duurzame energiebronnen.

Deze maatregelen kunnen echter niet vastgelegd worden in een bestemmingsplan, maar zullen via andere procedures moeten worden vastgelegd.

### **Milieueffectrapportage (MER) en bestemmingsplan**

In het MER zijn alle verkeers- en milieuaspecten beschreven, waarbij de optredende effecten beschreven zijn in vergelijking met de huidige en autonome situatie. Hierna worden per relevant thema kort de belangrijkste resultaten en conclusies vermeld. Tevens wordt waar nodig kort aangegeven op welke wijze de betreffende belangen in het bestemmingsplan zijn gewaarborgd. Voor nadere informatie over het verrichte onderzoek en daaruit voortkomende resultaten wordt verwezen naar het MER. Het VKA wordt in de bestemmingsregeling opgenomen.

## **5.2. Geluidshinder**

### **5.2.1. Verkeerslawaaï**

#### **Beleidskader**

Op 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. Eén van de wijzigingen is de invoering van de Europese dosismaat  $L_{den}$  (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Hierin wordt, anders dan in de voormalige wetgeving, de avondperiode meegenomen en zo vertegenwoordigt de nieuwe  $L_{den}$ -waarde het jaargemiddelde geluidsniveau en niet enkel meer het gemiddelde geluidsniveau over het etmaal. In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-gebieden. Nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen zones van bestaande en nieuwe wegen dienen getoetst te worden aan de normen van de Wgh die gelden voor de betreffende nieuwe situatie.

De Wet geluidhinder stelt eisen aan de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Geluidsgevoelige bestemmingen zijn bijvoorbeeld woningen, scholen en ziekenhuizen. Bedrijven, zoals kantoren en winkels zijn niet geluidsgevoelig. In de vigerende Wet geluidhinder is regelgeving voor wegverkeers- en railverkeerslawaaï opgenomen. De regelgeving geldt voor wegen, spoorlijnen en specifieke tramlijnen die een geluidszone hebben.

In het plangebied worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies gerealiseerd. Onderzoek hier naar kan derhalve achterwege blijven. Wel zijn binnen het plangebied nieuwe wegen voorzien. Daarnaast dient de nieuwe aansluiting op de N200 als een reconstructie van deze weg te worden beschouwd, waarvoor toetsing aan de Wgh noodzakelijk is.

#### **Nieuwe situatie onderzoek: gezoneerde wegen**

In het kader van de Wet geluidhinder bevindt zich alleen langs de N200 en de Haarlemmerstraatweg een geluidszone. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van de ligging en het aantal rijstroken van deze wegen. De Haarlemmerstraatweg is gelegen binnen de bebouwde kom en heeft maximaal twee rijstroken. De N200 is in de huidige situatie buitenstedelijk gelegen. Omdat het voornemen bestaat deze weg te reconstrueren tot een binnenstedelijk gelegen weg met maximaal twee rijstroken bedraagt de geluidszone van deze weg alsook van de Haarlemmerstraatweg 200 m aan weersijden van de weg. Binnen de geluidszone van deze wegen dient de geluidsbelasting aan de gevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen te voldoen aan de normen van de Wet geluidhinder. De overige wegen in het plangebied zullen worden uitgevoerd als 30 km/h-gebied en zijn derhalve niet gezoneerd.

Er worden in dit bestemmingsplan geen nieuwe gezoneerde wegen of nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt, zodat toetsing aan de normen van de Wet geluidhinder achterwege kan blijven.

#### **Nieuwe situatie onderzoek: 30 km/h-wegen**

Langs 30 km/h-wegen liggen op grond van de Wet geluidhinder geen geluidszones. Omdat deze wegen op basis van de Wet geluidhinder zijn gedezoneerd, hoeft formeel geen toetsing aan de (normen van de) Wet geluidhinder plaats te vinden en is een eventueel daarmee samenhangend Verzoek tot vaststelling van hogere grenswaarden formeel niet noodzakelijk. Op basis van jurisprudentie<sup>1)</sup> dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening echter aannemelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting. Indien dit niet aannemelijk is, dient te worden onderbouwd dat maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevel achterwege kunnen blijven. In dit bestemmingsplan worden nieuwe 30 km/h-wegen mogelijk gemaakt. Zodoende dient ook voor dit plangebied de geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de omliggende 30 km/h-wegen te worden onderzocht.

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een lagere snelheid dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB.

Het akoestisch onderzoek is verricht volgens Standaard Rekenmethode I (SRM-I) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. In bijlage 3 zijn de berekeningen en uitgangspunten opgenomen. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting aan de gevel van de woning Haarlemmerstraatweg 15 ten gevolge van het verkeer op de 30 km/h-ontsluitingsweg maximaal 58 dB zal bedragen. Omdat het hier een zogenaamde "dove" gevel<sup>2)</sup> betreft is elke geluidsbelasting aanvaardbaar.

In het bestemmingsplan wordt aan de achterzijde van de bestaande woningen bebouwing met gemengde doeleinden als bestemming voorzien. Deze bebouwing heeft een sterke afschermbare functie, ten gevolge waarvan de geluidshinder door verkeer binnen het plangebied niet merkbaar zal zijn.

De 48 dB-contour van de ontsluitende 30 km/h-weg ligt op een afstand van 52 m uit de as van de weg. De afstand van de 30 km/h-wegen tot woningen langs de Zwanenburgerdijk is groter.

Geconcludeerd kan worden dat de geluidsbelasting ten gevolge van de (nieuwe) 30 km/h-wegen binnen het plangebied overal aanvaardbaar is.

#### **Reconstructieonderzoek**

Reconstructieonderzoek is noodzakelijk indien er aanpassingen aan de verkeersstructuur plaatsvinden, bijvoorbeeld de aanpassing van een kruispunt of aanleg van een nieuw kruispunt. Daarbij dient ook het uitstralingseffect in beeld gebracht te worden: wat zijn de effecten op de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige functies langs het traject buiten het reconstructiegebied waarover het verkeer binnen het reconstructiegebied wordt afgewikkeld.

In dit bestemmingsplan zijn de volgende reconstructies aan de orde:

1. reconstructie T-aansluiting N200/ontsluitingsweg;
  2. reconstructie kruispunt Haarlemmerweg/bestaande afritten N200 (westelijke ontsluiting).
- Binnen de geluidszones van beide reconstructiegebieden<sup>3)</sup> zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig. Dit betekent dat alleen het uitstralingseffect in beeld wordt gebracht.

Het uitstralingseffect van de reconstructie – dat overigens een autonome ontwikkeling is – is meegenomen in het onderzoek naar de reconstructie van de N200 waarover in de MER is gerapporteerd. Dit onderzoek is uitgevoerd conform de voormalige Wet geluidhinder. De geluidsbelasting wordt derhalve weergegeven in dB(A). Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting

1) Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, 3 september 2003, nr.: 200203751/1.

2) Een dove gevel is een gevel zonder te openen ramen en deuren; de geluidsbelasting op dergelijke gevels hoeft niet aan de normen in de Wet geluidhinder te voldoen.

3) Het reconstructiegebied omvat alleen het wegdeel waarbinnen de reconstructie wordt uitgevoerd; bij de T-aansluiting op de N201 is dat het nieuwe kruisingsvlak; woningen vallen daar buiten; bij de Haarlemmerweg liggen er geen woningen binnen 200 m afstand.

op de bestaande woningen in de situatie voor de reconstructie 74 dB(A) bedraagt (exclusief aftrek artikel 103 Wgh). Na reconstructie van het plangebied bedraagt de geluidsbelasting op de meest belaste woningen 71 dB(A) (exclusief aftrek artikel 103 Wgh). Ten gevolge van de ontwikkelingen binnen het plangebied neemt de geluidsbelasting vervolgens niet toe.

Aangezien de geluidsbelasting in de nieuwe situatie in het ongunstigste geval met 3 dB(A) afneemt ten opzichte van de huidige situatie, kan worden gesteld dat ook in het kader van de nieuwe Wet geluidhinder er geen sprake zal zijn van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Geconcludeerd kan worden dat er ten gevolge van de aansluiting van de het plangebied op de N200 en reconstructie van de Haarlemmerweg geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Ten gevolge van de aansluiting op de N200 neemt de geluidsbelasting niet toe. Daarnaast liggen er binnen de wettelijke onderzoekszone van de te reconstrueren Haarlemmerweg geen geluidsgevoelige bestemmingen.

### 5.2.2. Zone industrielawaai

#### Beleidskader

##### *Wet geluidhinder*

Het gehele plangebied maakt op dit moment deel uit van het gezoneerde industrieterrein CSM Halfweg, op basis van artikel 53 van de Wet geluidhinder. Het gehele plangebied en de omgeving ligt ook binnen de bijbehorende geluidszone (50 dB(A)-contour). Deze geluidszone is op 4 mei 1990 door de Kroon in een specifiek zonebesluit vastgesteld. Wijziging van een zone industrielawaai is op grond van de Wet geluidhinder alleen mogelijk via het bestemmingsplan.

##### *Handreiking industrielawaai en vergunningverlening*

In de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (1998) wordt aangegeven dat de 50 dB(A)-etmaalwaarde in het algemeen als grenswaarde voor geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) geldt. Als maximumniveau kan echter het referentieniveau van het omgevingsgeluid gelden. Hierbij dient echter wel het ALARA-beginsel<sup>1)</sup> te worden toegepast.

#### Opheffen grens gezoneerd industrieterrein

Momenteel ligt over het plangebied een vastgestelde zone industrielawaai. Met de ontwikkeling van SugarCity komt de industrie functie van het plangebied te vervallen. De suikerfabriek CSM, op basis waarvan de zone oorspronkelijk was vastgesteld, is niet meer in werking en wordt ook niet meer mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan. Dit betekent dat het gezoneerde industrieterrein niet langer meer gezoneerd hoeft te zijn en de zone industrielawaai van het industrieterrein CSM Halfweg kan worden opgeheven. Dit wordt met dit bestemmingsplan bewerkstelligd.

#### Vertaling naar bestemmingsregeling

In de bestemmingsregeling wordt de zone industrielawaai niet meer opgenomen, zodat deze met de vaststelling van dit bestemmingsplan opgeheven wordt.

### 5.3. Milieuzonering bedrijfsactiviteiten

#### Beleidskader

In het plangebied wordt één bestaand bedrijf gehandhaafd. De nieuwe ontwikkeling zal uit diverse activiteiten bestaan die mogelijk worden gemaakt binnen de bestemming(en) Gemengde Doeleinden (bioscoop, horeca en degelijke). Om milieuhinder als gevolg van de (bedrijfs)activiteiten al in het ruimtelijk spoor te voorkomen, worden grenzen gesteld aan de toelaatbaarheid van de (bedrijfs)activiteiten. In de planregels wordt voor dit doel gebruikgemaakt van een zogenaamde Staat van Inrichtingen. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar toenemende milieubelasting. De Staat bestaat uit de lijst van bedrijfstypen uit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG, 1999, herzien in 2007). In deze lijst worden voor een groot aantal

1) *As Low As Reasonably Achievable*: principe dat de nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van een activiteit zoveel mogelijk beperkt dienen te worden, waarbij de best beschikbare technieken moeten worden toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. In dat geval kan worden volstaan met de best uitvoerbare technieken.

bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld. Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan voor andere omgevingstypen worden afgeweken van deze richtafstanden. Voor een nadere toelichting op de Staat van Inrichtingen en de uitgangspunten van milieuzonering wordt verwezen naar bijlage 1.

### **Milieuzonering**

In het plangebied is het transportbedrijf Jonker gelegen aan de Haarlemmerstraatweg 57 (SBI-code: 6024.0). Dit bedrijf valt in milieucategorie 3. Dit bedrijf wordt positief bestemd door middel van een specifieke bestemming. Dit betekent dat in het vervolg alleen bedrijven uit categorie 1 en 2 van de Staat van Inrichtingen en een gelijksoortig bedrijf zich op deze plek kunnen vestigen.

### **Geluidshinder veroorzaakt door ontwikkeling**

Op basis van een globale berekening is in het MER nagegaan of knelpunten te verwachten zijn tussen de verschillende functies in het plangebied en de bestaande woningen. Hieruit blijkt dat alleen de functie "leisure/sport/horeca/kantoren/cultuur" (bestemming(en) Gemengde Doeleinden) mogelijk een te hoge geluidbelasting oplevert op de dichtstbijzijnde woning. In de verdere uitwerking van het plan zullen geluidbelastende activiteiten zodanig gesitueerd en indien nodig geïsoleerd worden dat de geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen aanvaardbaar is. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Staat van Inrichtingen.

Bij de nadere invulling van de ontwikkeling geldt daarom als voorwaarde dat de activiteit valt onder maximaal milieucategorie 2, of kan worden aangetoond dat deze vergelijkbaar is met categorie 2-activiteiten. De bestaande woningen bevinden zich in gemengd gebied zodat categorie 2 inrichtingen toelaatbaar zijn in de directe omgeving van deze woningen.

### **Vertaling naar bestemmingsregeling**

Het transportbedrijf aan de Haarlemmerstraatweg 57 krijgt een specifieke bestemming (B(2)(tr)) en algemene toelaatbaarheid voor categorie 2 bedrijven. In de planregels voor Gemengde Doeleinden wordt opgenomen dat (bedrijfs)activiteiten mogelijk zijn in de categorie 1 en 2 van de Staat van Inrichtingen.

## **5.4. Externe veiligheid**

### **Inleiding**

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In de omgeving van het plangebied zijn diverse risicobronnen gelegen. Door Tauw is ten behoeve van het onderhavige bestemmingsplan onderzoek uitgevoerd waarbij de relevante risico's in beeld zijn gebracht<sup>1)</sup>. Het gaat om de volgende risicobronnen:

- Schiphol;
- het lpg-tankstation aan de overzijde van de A200/N200;
- het transport van gevaarlijke stoffen over de A200/N200;
- het gasverdeelstation binnen het plangebied;
- de hogedrukaardgastransportleiding die door het plangebied loopt.

Hieronder wordt ingegaan op de relevante wet- en regelgeving en de resultaten en conclusies uit het onderzoek externe veiligheid.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken<sup>2)</sup> en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven

1) Tauw, Externe veiligheid op SugarCity, projectnummer: 4507373, d.d. 9 jul 2007.

2) Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.

met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Hierbij is de risicocontour van  $10^{-6}$  maatgevend voor nieuwe ontwikkelingen<sup>1)</sup>.

Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde (inspanningsverplichting). Indien de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden, legt dit in het algemeen ook ruimtelijke beperkingen op aan een gebied buiten de  $10^{-6}$ -contour (PR).

### **Schiphol**

#### *Normstelling en beleid*

Het rijksbeleid ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol is geformuleerd in de Wet tot wijziging van de wet Luchtvaart die op 20 februari 2003 in werking is getreden. De ruimtelijke consequenties van de Wijzigingswet worden weergegeven in het Luchthavenindelingsbesluit. In dit besluit wordt een beperkingengebied genoemd waarin 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. Hieronder komt het veiligheidsaspect en dan specifiek het PR en GR aan de orde. In paragraaf 5.6 wordt nader ingegaan op de inhoud van het Luchthavenindelingsbesluit en de overige gevolgen daarvan voor het plangebied.

#### *Onderzoek*

Voor een strook aan de oostzijde van het plangebied van ongeveer 150 m breed die in noord-zuidrichting loopt, geldt een beperking voor bebouwing in het kader van externe veiligheid (zone 3 van bijlage 3B van het Luchthavenindelingsbesluit). Deze gronden liggen binnen een PR  $10^{-6}$ -contour. Voor het beperkingengebied in zone 3 geldt dat er geen nieuwe bebouwing mag komen. Letterlijk staat in de tekst van het Luchthavenindelingsbesluit dat op de gronden binnen deze zone geen gebouwen zijn toegestaan, behoudens bestaand gebruik op de datum van inwerkingtreding van het Luchthavenindelingsbesluit (20 februari 2003).

Voor het deel van het plangebied dat binnen de PR  $10^{-6}$ -contour valt (op de plankaart gearceerd aangegeven) geldt op basis van het Lib een restrictie op de gebruiksintensiteit tot maximaal 22 personen per ha. Hier wordt aan voldaan wat betreft het belangrijkste nieuw te bouwen object binnen deze zone, de parkeergarage.

Om de gevolgen voor het GR in beeld te brengen zijn twee varianten doorgerekend voor de invulling van het plangebied, een oostelijke en een westelijk variant. In de oostelijke variant is het object met de hoogste gebruiksintensiteit (de megabioscoop) net naast de PR  $10^{-6}$ -zone van Schiphol geprojecteerd. In de westelijke variant gaat uit van een hoge gebruiksintensiteit in het westelijk deel van het plangebied. De conclusies van de GR berekeningen zijn dat:

- het berekende groepsrisico relatief gesproken erg klein is;
- de kans op een ongeval met 100 of meer slachtoffers dat toegerekend kan worden aan de westelijke variant heel veel kleiner is dan het risico op een dergelijk ongeval in de oostelijke variant.

Implementatie van de westelijke variant geeft dus invulling aan het streven van het kabinet de toename van het groepsrisico rond Schiphol zoveel mogelijk te beperken.

### **Lpg-tankstations**

#### *Normstelling en beleid*

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Lpg-tankstations vallen onder het Bevi. Voor het PR geldt volgens het Bevi een grenswaarde voor

---

1) De norm van  $10^{-6}$  per jaar betekent dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen op een te bebouwen plek maximaal één op de miljoen per jaar mag zijn.

kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van  $10^{-6}$  per jaar<sup>1)</sup>. Binnen de  $10^{-6}$ -contour mogen dan ook geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt. Uitsluitend om gewichtige redenen mogen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de  $10^{-6}$ -contour gerealiseerd worden. Daarnaast bevat het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR rondom deze inrichtingen.

In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn de veiligheidsafstanden voor het PR rond lpg-tankstations opgenomen. Deze afstanden zijn weergegeven in tabel 5.1. De omvang van het invloedsgebied waarbinnen het GR dient te worden beschouwd reikt tot 150 m vanaf het vulpunt. Overigens zijn de veiligheidsafstanden voor bestaande situaties onlangs gewijzigd. In het onderhavige plan is echter sprake van een nieuwe situatie, zodat de "oude" afstanden dienen te worden gehanteerd.

**Tabel 5.1 Veiligheidsafstanden in meters tot kwetsbare objecten, waarbij wordt voldaan aan de grenswaarde  $10^{-6}$  per jaar (bestaande situaties)**

| doorzet (m <sup>3</sup> ) per jaar | afstand (m) vanaf vulpunt | afstand (m) vanaf ondergronds of ingeterpt reservoir | afstand (m) vanaf afleverzuil |
|------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------|
| 1.000 tot 1.500 m <sup>3</sup>     | 110                       | 25                                                   | 15                            |
| 500 tot 1.000 m <sup>3</sup>       | 45                        | 25                                                   | 15                            |

#### Onderzoek

Het lpg-tankstation dat binnen het plangebied langs de A200/N200 is gelegen heeft momenteel een vergunning voor een doorzet tot maximaal 1.500 m<sup>3</sup> per jaar. Dit betekent dat er sprake is van een PR  $10^{-6}$ -contour van 110 m. De maximale doorzet van het lpg-tankstation wordt daarom vastgelegd op 1.000 m<sup>3</sup> per jaar, zodat de PR  $10^{-6}$ -contour 45 m bedraagt. Dit betekent dat er in relatie tot het PR geen knelpunten zijn. De bebouwing binnen het plangebied bevindt zich buiten de PR  $10^{-6}$ -contour.

In de westelijke variant van de inrichting van het plangebied valt het object met de hoogste gebruiksintensiteit (de megabioscoop) binnen het GR-invloedsgebied van het lpg-tankstation. Uit de berekening van het GR blijkt dat de kans op een ongeval met tien slachtoffers in de oostelijke variant ongeveer drie keer kleiner is dan in het westelijke scenario. De kans op een ongeval met 100 slachtoffers is in de oostelijke variant ongeveer vijf keer kleiner dan in het westelijke scenario.

Om het GR te minimaliseren dat voortkomt uit het lpg-tankstation ligt de oostelijke variant voor de hand.

#### A200/N200

##### Normstelling en beleid

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is in augustus 2004 de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen (PR en GR). In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van  $10^{-6}$  per jaar<sup>2)</sup>. Uit de circulaire blijkt dat op meer dan 200 m afstand vanaf de route het aspect externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan het ruimtegebruik. Uit de circulaire blijkt voorts dat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen beargumenteerd van de grenswaarde, richtwaarde en oriënterende waarde mag worden afgeweken.

- 1) Grenswaarden moeten in acht worden genomen, van richtwaarden kan uitsluitend om gewichtige redenen worden afgeweken. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn in het algemeen woningen, ziekenhuizen en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig te zijn (zoals kantoorgebouwen en hotels met een brutovloeroppervlak van meer dan 1.500 m<sup>2</sup> per object of complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk brutovloeroppervlak meer dan 1.000 m<sup>2</sup> bedraagt en winkels met een totaal brutovloeroppervlak van meer dan 2.000 m<sup>2</sup> per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd). Voorbeelden van beperkt kwetsbare objecten zijn kantoorgebouwen en hotels met een brutovloeroppervlak van maximaal 1.500 m<sup>2</sup> per object en winkels/winkelcomplexen die niet als kwetsbaar object zijn aangemerkt.
- 2) Wat onder beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten wordt verstaan, komt grotendeels overeen met de indeling van het Bevi.

### *Onderzoek*

Ten behoeve van het MER is door Tauw het PR voor de A200/N200 berekend. Uit de resultaten blijkt, dat het PR geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkelingen. Daarnaast is het GR berekende voor de eerder genoemde westelijke en oostelijke variant. Op basis van de berekeningen wordt geconcludeerd dat:

- beide varianten elkaar niet veel ontlopen voor wat betreft het GR;
- de oriënterende waarde voor het GR wordt benaderd.

### **Gasverdeelstation**

#### *Normstelling en beleid*

Volgens de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering geldt voor een dergelijk gasdrukregelstation een aan te houden gevaarsafstand van 10 m ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten.

De veiligheidsafstanden waar gasdrukregelstations zich vanuit de Wet milieubeheer aan dienen te houden zijn vastgelegd in het Besluit voorzieningen en installaties van 2001. Deze afstanden zijn overgenomen uit de NEN 1059. Het voorschrift waar gasdrukregelstations vanuit het aangehaalde Besluit aan gehouden zijn is een veiligheidscontour tot woningen en objecten categorie 1 van 15 m. Voor objecten categorie II dient een veiligheidsafstand van 4 m te worden aangehouden.

### *Onderzoek*

Ten oosten van het gasontvangstations staan twee voormalige suikersilo's. Voor deze objecten is op basis van het vigerende bestemmingsplan een bouwvergunning afgegeven teneinde ze te verbouwen tot een kantoor dat ruimte biedt aan 90-100 medewerkers per object. Deze bouwvergunning is destijds getoetst aan het bestemmingsplan. De silo (categorie I object) bevindt zich op een afstand van meer dan 10 m van het gasdrukregelstation. De afgegeven bouwvergunning is onherroepelijk.

De huidige situatie laat zich samenvatten als een bestaand station categorie C, met op meer dan 10 m afstand een object categorie I. Deze situatie is in overeenstemming met de momenteel gangbare bestuurspraktijk voor ruimtelijke ordening zoals die is weergegeven in de publicatie Bedrijven en milieuzonering.

In de regels van het bestemmingsplan wordt een veiligheidszone van 15 m aangehouden waarbinnen geen nieuwe objecten opgericht mogen worden. Opgemerkt wordt wel dat er mogelijk een knelpunt is voor het bestaande station dat mogelijk niet aan alle voorschriften vanuit de Wet milieubeheer kan voldoen. De oplossing voor dit knelpunt, zo het zich manifesteert, dient in eerste instantie te worden gezocht in aanpassingen aan het station zelf.

### **Aardgastransportleiding**

#### *Normstelling en beleid*

Voor aardgas geldt de VROM-circulaire "Regels inzake de zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" (26 november 1984). Bij hogedruk aardgasleidingen dient rekening gehouden te worden met een bebouwings- en een toetsingsafstand. De bebouwingsafstand is globaal te vergelijken met de plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  per jaar. Het gebied binnen de toetsingsafstand is relevant voor de berekening van het groepsrisico.

Momenteel wordt de circulaire Zonering langs hogedrukaardgasleidingen herzien. Hierbij worden ook de aan te houden veiligheidsafstanden opnieuw bekeken. De vaststelling van nieuwe afstanden is echter nog niet afgerond.

### *Onderzoek*

De gastransportleiding heeft een diameter van 8 duim en een druk van 40 bar. Op basis van de vigerende circulaire dient een minimale veiligheidsafstand van 4 m gerespecteerd te worden voor objecten die in de circulaire als categorie II<sup>1)</sup> worden aangemerkt. Voor objecten uit de eerste categorie geldt in dit geval een minimale veiligheidsafstand van 7 m. In de regels van het bestemmingsplan wordt een minimale bebouwingsafstand aangehouden van 7 m.

---

1) In deze context betreft dit kantoorgebouwen voor minder dan 50 personen.

Gezien de onzekerheid in de normstelling wordt een toetsingszone van 20 m aan weerszijden van de leiding in het bestemmingsplan vastgelegd. Toetsing voor nieuwe objecten kan dan plaatsvinden zodra het nieuwe beleid is vastgesteld, van kracht is geworden en het rekenmodel voor hogedruk aardgasleiding beschikbaar is.

### **Conclusies**

Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat het PR van de verschillende bronnen (Schiphol, A200/N200 en het lpg-station) geen belemmering vormt voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Het invloedsgebied voor het GR van Schiphol, de A200/N200 en het lpg-station valt geheel of gedeeltelijk over het plangebied. Door een toename van de personendichtheid binnen het plangebied zal de uitvoering van het bestemmingsplan leiden tot een toename van het GR. Deze toename dient te worden verantwoord.

### *Verantwoording GR*

Voor wat betreft GR zijn twee inrichtingsvarianten doorgerekend voor de verschillende bronnen. Op basis hiervan is vastgesteld of en hoe het GR gevoelig is voor het verschuiven van objecten met hoge gebruiksintensiteiten. Door de relatief hoge aantallen bezoekers is de (plaats van de) bioscoop hierin de leidende factor. Onderzocht zijn een westelijke variant waarbij de bioscoop ten zuiden van het lpg-tankstation ligt, in het westelijke deel van het plangebied, en een oostelijke variant, waarbij de bioscoop in oostelijke richting is opgeschoven, tot aan de zone 3 uit het Lib.

Het onderzoek naar GR levert de volgende samengevatte bevindingen op:

- verreweg de belangrijkste twee bronnen die het GR bepalen in relatie tot de ligging van de bioscoop zijn het lpg-tankstation en Schiphol;
- in de oostelijke variant is Schiphol bepalend voor de kans op een ongeval waarbij < 60 slachtoffers vallen;
- in de oostelijke variant is het wegvervoer bepalend voor de kans op een ongeval waarbij 60 slachtoffers vallen. Opgemerkt wordt dat de daaraan toegerekende kansen nog ver beneden de oriënterende waarde uit de circulaire Rnvgs liggen;
- in de westelijke variant is Schiphol een ondergeschikte risicobron, gemeten ten opzichte van de twee andere bronnen. Blijkbaar ligt de bioscoop in deze variant al dusdanig ver weg van Schiphol dat de kans op een groot ongeval met een vliegtuig veel kleiner is dan de kans op veel slachtoffers ten gevolge van een ongeluk op de weg dan wel het tankstation;
- in de westelijke variant benadert de kans op een incident met 150 slachtoffers ten gevolge van een ongeluk op het lpg-station de oriënterende waarde voor het GR zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In deze variant is de kans op een dergelijk aantal slachtoffers ten gevolge van een verongelukt vliegtuig zo klein dat deze niet goed meer berekend kan worden.

Uit deze bevindingen kan worden afgeleid dat, door te kiezen voor de westelijke variant, zoals die onder andere in december 2004 is beschreven in de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan SugarCity, en is vastgelegd in het (ontwerp) bestemmingsplan, er slechts een marginale groei van het GR is toe te schrijven aan Schiphol. Hiermee wordt verdere toename van het GR waar mogelijk voorkomen en wordt dus in belangrijke mate voldaan aan de belangrijkste doelstelling van het kabinetsstandpunt over Schiphol d.d. april 2006.

Door de keuze van de westelijke variant zal het GR ten gevolge van het lpg-station weliswaar groter zijn in vergelijking met een oostelijke variant, echter de oriënterende waarde uit het Bevi wordt hierbij niet overschreden. Dit neemt niet weg dat iedere toename van het GR bestuurlijk moet kunnen worden verantwoord. Bij deze afweging speelt het advies van de brandweer een belangrijke rol. Overeenkomstig dit advies zijn de relevante elementen in beschouwing genomen waaronder de mogelijkheden het GR te beperken, de mogelijkheden tot hulpverlening en de zelfredzaamheid van de betrokkenen. B&W zijn van mening dat met het treffen van de volgende maatregelen het verantwoord is de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken.

Organisatorische en fysieke maatregelen:

1. Het alarmeren van de bevolking optimaliseren door te zorgen voor een dekkend sirenenetwerk en mogelijkheden om de rampenzender te activeren om de gevolgen van een mogelijke ramp of zwaar ongeval te beperken.
2. Nieuwe infrastructuur ten behoeve van de hulpverleningsdiensten toetsen aan het gestelde in de Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid (Nederlandse vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding, 2003). Op deze manier wordt de bereikbaarheid voor de hulpdiensten geborgd.
3. Voldoende bluswatervoorzieningen in plangebied. Nieuw aan te leggen bluswatervoorziening toetsen aan gestelde in de Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid (Nederlandse vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding, 2003).
4. Bij nieuwbouw rekening houden met de installatie van eventuele sprinklerinstallaties en voorzieningen ten behoeve van de zelfredzaamheid.
5. Communicatieplan opstellen met als eerste doel de bewoners en gebruikers van het gebied te informeren over de risico's waaraan zij blootstaan en welke maatregelen zijn getroffen om de risico's zo optimaal mogelijk te beheersen. Tweede doel is om instructies te geven mocht er onverhoopt iets misgaan.

Maatregelen ten aanzien van een ongeval met een brandbare/explosieve stof (lpg):

1. Geen bestemmingen van maatschappelijke functies waar grote groepen minder zelfredzame personen in een object aanwezig zijn binnen 120 m van de opslag.
2. Bluswatervoorzieningen realiseren in overleg met de lokale brandweer.

In dit kader zijn ook de volgende overwegingen nog van belang. Bij een eventueel luchtvaartongeval is preventieve evacuatie niet goed mogelijk door de snelheid waarmee het incident zich ontwikkelt. Veel van de risicobepalende scenario's die op kunnen treden op een lpg-station, met name waar het een BLEVE van een lossende tankwagen betreft, ontwikkelen zich (veel) langzamer, waardoor hulpverleners wel de gelegenheid hebben tot preventieve ontruiming over te gaan. In de kwantitatieve modellen waarmee het GR wordt uitgerekend, wordt geen rekening gehouden met dergelijke mechanismen. Dit betekent dat adequate organisatie en coördinatie van de hulpverlening meer effect kan hebben op het uiteindelijk aantal slachtoffers ten gevolge van een ongeval op een lpg-tankstation, dan op het aantal slachtoffers ten gevolge van een vliegtuigongeluk.

Samenvattend kan worden gezegd dat door te kiezen voor de westelijke variant de kans op een groot aantal slachtoffers ten gevolge van een vliegtuigongeval zeer beperkt is. In deze variant ontstaan geen onaanvaardbare hoge kansen op een groot aantal slachtoffers ten gevolge van een ongeval op de A200/N200 en blijft het GR vanuit het lpg-station beneden de oriënterende waarde uit het Bevi. Daarnaast is de aard van het GR-bepalende ongeval voor deze westelijke variant dusdanig dat, mocht een incident onverhoopt plaatsvinden, er meer gelegenheid is voor de hulpverleners om over te gaan tot preventieve evacuatie dan bij de oostelijke variant.

## 5.5. Kabels en leidingen

Naast de aardgastransportleiding die in de paragraaf externe veiligheid aan de orde is gekomen, zijn binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan geen planologisch relevante kabels en leidingen gelegen.

## 5.6. Schipholcontouren

In de paragraaf externe veiligheid (5.4) is reeds aandacht besteed aan de risico's ten gevolge van de nabijgelegen luchthaven Schiphol. In deze paragraaf wordt ingegaan op de voor Schiphol overige relevante milieuaspecten.

### Beleidskader

Het rijksbeleid ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol is geformuleerd in de Wet tot wijziging van de wet Luchtvaart die op 20 februari 2003 in werking is getreden (verder Wijzigingswet genoemd). Deze wijzigingswet vormt de grondslag voor twee uitvoeringsbesluiten: het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingsbesluit. Gemeentebesturen zijn verplicht hun bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met het Luchthavenindelingsbesluit.

In de Nota Ruimte is een kaart opgenomen met de 20 Ke-contour (Kosten-eenheden) rondom luchthaven Schiphol. Het gaat hierbij om locaties die liggen onder de intensief gebruikte vliegroutes. Deze contour is gelegen om het gehele plangebied.

De ruimtelijke consequenties van de Wijzigingswet worden weergegeven in het Luchthaveninddelingsbesluit. In dit besluit wordt een beperkingengebied genoemd waarin beperkingen worden gesteld ten aanzien van het gebruik en de bestemming van de grond voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op veiligheid (paragraaf 5.4) en geluidsbelasting. Tevens zijn er hoogtebeperkingen en regels met beperkingen ten aanzien van grondgebruik of bestemmingen met een vogelaantrekkelijke werking.

Het beperkingengebied van het luchtvaartterrein Schiphol strekt zich uit over het gehele plangebied. Hieronder worden de beperkingen ten aanzien van de toegestane gevoelige objecten (bebouwing), ten aanzien van hoogte en ten aanzien van vogelaantrekkelijke functies beschreven.

### **Onderzoek**

#### *Beperkingen bebouwing*

Op de beperkingen ten aanzien van het grondgebruik binnen de PR 10<sup>-6</sup>-contour is reeds ingegaan in paragraaf 5.4. Naast het veiligheidsaspect is als het gaat om Schiphol echter ook het geluidsaspect van belang.

Voor het deel van het plangebied dat buiten zone 3 (de PR 10–6-contour) is gelegen geldt een beperking voor nieuwe gevoelige functies (zone 4 van bijlage 3B van het Luchthaveninddelingsbesluit). Hier gelden beperkingen vanwege externe veiligheid en geluidshinder. Voor het beperkingengebied in zone 4 geldt dat er geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen zijn toegestaan. Nieuwe bedrijfsgebouwen zijn hier dus wel toegestaan.

Op basis van een verklaring van geen bezwaar kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken van dit verbod op de genoemde typen gebouwen. De bebouwing die mogelijk wordt gemaakt met dit bestemmingsplan valt niet onder de genoemde gebouwen, zodat zone 4 geen belemmering vormt voor de ontwikkeling.

#### *Beperkingen hoogtes*

In bijlage 4 bij het Luchthaveninddelingsbesluit worden de maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten gegeven, uitgaande van de maaiveldhoogte van schiphol (-4 m NAP). In beginsel mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de in bijlage 4 bij het besluit aangegeven maximale waarden. De hier bedoelde objecten kunnen verschillend van aard zijn (bouwwerk, een werk dat geen bouwwerk is, of een werkzaamheid).

De maximale hoogte die hieruit voortvloeit voor het plangebied is +32 tot +36 m NAP (schuin vlak). Het onderliggende bestemmingsplan maakt geen nieuwe objecten rechtstreeks mogelijk die hoger zijn dan +32 m NAP, zodat dit geen belemmering vormt voor het plan. Er zijn 3 objecten die hoger zijn dan deze maximale hoogte (50 m), maar deze waren reeds aanwezig voor inwerkingtreding van het Luchthaveninddelingsbesluit en zijn daarom toegestaan.

#### *Beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkelijke functies*

Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 5 bij het Luchthaveninddelingsbesluit is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

- a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- b. viskwekerijen met extramurale bassins;
- c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- d. natuurreservaten en vogelreservaten;
- e. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 ha.

Gebruik of bestemming binnen de genoemde categorieën is wel toegestaan indien dat gebruik of die bestemming rechtmatig is op het moment van inwerkingtreding van het Luchthaveninddelingsbesluit (20 februari 2003). Ook in dit geval kan een gebruik of bestemming binnen de genoemde categorieën wel gerealiseerd worden indien een verklaring van geen bezwaar is ver-

leend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven, kan het bestemmingsplan met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Het gehele plangebied valt binnen het gebied waar beperkingen gelden ten aanzien van vogel-aantrekkende functies. Er worden echter geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd, zodat dit geen belemmering vormt voor het plan.

#### *Contour 20 Ke Nota Ruimte*

Binnen de 20 Ke-contour die is weergegeven in de Nota Ruimte, en de gebieden die direct gelegen zijn aan de 20 Ke-contour mogen geen nieuwe uitleglocaties ten behoeve van woningbouw worden ontwikkeld. Herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied zijn binnen de 20 Ke-contour wel mogelijk. Onder bestaand bebouwd gebied wordt verstaan het bestaand bebouwd gebied in 2000, zoals weergegeven in het streekplan Noord-Holland-Zuid van 17 februari 2003. De in dat streekplan toegevoegde bouwmogelijkheden blijven overeind. Aangezien met dit bestemmingsplan geen woningen mogelijk worden gemaakt, vormt de 20 Ke-contour geen belemmering voor de ontwikkeling.

#### **Conclusie**

Het bestemmingsplan sluit aan bij de beperkingen die de aanwezigheid van Schiphol aan het plangebied oplegt.

## **5.7. Luchtkwaliteit**

#### **Normstelling en beleid**

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteits-eisen (ook wel Wet luchtkwaliteit, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. In de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen zijn met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 5.2 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

**Tabel 5.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Bk**

| stof                                        | toetsing van                  | grenswaarde                                         | geldig vanaf |
|---------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------|
| stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )          | jaargemiddelde concentratie   | 40 µg/m <sup>3</sup>                                | 2010         |
| fijn stof (PM <sub>10</sub> ) <sup>1)</sup> | jaargemiddelde concentratie   | 40 µg/m <sup>3</sup>                                | 2005         |
|                                             | 24-uurgemiddelde concentratie | max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m <sup>3</sup> | 2005         |

1) Bij de beoordeling van fijn stof blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (artikel 5 Wlk en bijbehorende Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 (lid 1) van de Wlk moeten bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) deze grenswaarden in acht nemen. Volgens hetzelfde artikel mogen bestuursorganen deze bevoegdheden tevens uitoefenen, indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbeterd of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan uit een oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

#### **Maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit**

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zet zich wel in voor een verbetering van de leefbaarheid, hoewel de luchtkwaliteit binnen de gemeente grotendeels bepaald wordt door verkeer op rijkswegen en industrie buiten de gemeente. Zo wordt op aandrang van de gemeente de N200 heringericht door Rijkswaterstaat; de gemeente is medefinancier van dit project. Verder zal de Julianastraat worden afgesloten voor doorgaand verkeer om hiermee sluipverkeer te weren uit de woonkern. Eerder is de doorstroming van verkeer over de Oranje Nassastraat al verbeterd door realisatie van een tweede brug over de Ringvaart. Ook in het kader van Duurzaam Veilig worden maatregelen genomen die de lokale luchtkwaliteit verbeteren, zoals het terugdringen van sluipverkeer en autogebruik, het stimuleren van de fiets en het behoud van openbaar vervoer.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben in mei 2005 besloten een maximale inzet te plegen om de normen van de EU-richtlijn Luchtkwaliteit te bereiken. De provincie stelt een provinciaal actieplan luchtkwaliteit op, aanvullend op het kabinetsbeleid, dat op 16 augustus 2005 is vastgesteld door GS. Hierin worden generieke maatregelen voor industrie, verkeer en vervoer, zee- en binnenvaart, energieopwekkende bedrijven en landbouw opgenomen. De provincie maakt zich daarnaast sterk voor de saldobenadering bij ruimtelijke besluiten, onder meer als op basis van gedegen onderzoek wordt aangetoond dat de luchtkwaliteit per saldo verbetert. Verder stimuleert de provincie gemeenten om actieplannen luchtkwaliteit op te stellen. Ten slotte is een inventarisatie gemaakt van knelpunten en mogelijke oplossingen voor provinciale projecten.

#### **Conclusies verricht onderzoek luchtkwaliteit**

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is het onderzoek luchtkwaliteit, dat is uitgevoerd in het kader van het MER, geactualiseerd<sup>1)</sup>. De belangrijkste aanleiding hiervoor is het verschijnen van recentere versies van CAR, waarin de recentste wettelijke uitgangspunten zijn opgenomen.

In het eerder uitgevoerde onderzoek was er sprake van overschrijding van grenswaarden (aantal overschrijdingsdagen 24-uurgemiddelde voor fijn stof). Uit de resultaten van het geactualiseerde onderzoek blijkt dat zowel in de huidige als in de toekomstige situaties wordt voldaan aan de grenswaarden.

De Wlk staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Het plan voldoet uit het oogpunt van luchtkwaliteit aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

## **5.8. Water**

#### **Beleidskader**

##### *Nationaal beleid*

De Vierde Nota Waterhuishouding geeft het kader voor het waterbeheer voor Nederland, nu en in de toekomst. Hoofddoelstelling is "een veilig en goed bewoonbaar land en het in stand houden/versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd". Om de veerkracht te vergroten moet waterconservering en waterbuffering worden bevorderd en moet de afwenteling van (water)problemen op naastgelegen gebieden worden beperkt. Leidraad zijn daarom de voorkeursvolgorden:

- vasthouden, bergen, afvoeren voor waterkwantiteit;
- schoonhouden, scheiden, zuiveren voor waterkwaliteit.

Relevant is de aandacht van het rijksbeleid voor optimalisatie van de waterketen via afkoppelen en infiltratie en het streven naar een goede waterkwaliteit. In Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw (WB21) wordt dieper ingegaan op de trits vasthouden, bergen en dan pas afvoeren. In WB21 zijn normen vastgesteld voor regionale wateroverlast. Voor stedelijk gebied is vastgesteld dat er geen

1) Tauw, Aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek CSM-terrein te Halfweg, N001-4507373DAP-pla-V01, 20 juli 2007.

inundatie op mag treden bij een bui die eens in de 100 jaar voorkomt. Daarnaast is verplicht gesteld om het proces van de Watertoets te doorlopen, hetgeen dient te resulteren in een waterparagraaf.

#### *Provinciaal beleid*

Het provinciaal beleid is verwoord in "Stilstaan bij stromen", Waterhuishoudingsplan 2 Provincie Noord-Holland 1998-2002 (1998). De provincie streeft naar duurzaam stedelijk waterbeheer. Er moet verantwoord worden omgegaan met de grondstof water (oppervlaktewater, grondwater en drinkwater) en afwenteling van waterproblemen op die van de volgende generatie. Het streven is om niet meer water te gebruiken dan op natuurlijke wijze aangevuld kan worden. Water is één van de sturende factoren bij nieuwbouw en stadsvernieuwing. Voor nieuwbouwwontwikkeling hanteert de provincie als uitgangspunt, dat bij de toename van het verhard oppervlak binnen het plangebied voldoende ruimte, 11% open water, gereserveerd wordt voor waterberging. In de gebiedsspecifieke uitwerking bepaalt de regionale waterbeheerder het uiteindelijke percentage.

#### *Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland*

Mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering (nattere winters, drogere zomers en intensievere buien) streeft de waterbeheerder naar een duurzamer waterbeheer. Stedelijke gebieden dienen meer zelfvoorzienend te worden in zowel de waterkwaliteit als de waterkwantiteit, waardoor zo min mogelijk wordt afgewenteld op andere gebieden. Dit beleid is vastgesteld in het Waterbeheersplan 2000-2004 (WBP 2, 2000). Daarnaast heeft Rijnland de Leidraad Planvorming stedelijk gebied (2000) opgesteld. Doel hiervan is een nadere uitwerking te geven aan het beleid op het gebied van water in de stad en het richting geven aan de concrete uitvoering ervan. Ingegaan wordt op algemene principes van duurzaam waterbeheer en het geeft concrete beleidsuitspraken, eisen en randvoorwaarden voor de (her)inrichting van het stedelijke watersysteem. De nota Waterneutraal bouwen geeft de eisen aan het realiseren van voldoende berging bij nieuwbouwwontwikkelingen in boezemland, waarbij een toename aan verharding optreedt. Rijnland gaat voor stedelijke gebieden uit van behoud van het bestaande oppervlak aan open water. Bovendien geldt bij een toename van de verharding de 15%-regeling, hetgeen betekent dat per m<sup>2</sup> toename aan verharding 0,15 m<sup>2</sup> aan open water gegraven dient te worden.

#### **Watertoets**

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is de beheerder van de waterkwantiteit en -kwaliteit in het plangebied (voorheen was het waterkwantiteitsbeheer in handen van het waterschap Groot Haarlemmermeer, dat in 2005 opgegaan is in het Hoogheemraadschap van Rijnland). Bij het tot stand komen van het MER is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Rijnland over de inhoud van het plan. De daaruit voortgekomen watertoets is verwerkt in deze waterparagraaf, de plankaart en de voorschriften.

#### **Bestaande waterhuishoudkundige situatie**

Het gebied ligt overwegend in het boezemland van Rijnland. Het streefpeil in het boezemland is NAP -0,6 m. Ook het Zijkanaal ten oosten van het plangebied is een boezemwatergang, alsmede de Ringvaart ten zuiden van het plangebied. Daarnaast ligt het kleine poldergebied de Zwethpolder (4 ha), in het noordwestelijk deel van plangebied. De Zwethpolder heeft een streefpeil van NAP -2,3 m. Tussen boezemland en de Zwethpolder ligt formeel een kade (net ten zuiden van de poldersloot). Voor werkzaamheden op of langs deze kade is de Keur van het voormalige waterschap Groot Haarlemmermeer van toepassing. In de praktijk is een deel van het boezemland verheeld met de polder. Dit deel watert af via de Zwethpolder. De Zwethpolder wordt bemalen door twee gemaaltjes die worden beheerd door particulieren, de terreinbeheerders. Er vindt soms wateroverlast plaats, doordat de gemalen te laat in werking treden. In de bestaande situatie is sprake van een bergingstekort in de Zwethpolder; er wordt namelijk niet voldaan aan de landelijke WB21 bergingsnorm.

Het gebied is thans vrijwel volledig verhard. Verder is een groot bezinkbassin en zijn waterzuiveringsvijvers aanwezig van de voormalige CSM-fabriek. Het bassin en de vijvers zijn geïsoleerd van het boezem- en polderwater en hebben hierdoor geen bergingsfunctie. De oorspronkelijke bodem in het plangebied bestaat uit zand met lokaal klei en veen. In de polder en de lagere delen van het boezemland is sprake van kwel.

### **Toekomstige waterhuishoudkundige situatie**

Er is een verbreding van de polderwatergang voorzien. Ook zal de kade verplaatst worden naar de weg langs de zuid- en westrand van het voormalig CSM-terrein. Het waterpeil op het voormalig CSM-terrein zal hierdoor NAP -2,3 m bedragen. Het waterpeil in het bestemmingsplangebied buiten het voormalig CSM-terrein, ook wel extern water genoemd, zal onderdeel van de boezem blijven vormen. De nadere uitwerking van de waterkering en peilgrenzen zal in overleg met het Hoogheemraadschap plaatsvinden. Bij de uitwerking zullen de voorwaarden van het Hoogheemraadschap in acht worden genomen. Het Hoogheemraadschap zal hierop toezien middels de Keur.

Het plangebied is thans grotendeels verhard. Het planvoornemen leidt tot een afname van de verharding. De waterberging zal voorzien worden door aanleg van ruime watergangen, die van oost naar west lopen. Ook is een haven voorzien. Uit bergingsberekeningen blijkt, dat in het poldergebied ruim voldoende water is voorzien voor het voldoen aan de landelijke WB21 bergingsnorm. De waterberging van het externe boezemwater is bij de bergingsberekeningen buiten beschouwing gelaten. Bovendien is ervan uitgegaan, dat het hemelwater op de verharde oppervlakken volledig afgevoerd wordt op het polderwater.

Waterafvoer zal plaatsvinden aan de westzijde van het gebied door het water te verpompen. De bestaande pompcapaciteit zal gehandhaafd blijven. Wateraanvoer vanuit de boezem zal plaatsvinden vanaf de oostzijde. Hiermee kan het polderwater van oost naar west doorgespoeld worden. Aan de noordelijke oevers van de westelijke waterpartijen worden zoveel mogelijk natuurvriendelijke oevers aangebracht. Voor het onderhoud van de oevers is een onderhoudspad nodig. Een alternatief is varend onderhoud. In principe moet de oever dan een minimale lengte van 500 m hebben en dienen de watergangen overal doorvaarbaar te zijn.

Verdere invulling aan duurzaam waterbeheer in het plangebied kan gegeven worden door middel van het afkoppelen. Voor het afkoppelen hanteert Rijnland de "Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken" van de Werkgroep Riolering West-Nederland als richtlijn. De daken kunnen direct op het oppervlaktewater afgekoppeld worden. Voor terreinoppervlakken met een risico op verontreinigingen, dient rekening gehouden te worden met afkoppelen via een zuiveringsvoorziening. In de hogere delen kan deze zuivering verkregen worden door het toepassen van infiltratievoorzieningen (Voor zover de doorlatendheid, grondwaterstanden en bodemkwaliteit dit toelaten). Het afvalwater zal afzonderlijk via een vuilwaterriolering, dat aangesloten zal worden op het bestaande rioolstelsel van de kern Haarlemmerliede. Verder dienen uitloegbare bouwmaterialen vermeden te worden, zodat vervuiling van het afstromende hemelwater beperkt wordt. Bij de haven zal een voorziening komen voor de opvang van afvalwater, zodat directe lozing van (huishoudelijk) afvalwater vermeden wordt.

### **Vertaling naar bestemmingsregeling**

De hiervoor beschreven aspecten kunnen slechts voor een deel worden vertaald naar plankaart en planregels van dit bestemmingsplan. Relevante elementen van plankaart en regels zijn:

- het bestemmen van het open water (boezem- en polderwater) met de functie water;
- het bestemmen van de kade met de functie waterkering;
- het bestemmen van de boezemwaterkering naar het gemaal voor de Zwetpolder.

## **5.9. Bodem**

### **Beleidskader**

De bodemkwaliteit dient in principe geschikt te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt binnen zekere grenzen als het ware de gewenste bodemkwaliteit. De normen voor de bodemkwaliteit zijn vastgelegd in de Wet bodembescherming. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch bodemonderzoek, te worden verricht. Op grond daarvan dient te worden aangetoond dat de beoogde functie op de betreffende gronden realiseerbaar is.

**Conclusies verricht onderzoek**

Als gevolg van industriële activiteiten in het verleden zijn gronden op diverse plaatsen in het plangebied verontreinigd. Nader bodemonderzoek wordt uitgevoerd. In het kader van de beoogde ontwikkelingen moet op vele plekken verontreinigde grond op een veilige manier worden verwijderd en verwerkt. Voor het overige wordt waar nodig een leef-/afdeklaag aangebracht. De planvorming gaat ervan uit dat overal zal worden voldaan aan de geldende eisen.

**Vertaling naar bestemmingsregeling**

Er zijn geen aspecten inzake bodemkwaliteit aan de orde die moeten worden verwerkt in de bestemmingsregeling.

**5.10. Ecologie****Beleidskader**

Het plangebied is gelegen langs de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, welke zowel in het Streekplan Noord-Holland Zuid als in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur staat aangeduid als een ecologische verbindingzone. In het Streekplan staat ook een deel van een verbindingzone langs het Zijkanaal aangeduid. Deze verbindingzones maken gebruik van de bestaande wateren en oevers. Het gebied ten noorden van de ontwikkelingslocatie, noordelijker dan de spoorlijn, is in het Streekplan aangewezen als een groenstructuur voor recreatiedoeleinden. Het plangebied is stedelijk, verhard gebied en maakt zelf geen onderdeel uit van een groenstructuur of een beschermd natuurgebied.

**Flora- en faunawet**

De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen "licht" en "zwaar" beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor het onderhavige bestemmingsplan van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Dit zal zich voordoen, wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet zal worden verkregen. In dat geval is het bestemmingsplan vanwege de Flora- en faunawet niet uitvoerbaar.

**Gevolgen voor natuurwaarden in plangebied (toetsing Flora- en faunawet)***Flora*

Het plangebied is vrijwel geheel verhard en kent een intensief gebruik en beheer en derhalve is het onwaarschijnlijk dat beschermde soorten planten voorkomen binnen het plangebied. Langs de randen van het plangebied (langs de Ringvaart en langs de huizen) staan populieren. Ten noorden van het plangebied zijn de natuurwaarden groter, maar de snelweg en de spoorlijn fungeren als een barrière tussen het plangebied en het groengebied. De oevers van de Ringvaart en het Zijkanaal zijn nu volledig verhard en steil.

*Fauna**Zoogdieren*

Het plangebied is vrijwel volledig verhard en/of bebouwd, zodat aangenomen wordt dat slechts enkele soorten voorkomen. Mogelijk maken egel, gewone bosspitsmuis, mol en dwergmuis gebruik van delen het plangebied (met name randen). De Atlas van de Nederlandse vleermuizen

(1997) laat zien dat de gewone dwergvleermuis, meervleermuis en laatvlieger foeragerend zijn waargenomen in het onderzoeksgebied (gebied van 5 x 5 kilometer), naar verwachting langs de Ringvaart. De vleermuizen hebben binnen het plangebied mogelijk slaapplekken in een van de gebouwen.

Alle algemene soorten zijn licht beschermde soorten volgens de Flora- en faunawet en vallen onder de vrijstellingsregeling voor het aanvragen van ontheffing. De vleermuizen kennen een zware bescherming. Het is nog niet bekend of er vleermuizen aanwezig zijn in de gebouwen waaraan werkzaamheden voorzien zijn.

#### Amfibieën, reptielen en vissen

Het plangebied is vrijwel geheel verhard, de oevers langs het water zijn steil en verhard, zodat aangenomen mag worden dat het plangebied ongeschikt is als verblijfplaats voor amfibieën of reptielen. In het plangebied zelf bevindt zich geen oppervlaktewater, zodat ook vissen niet aanwezig zijn binnen het plangebied. In de omgeving van het plangebied is de rugstreeppad éénmaal waargenomen. In de omgeving komen bovendien gewone pad, kleine watersalamander en bruine kikker waargenomen.

#### Vogels

In het plangebied leven naar verwachting enkel soorten van bebouwd gebied, zoals kauw, huismus en zwarte roodstaart. Alle vogelsoorten worden beschermd door de vogelrichtlijn en zijn in de Flora- en faunawet licht beschermde soorten, waarvoor geen vrijstelling voor het vragen van ontheffing mogelijk is.

#### Insecten

Het plangebied is niet geschikt voor beschermde soorten insecten.

#### *Effecten op natuurwaarden*

In het plangebied worden enkele gebouwen gesloopt of ingrijpend verbouwd, wat verstoring en aantasting van vogels en vleermuizen kan betekenen. Of vleermuizen in de gebouwen aanwezig zijn, is onbekend. Het graven van het water in het plangebied kan bovendien enkele grondgebonden zoogdieren aantasten, voor zover zij nog niet verstoord zijn door de sloopwerkzaamheden. Als alle werkzaamheden elkaar opvolgen in de tijd, zullen de werkzaamheden die te maken hebben met de nieuwbouw en de herinrichting van het gebied geen extra negatief effect meer hebben op de aanwezige beschermde soorten.

De aanleg van het oppervlaktewater, uitgevoerd met natuurvriendelijke oever, kan leefgebied opleveren voor vissen en amfibieën. Ook kleine grondgebonden zoogdieren (dwergmuis etc.) en watervogels (meerkoet, waterhoen) kunnen profiteren van een dergelijke indeling. Na afloop van de werkzaamheden, kunnen de vogels wederom gebruikmaken van de gebouwen als broedgebied. De rugstreeppad is in de omgeving waargenomen. Om nieuwvestiging van deze soort te voorkomen, wordt aangeraden de werkzaamheden zoveel mogelijk te laten aansluiten.

#### **Vertaling naar bestemmingsregeling**

Het bestemmingsplan is het besluit dat ingrepen mogelijk maakt en een aantasting van beschermde dier- of plantensoorten kan betekenen. Uiterlijk bij het nemen van een besluit dat ruimtelijke veranderingen mogelijk maakt, zal daarom zekerheid moeten zijn of ontheffing noodzakelijk is voor bepaalde soorten. In dit geval zullen bij ingrepen vooral algemene soorten worden verstoord (egels, muizen, etc.); hiervoor hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Indien de initiatiefnemer beschikt over een door het Ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode, behoeft ook voor vogels geen ontheffing te worden aangevraagd, indien deze gedragscode wordt nageleefd.

Voor de relevante soorten uit categorie 3 (vleermuizen en de rugstreeppad) zal per gebouw moeten worden vastgesteld of deze dieren op de betreffende locatie aanwezig zijn en of eventuele vaste rust-, verblijfs- en voortplantingsplaatsen worden geschaad.

Indien vleermuizen aanwezig blijken, dan dient voor een ingreep ontheffing te worden aangevraagd bij het ministerie van LNV. Voor deze soorten geldt dan een relatief zware procedure waarbij onder meer eisen worden gesteld aan mitigatie en compensatie. Indien de vereiste maatregelen worden genomen, zal de gunstige staat van instandhouding van geen van de soorten in gevaar komen, te meer daar deze soorten regionaal en landelijk vrij algemeen zijn.

**Conclusies**

- Het voornemen leidt niet tot aantasting van beschermde natuurgebieden.
- Het voornemen bedreigt niet de gunstige staat van instandhouding van de aanwezige dieren- en plantsoorten.
- De Flora- en faunawet zal de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staan.
- Aanbevolen wordt onderzoek te doen naar de aanwezigheid van vleermuizen voorafgaand aan de werkzaamheden. Indien deze aanwezig zijn, zal voor de betreffende vleermuissoort ontheffing moeten worden aangevraagd.

| vrijstellingsregeling Flora- en faunawet        | ontheffingsregeling Flora- en faunawet |                              |
|-------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                                 | licht beschermde soort*                | zwaar beschermde soort       |
| egel<br>mol<br>gewone bosspitsmuis<br>dwergmuis | alle vogelsoorten                      | Indien aanwezig: vleermuizen |

\* Geen ontheffing nodig indien een goedgekeurde gedragscode beschikbaar is. Ontheffingen zijn voor vogels niet mogelijk. Vogels worden niet verstoord indien de werkzaamheden buiten het vogelbroedseizoen starten.

## 5.11. Archeologie en cultuurhistorie

**Beleidskader***Monumentenwet 1988*

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan archeologische en cultuurhistorische monumenten. Deze wet is sinds 1 juni 2007 aangepast ter implementatie van het Verdrag van Valetta. Het Verdrag van Valetta heeft als doel de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Dit betekent in situ<sup>1)</sup> behouden van deze waarden waar dat mogelijk is. In gebieden waar archeologische waarden voorkomen, of een reële verwachting bestaat dat zij aanwezig zijn, zal hiermee rekening moet worden gehouden bij het ontwikkelen van gebied. Het archeologisch erfgoed kan zijn:

- beschermde terreinen op grond van de Monumentenwet;
- terreinen van groot archeologisch belang volgens de Archeologische Monumenten Kaart;
- terreinen met (middel)hoge archeologische verwachtingswaarden volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden.

In het kader van de ontwikkeling van bestemmingsplannen moet onderzoek plaatsvinden of archeologische en cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed moet indien nodig via de bestemmingsregeling beschermd worden. Het rijksbeleid hieromtrent ligt vast in de Nota Ruimte. De Nota Ruimte geeft aan dat in de planvorming rekening moet worden gehouden met cultuur en cultuurhistorie. Het beleid voor cultuurhistorisch waardevolle gebieden en steden ligt vast in de Nota Belvédère.

**Cultuurhistorie**

Het CSM-terrein is cultuurhistorisch een interessante locatie. Het plangebied is sinds de 17<sup>e</sup> eeuw gebruikt voor verschillende doeleinden. Verschillende gebouwen verwijzen ook naar deze lange historie. Hieronder wordt een aantal bepalende gebouwen genoemd.

- Swanenburgh: voormalig gemeenlandshuis van Rijnland, gebouwd in 1645 naar ontwerp van Pieter Post en aangewezen als monument. Van dit gebouw zijn op dit moment alleen de voor- en zijgevels intact.
- Het havenkantoor uit 1919 is aangewezen als monument.
- Magazijn en rijwielstalling: beide gebouwen uit 1888/1889 hebben dezelfde stijl en zijn karakteristiek voor de industriële uitstraling van die tijd. Het gebouw dat aan het voormalige huis "Zwanenburg" is gebouwd, is aangewezen als monument en is gebouwd als kristallinsatiegebouw.

1) In situ (Latijn) betekent letterlijk "op zijn plaats". In dit geval wordt bedoeld dat archeologische vondsten op de oorspronkelijke vindplaats in de bodem worden behouden.

- Diffusiegebouw: dit gebouw uit 1856 was oorspronkelijk het bietenwassersgebouw. Op dit moment zijn alleen de zij- en achtergevels zichtbaar van het oorspronkelijke gebouw.

De structuur van het industriële complex wordt gevormd door de bestaande metselwerkpanden. De architectuur van deze panden is echter niet sterk gerelateerd aan de industriële processen. Aan de industriële processen wordt vooral herinnerd door afzonderlijke elementen, zoals machines. De bestaande naoorlogse gebouwen zijn in hun vorm en architectuur wel sterk bepaald door hun industriële functie. Met name de silo's, de kalkoven en het koelgebouw zijn vanuit cultuurhistorisch perspectief van belang.

#### *Gevolgen voor cultuurhistorische waarden*

Het Gemeenlandshuis Swanenburgh en het havenkantoor zullen worden gerestaureerd, waarbij het havenkantoor zijn oorspronkelijke functie terug krijgt. Bestaande metselwerkpanden worden voor een deel gerestaureerd, voor een ander deel wordt het industriële verleden zichtbaar en tastbaar gehouden door het behouden en conserveren van bestaande machines en kanalen en het behouden van karakteristieke op- en aanbouwen en verbouwingen. De te gebruiken materialen sluiten aan op bestaande materialen. Langs de centrale as zullen allerlei relictten uit suiker-verleden zichtbaar worden gemaakt of gehouden. Door het geven van een nieuwe gebruiks-functie aan bestaande gebouwen worden deze behoud voor verval, waarmee het voortbestaan wordt gewaarborgd.

Door het gekozen thema en de uitwerking daarvan in het ontwikkelingsplan SugarCity is er een positieve invloed op het behoud van cultuurhistorische waarden.

#### **Archeologie**

De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW, via [www.kich.nl](http://www.kich.nl)) geeft aan dat het plangebied niet is gekarteerd. De omgeving van het plangebied heeft een lage kans op archeologische sporen. In het plangebied ligt een deel van een archeologisch monument, te weten de resten van de historische kern van Halfweg. De ligging van het archeologische monument is bepaald aan de hand van de kaart van 1849-1859. Het terrein waarbinnen het archeologische monument is gelegen heeft een hoge archeologische waarde.

Vanwege de lage archeologische verwachtingswaarde in het overig deel van het plangebied, is er in dit overige deel geen noodzaak om een verkennend archeologisch onderzoek uit te voeren voordat nieuwe bouwactiviteiten plaatsvinden.

#### *Gevolgen voor archeologische waarden*

Ter plaatse van het archeologische monument worden ingrepen in de bodem verwacht, waardoor het archeologisch monument kan beschadigen. Aanbevolen wordt nader onderzoek te laten doen naar de precieze aard en ligging van de sporen in het archeologisch monument door een erkend archeologisch onderzoeks- en adviesbureau. Dit bedrijf dient getoetst te zijn door het College voor de Archeologische Kwaliteit, waarbij de uitkomst positief is. In overleg met deze archeologisch deskundigen dient te worden bepaald hoe met deze resten wordt omgegaan. Dergelijke historische artefacten kan natuurlijk ook worden ingepast als bezienswaardigheid.

Buiten het archeologisch monument worden geen negatieve effecten op archeologie verwacht.

#### **Vertaling naar bestemmingsregeling**

Ter plaatse van het archeologisch monument wordt een archeologische medebestemming opgenomen. Voor het overige deel van het plangebied is een archeologische medebestemming niet nodig. Bodemingrepen (dieper dan 30 cm: afhankelijk van het onderzoek) zijn ter plaatse van een archeologische medebestemming alleen toegestaan in overleg met een archeologisch deskundige (aanlegvergunningstelsel).



### 6.1. Planvorm

Binnen het stelsel van de Wro zijn in theorie twee planvormen mogelijk: gedetailleerde en globale plannen. In de praktijk zijn bestemmingsplannen vaak een mengvorm van gedetailleerde en globale plannen. Of een plan meer gedetailleerd is of juist meer globaal, hangt primair af van de functie van het plan. Indien het plan gericht is op de (her-)ontwikkeling van een plangebied, ligt een globalere planvorm voor de hand. Hierbij worden de randvoorwaarden van de ontwikkeling vastgelegd, maar wordt veel flexibiliteit geboden bij de verdere invulling en ontwerp. Onder randvoorwaarden wordt daarbij verstaan de beperkingen die aan de ontwikkelingsmogelijkheden moeten worden gesteld in verband met de gevolgen voor de omgeving en de eisen die moeten worden gesteld in het belang van een goede ruimtelijke ordening.

Indien een plan gericht is op beheer en consolidatie van de bestaande situatie, kan een meer gedetailleerde regeling voor de hand liggen.

Dit plan is primair een ontwikkelingsplan. Het is met name bedoeld als juridisch planologisch kader van de herontwikkeling van het CSM-terrein (het project SugarCity). Voor een deel van het plangebied, zoals de woningen en andere functies tussen het CSM-terrein en de N200, is het plan echter consoliderend.

Deze beide functies zijn in de planvorm goed herkenbaar. Voor het voormalige CSM-terrein is gekozen voor een globale planvorm, waarbij de regeling en het kaartbeeld is gericht op het vastleggen van de ruimtelijke randvoorwaarden. De bestaande voorzieningen die buiten de ontwikkeling blijven hebben een gedetailleerde regeling, gebaseerd op de vigerende bestemmingsregeling, gekregen.

Binnen een globale planvorm zijn in beginsel twee varianten te onderscheiden: het globale eindplan en het globaal uit te werken plan. Beide planvormen kennen globale bestemmingen. Op grond van het globale eindplan kunnen rechtstreeks bouwvergunningen worden verleend. Bij globale, uit te werken bestemmingsplannen dienen burgemeester en wethouders of de gemeenteraad de betrokken bestemmingen nader – in min of meer gedetailleerde vorm – uit te werken, volgens de in het bestemmingsplan opgenomen uitwerkingsregels (artikel 3.6 Wro). Zolang deze uitwerkingsplannen niet in werking zijn getreden, is in principe het verlenen van bouwvergunningen geblokkeerd (met de mogelijkheid van binnenplanse anticipatie). Het uitwerkingsplan zelf krijgt de vorm van een gedetailleerd bestemmingsplan en doorloopt een in artikel 3.6 lid 5 van de Wro voorgeschreven totstandkomingsprocedure.

Een globaal uit te werken plan biedt in principe meer sturingsmogelijkheden voor de gemeente dan een globaal eindplan. Voor de sturing en regie van een ontwikkeling is echter niet alleen het bestemmingsplan van belang. Naast het bestemmingsplan, zijn ook instrumenten als privaatrecht (waaronder het eigendomsrecht) en de welstandstoetsing relevant. In dit kader is het van belang dat de te ontwikkelen gronden in eigendom zijn van één ontwikkelende partij, Cobraspen Vastgoedontwikkeling BV (verder: Cobraspen). De gemeente heeft met Cobraspen een convenant afgesloten, op basis waarvan het definitieve Stedenbouwkundig Plan SugarCity tot stand is gekomen. Dit stedenbouwkundig plan is de leidraad voor de verdere ontwikkeling en zal op een later moment leiden tot (een aanvulling op) de gemeentelijke welstandsnota.

Gezien de bovenstaande eigendomsituatie en de samenwerking tussen gemeente en Cobraspen, is gekozen voor een globaal eindplan. De wezenlijke ruimtelijke randvoorwaarden (de ruimtelijke kwaliteit op hoofdlijnen, de ruimtelijke effecten voor de omgeving) zijn daarbij in de regels en op de plankaart terug te vinden. Voor het overige is gekozen voor een zo groot mogelijke flexibiliteit bij de verdere ontwikkeling van het project SugarCity.

## 6.2. Opbouw regeling

De juridische regeling is gestructureerd in vier hoofdstukken. Het eerste bevat de inleidende regels (onder andere de begrippen, de wijze van meten en de hoogteaanduidingen). In het tweede hoofdstuk wordt op de bestemmingen ingegaan. Het derde hoofdstuk bestaat uit de algemene regels, die voor het hele plangebied van toepassing zijn en die (evenals de inleidende regels) van belang zijn voor een juiste interpretatie van de bestemmingsregels. De overgangs- en slotregels zijn ondergebracht in hoofdstuk 4 van de regels.

## 6.3. Bestemmingen

### **Gemengde doeleinden I t/m III (GD I t/m GD III)**

Deze bestemmingen zijn toegekend aan de te ontwikkelen gebieden binnen het project Sugar-City. GD I is daarbij toegekend aan de gronden waar zowel de bebouwing als de functies zullen veranderen. GD II is bedoeld voor de historische bedrijfsgebouwen welke voor een deel worden gehandhaafd maar waarvoor een nieuwe functie wordt gezocht. GD III is specifiek bedoeld voor de twee voormalige suikersilo's.

### *Functies en gebruik*

Voor wat betreft de mogelijke functies, zijn deze drie bestemmingen communicerende vaten. In GD I en GD II zijn dezelfde functies toegestaan: amusementsbedrijven, horeca, detailhandel en publiekgerichte dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, sport- en spelvoorzieningen, bedrijven en bijbehorende voorzieningen als parkeren en openbaar gebied. Binnen GD III zijn de functies beperkt tot bedrijven en kantoren. De bestemming GD III is gebruikt voor de zone waar op grond van het Luchthavenindelingsbesluit beperkingen gelden voor nieuwe ontwikkelingen. De omvang van de belangrijkste functies in GD I t/m III zijn centraal vastgelegd in artikel 7, algemene bepaling met betrekking tot deze bestemmingen. Hierin zijn maximale bedrijfsvloeroppervlakken vastgelegd, gebaseerd op de uitgevoerde milieueffectrapportage. De verdeling van deze functies over het gebied met de bestemmingen GD is daarbij in beginsel vrij gelaten. Uitzonderingen hierop zijn de beperking tot kantoren en bedrijven bij GD III en de positionering van de bioscoop door middel van een aanduiding op de kaart. Voor deze globale manier van toekenning van functies kan in dit geval worden gekozen omdat de gronden in eigendom zijn van één partij, die voor het gehele GD-gebied kan bepalen welke functies waar worden ondergebracht. Indien sprake zou zijn van meerdere partijen, zou een dergelijke regeling op gespannen voet kunnen komen met de rechtszekerheid. De realisatie van functies op een locatie van de ene eigenaar in het GD-gebied heeft dan immers consequenties voor de gebruiksmogelijkheden van de gronden van andere eigenaren. Deze situatie doet zich hier echter niet voor. De algemene regeling in artikel 7 bevat een mogelijkheid om de genoemde bedrijfsvloeroppervlakken te wijzigen met ten hoogste 15%, onder de voorwaarden dat een toevoeging van oppervlak aan één functie moet leiden tot een vermindering van oppervlak bij een of meer andere functies. Het gehele bedrijfsvloeroppervlak mag daarbij niet groter worden dan het huidige totaal, tenzij gebruik wordt gemaakt van de algemene ontheffingsregel in het plan.

Voor een tweetal structurerende elementen, de watergang en de promenade, is in de doeleindensomschrijving en op de plankaart een specifieke regeling opgenomen. Ter plaatse van of binnen een afstand van 10 m van de desbetreffende aanduiding, zijn de gronden in ieder geval bestemd voor deze functies. Het is de bedoeling om hiermee aan te geven dat op deze gronden ruimte moet worden gereserveerd voor deze functies.

Voor wat betreft de milieuzonering is gekozen voor de VNG Staat van Inrichtingen. Hierin zijn zowel bedrijven als andere ruimtelijk relevante activiteiten opgenomen waarvoor afstandsmaten ten opzichte van woningen gelden. Zowel bij de bedrijven als bij amusementsbedrijven, maatschappelijke voorzieningen en de voorzieningen ten behoeve van sport, spel en ontspanning, geldt milieucategorie 2 als ten hoogste toelaatbaar. Via een ontheffingsbevoegdheid kunnen onder voorwaarden activiteiten van een categorie hoger dan wel activiteiten die niet in de Staat zijn opgenomen, worden toegelaten.

### *Wijzigingsbevoegdheden*

Het plan bevat twee specifieke wijzigingsbevoegdheden. Detailhandel in levensmiddelen met een bedrijfsvloeroppervlak groter dan 250 m<sup>2</sup> (een supermarkt), is mogelijk middels een wijzigingsbevoegdheid. De omvang van een dergelijke supermarkt is beperkt tot ten hoogste 4.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak. De wijzigingsregels richten zich op toetsing aan een verantwoorde verkeersomsluiting, voldoende parkeergelegenheid en externe veiligheidsaspecten.

Voor een goede afstemming tussen de beoogde bioscoop en het persoonsgebonden risico vanwege het lpg-vulpunt behorende bij het verkooppunt van motorbrandstoffen, is een tweede wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Binnen de contour van het persoonsgebonden risico is de realisatie van amusementsbedrijven, waaronder een bioscoop of een casino, pas mogelijk als voldaan wordt aan de op dat moment geldende veiligheidsafstanden.

### *Bouwregels*

De bouwmogelijkheden zijn voor de gronden met de bestemming GD II en GD III via de plankaart veel gedetailleerder geregeld dan voor de gronden met de bestemming GD I. Dit volgt uit het gegeven dat de bestemmingen GD II en GD III zijn bedoeld voor de plandelen waar de bestaande bebouwing deels wordt gehandhaafd of waarbij bij nieuwbouw de bestaande contouren en volumes zullen worden gevolgd. In het kader van het bestemmingsplan is de bestaande geleiding in bouwhoogten van deze gebouwen zoveel mogelijk aangehouden. Ditzelfde geldt voor de afbakening middels bestemmingsgrenzen. Hiermee is geregeld dat nieuwbouw of renovaties binnen de bestaande bouwvolumes en contouren zal plaatsvinden.

Voor de gronden met de bestemming GD I is sprake van een veel globaler kaartbeeld, waarbij conform het vigerende (oude) bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 15 m geldt.

Om de doorgang onder de gebouwen aan de Haarlemmerstraatweg binnen de bestemming GD II zeker te stellen ten behoeve van de ontsluiting van het project SugarCity, is voorzien in een aanduiding, waarbij geldt dat ter plaatse van deze aanduiding "onderdoorgang" een doorgang met een vrije hoogte van ten minste 4,5 m moet worden vrijgehouden.

Binnen GD I is een regeling opgenomen voor het bouwen van hoogteaccenten tot 20 m voor een totaal grondoppervlak van ten hoogste 1.500 m<sup>2</sup>.

### **Bedrijfsdoeleinden (B)**

De bestemming Bedrijfsdoeleinden is voorzien voor de bestaande bedrijfsfuncties buiten het voormalige CSM-terrein. Op deze gronden zijn bedrijven tot ten hoogste milieucategorie 2 toegestaan, alsmede het bestaande transportbedrijf. De bouwhoogte en het met gebouwen te bebouwen gebied, zijn overgenomen uit de vigerende regeling. Op deze gronden is ten hoogste één bedrijfswoning per bedrijf toegestaan met een omvang van ten hoogste 500 m<sup>3</sup>.

### **Woondoeleinden (W) en Tuinen (T)**

Voor de bestaande woningen is gekozen voor de bestemmingen Woondoeleinden en Tuinen. De gronden waarop de woning is gebouwd en het achtererf, hebben de bestemming Woondoeleinden gekregen. Hoofdgebouwen mogen daarbij alleen worden gebouwd op de gronden waarvoor een bouwhoogte is aangegeven. De gronden waarop geen bouwhoogte is aangegeven zijn bedoeld voor erven en de erfbebouwing.

De voortuinen zijn voorzien van de bestemming Tuinen. Hierop zijn geen gebouwen toegestaan.

### **Maatschappelijke doeleinden (M)**

Deze bestemming is gebruikt voor het bestaande gemeentehuis. Binnen deze bestemming zijn maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Het bouwen van dienstwoningen is uitgesloten. Het huidige onbebouwde voorerf bij het gemeentehuis heeft de aanduiding (z) gekregen, waardoor op deze gronden geen gebouwen zijn toegestaan.

### **Woon- en Maatschappelijke doeleinden (WM)**

Deze bestemming is gekozen voor het pand en de bijbehorende gronden naast het gemeentehuis. Door te kiezen voor een bestemming waarbinnen zowel wonen als maatschappelijke functies mogelijk zijn, wordt de mogelijkheid geboden het gemeentehuis ook een woonfunctie te geven.

**Verkooppunt van Motorbrandstoffen (VMB)**

Het bestaande tankstation heeft deze bestemming gekregen. Verkoop van motorbrandstoffen, inclusief lpg, is hier toegestaan. Bijbehorende detailhandel is toegestaan tot een maximaal verkoopvloeroppervlak van 125 m<sup>2</sup>. De voorschriften zijn gebaseerd op consolidatie van het huidige gebruik en de huidige bebouwing.

**Verkeersdoeleinden (V) en Verblijfsgebied (VG)**

Binnen het plan zijn twee verkeersbestemmingen opgenomen. De doorgaande wegen hebben de bestemming Verkeersdoeleinden (V). In verband met artikel 3.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is daarbij het aantal rijstroken vastgelegd.

Voor de interne ontsluiting en het gebied voor langzaam verkeer, is voorzien in de bestemming Verblijfsgebied (VG). Binnen dit gebied is ook een parkeergarage mogelijk gemaakt met een bouwhoogte van maximaal 25 m. Deze parkeergarage is mogelijk ter plaatse van de aanduiding (pg).

De in het stedenbouwkundig plan vastgelegde promenade en watergang zijn op de plankaart aangegeven met een aanduiding, waarbij de regels bepalen dat ter plaatse of binnen een afstand van 10 m van deze aanduiding de gronden in ieder geval zijn bestemd voor een promenade respectievelijk een watergang. Het is de bedoeling om hiermee aan te geven dat op deze gronden ruimte moet worden gereserveerd voor deze functies.

Binnen de bestemming VG is ook een ontsluitingsweg mogelijk gemaakt middels de aanduiding "ontsluitingsroute". Daarnaast is de aanduiding "gemaal" opgenomen ter plaatse van het gemaal voor de Zwethpolder.

De bouwregels regelen dat binnen VG in principe alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd, waarbij een uitzondering wordt gemaakt voor de parkeergarage en voor kiosken en andere kleine gebouwen.

**Spoorwegdoeleinden (S)**

Voor de bestaande spoorlijn geldt de bestemming Spoorwegdoeleinden (S). Binnen deze bestemming is de mogelijkheid opgenomen om een station te realiseren in het gebied met de aanduiding (st). De gebouwen bij een dergelijk station zijn mogelijk tot een gezamenlijk oppervlak van ten hoogste 300 m<sup>2</sup>. De bij de spoorlijn behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn in beginsel bouwvergunningvrij.

**Water (WA) en Groenvoorzieningen en Water (GRWA)**

Het bestaande oppervlaktewater heeft de bestemming Water (WA) gekregen. Hier zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde – waaronder bruggen – mogelijk. Het gebied waar een jachthaven is geprojecteerd heeft de aanduiding (jh) gekregen.

Voor de zone tussen het project SugarCity en de bestaande bebouwing is de bestemming Groenvoorzieningen en Water (GRWA) opgenomen. Het is de bedoeling dat hier groen en water wordt gerealiseerd ter afbakening en afgrenzing van beide gebieden. De in het stedenbouwkundig plan vastgestelde watergang is op de plankaart aangegeven met een aanduiding, waarbij de regels bepalen dat ter plaatse of binnen een afstand van 10 m van deze aanduiding de gronden in ieder geval zijn bestemd voor een watergang. Het is de bedoeling om hiermee aan te geven dat op deze gronden ruimte moet worden gereserveerd voor deze functie.

**Leidingen**

De in het plangebied aanwezige gastransportleiding met de bijbehorende zakelijk rechtstroken en de toetsingszone is mede bestemd tot Leidingen. Op de betreffende gronden mag ten behoeve van samenvallende bestemmingen uitsluitend worden gebouwd indien de belangen van de leiding hierdoor niet evenredig worden geschaad. Er is een aanlegvergunningstelsel opgenomen teneinde te voorkomen dat door bepaalde werken en werkzaamheden de belangen verbonden aan de leiding onevenredig worden geschaad.

**Waterstaatsdoeleinden**

Deze bestemming is toegekend aan de spoordijk en aan het sluizencomplex in het plangebied. Daarnaast loopt er een boezemwaterkering door het plangebied naar het gemaal voor de Zwethpolder. Deze gronden hebben een waterkerende functie of zijn van invloed op de waterkering dan wel van belang voor de waterstaat. Er is sprake van samenvallende bestemmingen, waarbij de met Waterstaatsdoeleinden samenvallende bestemmingen ondergeschikt zijn. Dit uitgangspunt is vertaald in de betreffende bouwregels, waarbij bouwen slechts mogelijk is na toetsing

aan de belangen van de waterkering en de waterstaat. Langs waterkerende functies zijn beschermingszones aanwezig waarop de Keur van het waterschap van toepassing is. Voor het uitvoeren van werkzaamheden binnen deze waterkerende functies en in de beschermingszones is ontheffing vereist van deze Keur.

#### **Archeologisch waardevol gebied**

Voor een deel van het plangebied is de dubbelbestemming Archeologisch waardevol gebied opgenomen. Het betreft de resten van de historische kern Halfweg. De bestemming brengt tot uitdrukking dat de gronden in een gebied liggen met een hoge archeologische verwachting. Bouwvergunning voor de andere bestemmingen kan uitsluitend (na ontheffing) worden verleend indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn, dan wel de archeologische belangen niet worden geschaad. Voor een aantal in de regels genoemde werken of werkzaamheden anders dan bouwen, geldt een aanlegvergunningvereiste.

### **6.4. Monumenten**

Op de plankaart zijn de in het plangebied aanwezige gemeentelijke en rijksmonumenten aangegeven. Ter bescherming van deze monumenten geldt een (monumenten-)vergunningsplicht op grond van respectievelijk de gemeentelijke monumentenverordening en de Monumentenwet 1988.



### 7.1. Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt gerealiseerd door Cobraspen Vastgoedontwikkeling BV. De betreffende gronden zijn eigendom van deze ontwikkelaar. Cobraspen Vastgoedontwikkeling BV beschikt over voldoende middelen om tot een sluitende exploitatie van het gebied te komen.

Door de ontwikkelaar is voorts een overeenkomst gesloten met een intentieovereenkomst gesloten met de Wolff Cinema Groep over de megabioscoop.

De verplichtingen van de ontwikkelaars en de gemeente bij de uitvoering van het project zijn neergelegd in een exploitatieovereenkomst. Op grond van artikel 6.12 lid 2 sub a Wro zal de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan tevens besluiten geen exploitatieplan vast te stellen.

Er is voorts in opdracht van de ontwikkelaar een risicoanalyse uitgevoerd om inzicht te krijgen in mogelijke aanspraken op planschade zoals bedoeld in artikel 6.1 van de Wro. In de exploitatieberekening is rekening gehouden met mogelijke gevallen van planschade.

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het plan economisch uitvoerbaar is.

### 7.2. Handhaving

Een van de uitgangspunten bij het ontwikkelen van een bestemmingsplan is dat het plan handhaafbaar dient te zijn. Handhaving van het ruimtelijk beleid is een voorwaarde voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Een goede handhaving begint al bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. Indien bij het maken van het bestemmingsplan met een aantal factoren rekening wordt gehouden, kan de handhaving van het plan na inwerkingtreding worden vereenvoudigd. Bij het onderhavige plan is als volgt met deze factoren omgegaan.

#### **Voldoende kenbaarheid van het plan**

Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. Met het oog hierop is door een informatiebijeenkomst tijdens de inspraakprocedure extra bekendheid gegeven aan het plan, naast de gebruikelijke (deels wettelijk voorgeschreven) bekendmakingen.

#### **Voldoende maatschappelijk draagvlak voor het plan**

De inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden indien het beleid en de regeling in voldoende mate door de belanghebbenden worden ondersteund. Uiteraard zal niet iedereen het voor de volle 100% eens zijn met het plan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is echter zeer wenselijk. In dit verband wordt opgemerkt dat op basis van de inspraakprocedure het aantal (particuliere) inspraakreacties (4) is. Zie in dit verband het inspraakverslag zoals onderstaand opgenomen in deze toelichting.

#### **Een inzichtelijke en realistische regeling**

Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn. Dit houdt in: helder van opzet en niet onnodig beperkend, inflexibel of ingewikkeld. Bovendien moeten de bepalingen goed interpreteerbaar en controleerbaar zijn. De regels van het plan behoren niet meer te regelen dan noodzakelijk is.

#### **Actief controle- en aanschrijvingsbeleid**

Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de voorschriften worden overtreden. Indien deze maatregelen achterwege blijven, ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid. De zorg van de gemeente blijft dan ook uitgaan naar een duidelijk en actief aanschrijvingsbeleid en naar voldoende ambtelijke capaciteit voor de benodigde controles en handhavingprocedures.



### 8.1. Communicatie over het stedenbouwkundig plan SugarCity

Het stedenbouwkundig plan SugarCity vormt een belangrijke ruimtelijke en functionele basis voor de ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Het stedenbouwkundig plan is in concept in december 2003 gepresenteerd aan omwonenden en in bijgestelde vorm in juli 2004 op een inloopavond aan inwoners van Halfweg en Zwanenburg. In juli 2004 is het plan gepresenteerd aan de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Dit bestemmingsplan heeft de inspraak en het overleg doorlopen. De resultaten hiervan zijn onderstaand weergegeven.

### 8.2. Resultaten inspraak

Ingevolge de Inspraakverordening is het voorontwerpbestemmingsplan Halfweg West 2006 ter inzage gelegd van 30 maart 2006 tot 11 mei 2006. Gedurende deze periode konden zowel mondeling als schriftelijk inspraakreacties ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan naar voren worden gebracht. Tevens is het voorontwerpbestemmingsplan Halfweg West 2006 op 24 april 2006 tijdens een inspraakavond toegelicht.

De volgende inspraakreacties zijn ingediend:

1. Familie van Tol, Haarlemmerstraatweg 47 te Halfweg en Familie de Boer, Haarlemmerstraatweg 45 te Halfweg;
2. De heer H. Bouwens, Vissereinde 8-12, 2063 JD Spaarndam-West;
3. Cobraspen Vastgoedontwikkeling B.V. te Overveen en SugarCity Investments B.V. te Amsterdam, ingediend door Wieringa Advocaten te Amsterdam, Herengracht 425-429 te Amsterdam;
4. J. Verburg, Albert Heijn Zwanenburg, Dennenlaan 45, 1161 CL te Zwanenburg.

De ingekomen inspraakreacties worden hieronder samengevat en beantwoord. Voorts wordt per inspraakreactie aangegeven of het bestemmingsplan zal worden aangepast naar aanleiding van de reactie.

#### 1. Familie van Tol, Haarlemmerstraatweg 47 te Halfweg en familie de Boer, Haarlemmerstraatweg 45 te Halfweg.

##### Samenvatting

Insprekers zijn van mening dat het programma te veel is gericht op de doelgroep jongeren. Insprekers maken zich daarbij zorgen om de aanlooproute voor het openbaar vervoer omdat deze precies langs hun huis loopt en de bushalte zich voor de woningen bevindt. Dit kan leiden tot overlast.

Insprekers merken op dat er nog geen oplossingen zijn om de parkeerplaatsen voor het huis te behouden als er kantoren in de silo's komen. Omdat het parkeren op het terrein niet gratis zal worden, vrezen insprekers parkeeroverlast.

Ook wijzen insprekers op aanwezigheid van vleermuizen. Er wordt niet gesproken over wijze van bescherming terwijl de vleermuizen al zijn verstoord bij verbouwing van de silo's.

Insprekers zijn verrast dat één silo een kantoor kan worden en dat dit juist de silo is die pal achter de woning nr. 45 staat. Insprekers hebben hier bezwaren tegen omdat een silo met ramen leidt tot aantasting van de privacy en aantasting van het woongenot. Ook de route naar de kantoren zal weer langs insprekers woning lopen.

Daarnaast wordt overlast en schade verwacht van bouwverkeer. Ook in de avond en op zaterdag wordt aan de silo's gewerkt. Insprekers vragen zich af of hier geen vergunning voor nodig is.

Op de tekeningen is aangegeven dat water om de silo's wordt aangelegd. Insprekers zijn bezorgd over het "watervaleffect" omdat de effecten hiervan thans niet bekend zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat het water achterlangs de tuinen wordt gebruikt om betonmolens te spoelen. Insprekers vragen zich af wie verantwoordelijk is voor voorkoming van overstroming van hun tuinen bij regenval.

Opgemerkt wordt in het kader van veiligheid, parkmanagement niet voldoende is maar dat meer blauw op straat noodzakelijk is.

### **Beantwoording**

#### *Doelgroep*

Op basis van de kwaliteiten van het SugarCityterrein is gekeken naar de huidige marktontwikkelingen en de verwachte toekomstige ontwikkelingen. In het kader van het in beeld brengen van de huidige marktontwikkelingen, is een analyse gemaakt van vraag naar en aanbod van diverse vormen van onroerend goed in de regio, gespecificeerd naar onder meer gebruikers en doelgroepen en locatiekwaliteiten. De toekomstverwachtingen zijn onder meer gebaseerd op een inschatting van de demografische ontwikkelingen in de regio, de trends in vrijetijdsbesteding en de mogelijke versterking van verschillende functies in één gebied. Op grond hiervan is gekomen tot een concept van verscheidene functies die elkaar versterken en aanvullen.

#### *Parkeren*

Binnen het project zal worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Het bestemmingsplan en de MER bevatten hiervan een uitgebreide onderbouwing. Indien zich parkeeroverlast zal voordoen, dan zal gezocht worden naar passende flankerende maatregelen.

#### *Vleermuizen*

Wat betreft de bescherming van vleermuizen wordt verwezen naar de onderzoeksparagraaf over ecologie (5.10) in het voorontwerpbestemmingsplan. Vleermuizen kennen een zware bescherming op grond van de Flora- en faunawet. Het is nog niet bekend of er daadwerkelijk vleermuizen aanwezig zijn in de gebouwen waaraan werkzaamheden zijn voorzien. Voorafgaand aan de werkzaamheden zal onderzoek gedaan worden naar de aanwezigheid van vleermuizen. Indien blijkt dat deze aanwezig zijn, zal voor de betreffende vleermuissoort onthefing van de Flora- en faunawet aangevraagd moeten worden waarbij onder meer eisen worden gesteld aan mitigatie en compensatie.

#### *Bouwverkeer en realisatie kantoren in silo*

Voor één van de silo's is reeds bouwvergunning verleend voor het verbouwen tot kantoorruimte ten behoeve van handel en nijverheid. Zelfstandige kantoren zijn in principe niet toegestaan. Eventuele schade die voortvloeit uit bouwverkeer is iets wat niet via de weg van het bestemmingsplan wordt geregeld.

#### *Water*

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is de beheerder van de waterkwantiteit en -kwaliteit in het plangebied. Bij het tot stand komen van het MER is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Rijnland over de inhoud van het plan. De daaruit voortgekomen watertoets is verwerkt in de toelichting, de plankaart en de voorschriften.

Het bouwplan voor de verbouwing van de silo's is getoetst aan het Bouwbesluit ten aanzien van de afvoer van regenwater. Hieruit is niet gebleken dat er mogelijk sprake is van een waterval-effect. De toetsing van bouwaanvragen aan het Bouwbesluit is overigens geen onderdeel van deze vaststellingsprocedure voor het bestemmingsplan.

#### *Veiligheid*

Wat betreft het aspect openbare veiligheid wordt opgemerkt, dat dit niet via het bestemmingsplan wordt geregeld.

### **Conclusie**

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 2. De heer H. Bouwens, Vissereinde 8-12, 2063 JD Spaarndam-West

### Samenvatting

Inspreker heeft bezwaar tegen de ontwikkeling van detailhandel in het plan SugarCity omdat deze ontwikkeling geen goed zal doen aan de bestaande detailhandel in de gemeente Haarlem.

### Beantwoording

Het uitgevoerde distributieplanologisch onderzoek onderbouwt de haalbaarheid van het voorgestelde programma. Dit onderzoek toont tevens aan dat de omvang van het programma niet zal leiden tot duurzame ontwrichting van de detailhandelsstructuur.

### Conclusie

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 3. Cobraspen Vastgoedontwikkeling B.V. te Overveen en SugarCity Investments B.V. te Amsterdam, ingediend door Wieringa Advocaten, Herengracht 425-429 te Amsterdam

### Samenvatting

Inspreker verzoekt om een uitbreiding in de detailhandelsmogelijkheden. In de voorschriften van het bestemmingsplan is detailhandel in etenswaren uitgesloten. Inspreker geeft aan dat een motivatie hiervoor in de toelichting ontbreekt. Inspreker merkt op dat een onderzoek is verricht naar de mogelijkheden van de vestiging van een supermarkt, waarbij de haalbaarheid en de effecten van de vestiging uitgebreid in kaart zijn gebracht. Uit de conclusies blijkt dat een supermarkt op het niveau van de regio goed kan worden ingepast en zal het op het niveau van het marktgebied niet leiden tot uitval van aanbod. Tevens merkt inspreker op dat het eerder uitgevoerde onderzoek van Goudappel Coffeng niet noopt tot uitsluiting van een supermarkt, zij stellen vast dat een supermarkt een meerwaarde heeft en dat het markeffect op de regio gering is.

Daarnaast verwijst inspreker naar een onderzoek van ZKA, waarin conclusies zijn opgenomen die de wenselijkheid van een supermarkt onderstrepen.

Inspreker is derhalve van mening dat uitsluiting van een supermarkt niet gerechtvaardigd is en dat dit besluit moet worden heroverwogen.

Inspreker verzoekt om uitgebreidere horecamogelijkheden omdat nergens in het plangebied Horeca uit categorie 3 is toegestaan. In bijlage 2 van de toelichting is aangegeven dat de indeling in categorie 3 tot stand komt op grond van verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast. Inspreker merkt op dat de capaciteit van de N200 ruim voldoende is om het autoverkeer op te vangen en dat parkeervoorzieningen ruimschoots aanwezig zullen zijn. Daarnaast zal worden voorzien in particulier toezicht in de avonden en nachturen, waardoor de activiteiten niet tot overlast zullen leiden. Ook liggen de woningen niet in de buurt bij de oostelijke hoek van het terrein. Verzocht wordt derhalve om het besluit tot het niet toestaan van categorie 3 te heroverwegen.

De silo's zijn voorzien van de bestemming Gemengde Doeleinden III waardoor in zijn totaliteit geen horeca is toegestaan. Het wordt wenselijk geacht wel enige horeca mogelijk te maken ten behoeve van de bedrijven die zich zullen vestigen in de silo's. Verzocht wordt derhalve de voorschriften hierop aan te passen.

Inspreker acht het verwarrend dat een bar ingedeeld is in categorie 2, maar dat in de begripsbepalingen de bar tezamen wordt gedefinieerd met dancing en discotheek, welke zijn ingedeeld in categorie 3. Verzocht wordt dit aan te passen.

Voorts wordt het wenselijk geacht dat de definitie van amusementsbedrijf wordt aangepast in die zin dat bepaald wordt dat horecabedrijven geen amusementsbedrijven zijn.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt een educatieve bierbrouwerij als een concrete invulling genoemd. Inspreker merkt op dat een bierbrouwerij valt onder een categorie 4-inrich-

ting. De educatieve bierbrouwerij dient derhalve in de voorschriften expliciet te worden toegestaan om innerlijk tegenstrijdigheden uit te sluiten.

Verzocht wordt om verder na te gaan of alle toegedachte en in de toelichting omschreven functies positief bestemd zijn.

Verder wordt gevraagd of sportfaciliteiten zijn toegestaan. In bijlage 3 zijn deze ingedeeld in categorie 3 en in de voorschriften is bepaald dat inrichtingen hoger dan categorie 2 niet zijn toegestaan.

Tot slot wordt verzocht om in de artikelen 8 en 9, leden 1 onder g te wijzigen in Overige bedrijven.

### **Beantwoording**

#### *Uitbreiding detailhandelsmogelijkheden en wenselijkheid supermarkt*

Het bestemmingsplan maakt detailhandel in etenswaren mogelijk op gronden met de bestemming Gemengde Doeleinden I en II (GD I en GD II) voor zover het bedrijfsoppervlak kleiner is dan 250 m<sup>2</sup>. Uit distributieplanologisch onderzoek van CityWorks blijkt dat de vestiging van een supermarkt tot circa 4.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak niet leidt tot een duurzame ontwrichting van de verzorgingsstructuur in de relevante omgeving. Het onderzoek toont tevens de haalbaarheid en complementariteit van een supermarkt aan. De vestiging van een supermarkt zal mogelijk worden gemaakt via een wijzigingsbevoegdheid, waarbij de gevolgen voor verkeersontsluiting, parkeren en externe veiligheid toetsingscriteria zijn.

#### *Uitbreiding horeca*

De mogelijkheid om horeca uit categorie 3 toe te staan blijft uitgesloten. Dergelijke functies zijn vaak ook 's nachts geopend en kunnen daardoor grote hinder voor de omgeving veroorzaken. Wij zijn van mening dat dergelijke functies niet wenselijk zijn op het SugarCity terrein en niet passen in het programma.

#### *Horeca in Gemengde Doeleinden III*

In verband met de nabijheid van de risicocontour uit het luchthavenindelingsbesluit is het niet wenselijk om nieuwe functies mogelijk te maken.

#### *Definitie van het begrip bar*

In de begripsbepaling voor het begrip café zal de term bar/dancing worden gewijzigd in dancing.

#### *Begrippen horecabedrijf, amusementsbedrijf en bedrijf.*

Horecabedrijven en amusementsbedrijven (overige) bedrijven zijn in dit bestemmingsplan te onderscheiden functies met ieder een eigen begripsbepaling. Wanneer in de voorschriften de genoemde begrippen worden gehanteerd, hebben zij de specifieke inhoud overeenkomstig de begripsbepalingen.

#### *Educatieve bierbrouwerij*

De gehanteerde Staat van Inrichtingen (bedrijvenlijst) is de huidige landelijke lijst uit de VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering. Op deze lijst is een bierbrouwerij een categorie 4-bedrijf. Een educatieve bierbrouwerij zoals genoemd in de toelichting is naar onze mening niet vergelijkbaar met een bierbrouwerij als productiebedrijf zoals bedoeld in de bedrijvenlijst. Een educatieve bierbrouwerij is een specifieke vorm van horeca- en amusementsbedrijf, waarbij de productie van bier een ondergeschikte of nevenschikte functie vormt. Bij de vergunningverlening zal moeten worden onderbouwd dat deze specifieke combinatie van functies qua milieuzonering vergelijkbaar is met ten hoogste een categorie 2-bedrijf.

#### *Sportvoorzieningen*

Bij de functie sportvoorzieningen is in de doeleindenomschrijvingen (voorschriften) geen milieucategorie aangegeven. De Staat van Inrichtingen is voor sportvoorzieningen derhalve niet van toepassing.

**Conclusie**

De overlegreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De begripsbepaling café zal worden aangepast. Voorts wordt de vestiging van een supermarkt mogelijk gemaakt middels een wijzigingsbevoegdheid.

**4. J. Verburg, Albert Heijn Zwanenburg, Dennenlaan 45, 1161 CL Zwanenburg****Samenvatting**

Inspreker heeft bezwaar tegen de vestiging van detailhandel op het SugarCityterrein, in het bijzonder tegen detailhandel in food, omdat een vestiging daarvan zal leiden tot een duurzame ontwikrichting van bestaande detailhandel.

Recent is door Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar detailhandel in Zwanenburg-Halfweg. In het rapport is geconcludeerd dat op moment van onderzoek enige ruimte aan m<sup>2</sup> beschikbaar was voor food naast drie bestaande supermarkten. Inspreker merkt op dat inmiddels een vierde supermarkt is geopend, waardoor er geen tekort meer is aan m<sup>2</sup> in food.

Inspreker concludeert dat de door de ontwikkelaar gewenste detailhandel ongewenst en zelfs verkeerd is.

Daarnaast heeft inspreker een lijst toegevoegd met alternatieve functies die gerealiseerd kunnen worden in het plangebied.

**Beantwoording**

Het uitgevoerde distributieplanologisch onderzoek onderbouwt de haalbaarheid van het voorgestelde programma. Dit onderzoek toont tevens aan dat de omvang van het programma niet zal leiden tot duurzame ontwikrichting van de detailhandelsstructuur. De voorgestelde detailhandel laat zich juist goed combineren met leisure en horeca, waardoor synergie tussen deze onderdelen rechtstreeks zal optreden. De gemeente heeft er voor gekozen detailhandel in etenswaren beperkt toe te staan. In het bestemmingsplan is opgenomen dat detailhandelsbedrijven in etenswaren alleen zijn toegestaan voor zover het bedrijfsvloeroppervlak kleiner is dan 250 m<sup>2</sup>. De vestiging van een supermarkt wordt mogelijk gemaakt via een wijzigingsbevoegdheid.

Opgemerkt wordt dat inmiddels een vierde supermarkt is geopend, waardoor er geen tekort meer is aan m<sup>2</sup> in food.

Bij de interpretatie van onderzoeken uit het verleden (en het in het licht plaatsen van specifieke ruimtelijke ontwikkelingen binnen dat kader) dienen zeer recente lokale ontwikkelingen altijd te worden meegenomen. Ons inziens heeft dit geen invloed op planvorming zoals behandeld in het MER en de diepgang waarmee dit nu wordt vastgelegd in het bestemmingsplan.

**Conclusie**

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**8.3. Resultaten overleg ex artikel 3.1.1 Bro**

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan Halfweg West 2008 voorgelegd aan de volgende instanties:

- Gemeente Haarlemmermeer;
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
- Hoogheemraadschap van Rijnland;
- Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek;
- NS Railinfrastructuur;
- ProRail;
- Recreatieschap Spaarnwoude;
- Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland;
- Vrom-inspectie;

- Rijksluchtvaartdienst;
- Nederlandse Gasunie;
- Energie Noord west;
- PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland;
- NZH;
- Provincie Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid;
- Regionaal windoverleg Noord-Holland;
- Ondernemersvereniging Zwanenburg, Halfweg e.o.

Van de Rijksdienst voor de monumentenzorg, ProRail, Recreatieschap Spaarnwoude, Rijksluchtvaartdienst, Energie Noord west, PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland, NZH, Provincie Noord-Holland, Regionaal windoverleg Noord-Holland en Ondernemersvereniging Zwanenburg Halfweg e.o. is geen reactie ontvangen.

De ingekomen overlegreacties worden hieronder samengevat en beantwoordt. Voorts wordt per overlegreactie aangegeven of het bestemmingsplan zal worden aangepast naar aanleiding van de reactie.

## 1. Gemeente Haarlemmermeer (reactie op MER en bestemmingsplan)

### Samenvatting

Gemeente Haarlemmermeer merkt op positief te zijn over het feit dat de gemeente het CSM-terrein wil herstructureren.

#### *Station Halfweg/Zwanenburg*

De gemeente Haarlemmermeer heeft vragen over de realisering en de bediening van het nieuwe station.

- Welke voorwaarden worden gesteld aan het realiseren en het bedienen van het station?
- Hoe kijkt het college van burgemeester en wethouders tegen deze voorwaarden aan en heeft het college een visie waarop deze voorwaarden verwezenlijkt worden?
- Op welke wijzen worden de voorwaarden meegenomen in het voorontwerpbestemmingsplan?

#### *Verkeer, bereikbaarheid en ontsluiting*

Gemeente Haarlemmermeer merkt op dat inzichten over de functie van de N200 elkaar tegen spreken. Enerzijds wordt gesproken van een gunstige ligging van het SugarCitycomplex tussen Haarlem en Amsterdam en de goede autobereikbaarheid door korte afstand tot en aansluiting op Rijkswegen. De N200 speelt derhalve een belangrijke rol bij de autobereikbaarheid.

Anderzijds vormt de komst van de A5 aanleiding tot nadenken over een verandering van de functionaliteit van de N200, waardoor met een andere inrichting de gewenste beperking van de verkeersstroom bereikt kan worden. De gemeente Haarlemmermeer vraagt zich af wat het standpunt is van de gemeente met betrekking tot de functie van de N200 voor de bereikbaarheid van het SugarCitycomplex en hoe dat zich verhoudt tot de wens van de gemeente om de weg af te waarderen door de verkeersstroom te beperken.

Gemeente Haarlemmermeer merkt op dat door de komst van de Westrandweg ook voor ondernemers in Zwanenburg het belang van de route via Rottepolderplein zal toenemen. Door de gemeente Haarlemmermeer wordt de doorstroming van de huidige verbinding tussen de Weerenbrug en de aansluiting op de A200 van en naar Rottepolderplein van groot belang geacht voor de bereikbaarheid van de gemeente. Gemeente Haarlemmermeer wil graag inzicht verkrijgen in de effecten van een extra aansluiting op de Oude Haarlemmerstraatweg en vraagt om een garantie dat de doorstromingskwaliteit van de route Weerenbrug-Rottepolderplein niet verslechtert. Tevens vraagt de gemeente zich af welke maatregelen getroffen kunnen worden indien blijkt dat op dit kruispunt zich problemen met de doorstroming voordoen.

Gemeente Haarlemmermeer is bezorgd over de capaciteit van de uitgang op de N200 aan de oostzijde omdat zich in het plangebied pieken zullen voordoen bij zowel het inrijden als het uitrijden van het gebied. De gemeente Haarlemmermeer vindt het opmerkelijk dat ten aanzien van

de oostelijke aansluiting met slechts één uitrijstrook wordt volstaan. Dit kan gevolgen hebben voor:

- doorstroming van de N200 door een noodzakelijke lange groentijd ten behoeve van het verkeer uit SugarCity;
- wachtrijen op het SugarCityterrein omdat de uitrijcapaciteit van de parkeergarages groter is dan de capaciteit van het terrein aan de oostzijde;
- de westelijke aansluiting wanneer de oostelijke aansluiting niet voldoende blijkt te zijn. Dit veroorzaakt extra verkeersbewegingen in het plangebied, maar dit heeft met name gevolgen voor de doorstroming op de Oude Haarlemmerstraatweg van en naar Zwanenburg.

Gemeente Haarlemmermeer vraagt om inzicht in de verkeerssituatie tijdens maatgevende piekmomenten bij beide aansluitingen waarbij tevens de effecten voor de N200 en de Weerenbrug worden betrokken.

#### *Parkeren en relatie langzaamverkeersbrug*

De gemeente Haarlemmermeer wil een standpunt van het college met betrekking tot de wenselijkheid van de brug over de Ringvaart en tot de mogelijke parkeeroverlast in Zwanenburg. Dit omdat in het MER en het voorontwerpbestemmingsplan gewaarschuwd wordt voor parkeeroverlast in Zwanenburg wanneer de voetgangersbrug wordt aangelegd, terwijl deze noodzakelijk is voor de komst van het station.

De gemeente Haarlemmermeer is van mening dat, om overlast te voorkomen, aan de volgende beperkende voorwaarden moet worden voldaan:

- ontsluitingsmogelijkheden van SugarCity moeten voldoende capaciteit hebben;
- geen betaald parkeren invoeren;
- er moet voorzien worden in voldoende parkeergelegenheid.

Met betrekking tot de parkeersituatie heeft de gemeente Haarlemmermeer de volgende opmerkingen:

- de gehanteerde parkeernormen zijn een combinatie van een bepaalde vulling van een type functie. Verzocht wordt deze functietypering ook expliciet in het bestemmingsplan vast te leggen, om te zorgen dat dit ook daadwerkelijk in de praktijk gerealiseerd wordt;
- verzocht wordt inzicht te verschaffen in de wijze waarop de maatgevende parkeerbehoefte op verschillende perioden is gebaseerd;
- gemeente is het niet eens met de stelling dat combinatiebezoeken bijdragen aan een lagere parkeerbehoefte;
- gemeente merkt op dat winkelpenstelling op zondag niet is meegenomen in de berekeningen van de parkeerbehoefte;
- gevraagd wordt naar de grootte van het overloopterrein bij het benzinstation ten noorden van de N200. Gevraagd wordt tevens of dit terrein wordt opgenomen in een dynamisch parkeerverwijssysteem om zoekverkeer te voorkomen;
- gevraagd wordt of de gemeente bereid is om bij te dragen, indien sprake is van overlast in Zwanenburg ten gevolge van SugarCity, aan maatregelen voor regulering en handhaving van de parkeersituatie in Zwanenburg.

Gemeente Haarlemmermeer merkt op, dat indien niet voldoende inzicht wordt gegeven in de verkeerssituatie, zij vooralsnog genoodzaakt is de aanleg van de langzaamverkeersbrug over de Ringvaart af te wijzen.

#### *Programma*

Gemeente Haarlemmermeer merkt op dat de programmatische invulling zich kenschetst door een hoog ambitieniveau. Gemeente staat op hoofdlijnen achter deze invulling en begrijpt ook dat het college zich heeft uitgesproken tegen de komst van detailhandel in de foodsector.

In de voorschriften is getracht de detailhandel in etenswaren te beperken. In Artikel 8 "Gemengde doeleinden" is dit in algemene bewoordingen opgenomen. Detailhandel en publiekgerichte dienstverlening zijn toegestaan. Anders dan de bepalingen ten aanzien van publiekgerichte dienstverlening, kent de bepaling ten aanzien van detailhandel beperkingen. Detailhandel is in zijn algemeenheid toegestaan; indien detailhandel in etenswaren wordt beoogd, geldt de beperking in het vloeroppervlak. Gemeente Haarlemmermeer is van mening dat de bewoording in etenswaren niet moet worden gelezen als uitsluitend in etenswaren; zodra detailhandel in

etenswaren een onderdeel vormt van de activiteiten geldt de beperking in vloeroppervlak. Dit betekent dat detailhandel in diverse producten niet behoeft te worden toegestaan indien het gedeelte waar etenswaren worden aangeboden in oppervlakte 249 m<sup>2</sup> bedraagt terwijl tevens sprake is van het overige bedrijfsvloeroppervlak. Gemeente Haarlemmermeer vraagt zich af of de gemeente de voorschriften ook op deze wijze leest en gaat hanteren.

Gevraagd wordt aan te geven of op het terrein (grootschalige) (openlucht)evenementen gaan plaatsvinden. Indien dit geval is wordt verzocht aan te geven hoe (geluids)overlast op de omgeving wordt voorkomen.

### **Beantwoording**

#### *Station Halfweg/Zwanenburg*

Uitgangspunten voor de realisering van station Halfweg/Zwanenburg is vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst tussen Platform Bereikbaarheid Noordvleugel en de Spoorsector en het plan Regionet.

De afspraken hebben onder meer betrekking op meer treinen per uur op een aantal corridors en de opening en/of verplaatsing van 8 stations. De uitvoering hiervan vindt plaats in de periode 2008-2012.

Eén van de voorwaarden is dat er voldoende in- en uitstappers zijn. De ontwikkeling SugarCity is voor haar bereikbaarheid niet afhankelijk van de komst van het station.

De mogelijkheid van een NS-station in het bestemmingsplan blijft gehandhaafd omdat deze binnen de planperiode zal worden gerealiseerd. Over de ruimtelijke voorwaarden is inmiddels overeenstemming met de NS.

#### *Verkeer, bereikbaarheid en ontsluiting*

Ten aanzien van de wijziging van de functie van de N200 en de bereikbaarheid van SugarCity merken wij het volgende op.

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude wordt onder andere van oost naar west doorsneden door de intensief gebruikte verkeersader N200 (autoweg met twee keer twee rijstroken). De doorsnijding van de bebouwde kom van Halfweg zorgt voor veel overlast (op het gebied van milieu, verkeersonveiligheid, barrièrewerking etc.). De aanleg van de Westrandweg biedt de mogelijkheid om (doorgaand) verkeer op de N200 om te leiden. Mede in relatie tot de voortgang van het project Westrandweg is het daarom het voornemen van Rijkswaterstaat en onze gemeente om uiteindelijk het gehele gedeelte van de N200 tussen het Zwetviaduct en het kruispunt met de Osdorperweg in te richten als dreef, een duidelijke "binnen-de-bebouwde-kom-situatie", waarbij met een andere inrichting een bijdrage wordt geleverd aan de gewenste beperking van de verkeersstroom. Deze benadering doet niets af aan het feit dat (functies in) Halfweg ook in de toekomst vanuit zowel de zijde van Amsterdam als vanuit de zijde van Haarlem goed bereikbaar zal zijn voor gemotoriseerd verkeer. Met name het tegengaan/reducen van gemotoriseerde doorgaand verkeer door Halfweg, zonder bestemmingen in de directe omgeving staat in de gemeentelijke visie dus centraal. Dat er binnen deze benadering altijd sprake zal zijn van een (soms preciaire) balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid moge duidelijk zijn.

Voor wat betreft de effecten van een extra aansluiting op de Oude Haarlemmerstraatweg en de doorstroming van de route Weerenbrug-Rottepolderplein merken wij het volgende op.

Hoewel garanties nooit kunnen worden gegeven (alle berekeningen en beschouwing vinden zo optimaal als op dit moment mogelijk plaats op basis van nu beschikbare kennis en modellen) benadrukken wij dat rekentechnisch het verkeer naar en van SugarCity nog met één ontsluiting toe zou kunnen. Binnen de planvorming SugarCity is voor twee ontsluitingen gekozen (oost op de N200 en west op de Oude Haarlemmerstraatweg). De reden hiervoor is met name gelegen in de ontsluiting van het terrein bij eventuele calamiteiten. Dat de verkeersdruk met twee ontsluitingen ook nog gespreid wordt, is hoewel niet eens noodzakelijk, een bijkomend voordeel. Er wordt op gewezen dat de geplande ontwikkeling bezoekerspieken kent die in tijd niet samenvallen met de drukste momenten op de omliggende wegenstructuur. Hierbij gaat het om koopavonden en weekendavonden en -middagen. In het MER is reeds op hoofdlijnen aangegeven dat de geplande ontsluiting mogelijk is. Inmiddels hebben zowel in 2006 als in 2007 overleggen plaatsgevonden met Rijkswaterstaat, waarbij de ontwikkeling van het plangebied specifiek in het licht is geplaatst tegen de mogelijke ontsluitingsproblematiek. Op dit moment vindt in gezamenlijkheid een nadere uitwerking in ontwerpen plaats. Rijkswaterstaat heeft inmiddels echter

laten weten dat de verkeerskundige analyse voor de ontsluiting voldoende is en dat op basis van geleverde detailgegevens over intensiteiten de wijze van ontsluiting in voldoende mate is onderbouwd.

Over de langzaamverkeersbrug en de eventuele parkeeroverlast in Zwanenburg zijn zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau diverse besprekingen geweest, waarin de langzaam verkeersbrug en eventuele parkeeroverlast in Zwanenburg onderwerp van gesprek zijn geweest. Op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer zijn de verkeerskundigen/adviseurs van beide gemeenten voor 1 mei 2007 in onderling overleg de aannamen en de berekeningen van de parkeercapaciteit op SugarCity nagegaan, zodat er nu over en weer duidelijkheid en overeenstemming bestaat over de gehanteerde aannamen, berekeningen en risico's. Tevens heeft onze gemeente aangegeven dat wanneer onverhoopt toch parkeeroverlast zou ontstaan, in gezamenlijkheid naar een bevredigende oplossing gezocht zal gaan worden. In briefwisselingen tussen beide gemeenten is vastgelegd dat overeenstemming bestaat over de aanleg van de langzaamverkeersbrug en inmiddels ook via het bestemmingsplan. De brug is inmiddels ook planologisch mogelijk gemaakt in het aangrenzende bestemmingsplan Zwanenburg De Weeren van de gemeente Haarlemmermeer. Wij gaan er derhalve vanuit dat over dit onderwerp tussen beide gemeenten overeenstemming bestaat.

De combinatie van NS-station en langzaamverkeersbrug maakt binnen het MER betreffende de gebiedsontwikkeling deel uit van het MMA. Omdat eventuele parkeereffecten aan de zijde van Zwanenburg zonder brug in het geheel niet zouden kunnen optreden, zijn eventueel in de toekomst optredende effecten daarmee een gevolg van het verder uitwerken van dit onderdeel uit het MMA. Het combineren van gebiedsontwikkeling, NS-station en de langzaamverkeersontsluiting van Zwanenburg naar en vanaf dit station is een gezamenlijke keuze en dient een gezamenlijk belang van beide gemeenten.

Voor wat betreft de gehanteerde parkeernormen klopt het dat uitgegaan is van een bepaalde combinatie van functies een bepaalde vulling van een type functie. De combinatie van doeleinden en bedrijfsvloeroppervlak in het bestemmingsplan vastgelegd (weliswaar met een bepaalde mate van flexibiliteit). De in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid kan van invloed zijn op het aantal benodigde parkeerplaatsen op specifieke tijdstippen en eventueel ook op het maximaal benodigd aantal parkeerplaatsen. Wij zullen bij het verlenen van bouwvergunningen binnen het plangebied nadrukkelijk toetsen aan de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid. De gemeentelijke bouwverordening biedt hiervoor de juridische basis.

In de parkeerbalans is, zoals de gemeente Haarlemmermeer signaleert, niet gerekend met winkelpenstelling op zondagen. Slechts in zeer nauwe afstemming met de bioscoopfunctie (de maatgevende functie op zondagen) kan winkelpenstelling op zondag binnen de berekende parkeervoorziening worden mogelijk gemaakt. Bioscoopexploitanten kunnen in relatie tot het actuele filmaanbod en de periode van het jaar namelijk goed inschatten op welke zondagen hoeveel publiek af zal komen. Op dit moment is winkelpenstelling op zondag niet aan de orde.

#### *Programma*

In de planregels is aangegeven dat de beperking van 250 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak geldt voor het detailhandelsbedrijf als geheel en dus niet alleen voor het deel in gebruik van detailhandel in levensmiddelen.

#### **Conclusie**

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **2. VROM Inspectie Regio Noord-West (MER en bestemmingsplan)**

### **Samenvatting**

#### *Luchthaveninddelingsbesluit*

De VROM-inspectie merkt op dat op basis van de luchthavenindelingbesluit (Lib), een deel van het plangebied is gelegen in de 10<sup>-6</sup> plaatsgebonden risicocontour (zone 3) waarbinnen nieuwe gebouwen niet zijn toegestaan en bestaande gebouwen enkel zijn toegestaan, mits het bestaande gebruik wordt voortgezet. Het bestemmingsplan voorziet wel in ontwikkelingen binnen deze zone, waarbij wordt gewezen op de mogelijkheid voor het aanvragen van een verklaring

van geen bezwaar. De inspectie merkt op, dat indien de verklaring van geen bezwaar niet is aangegeven, de afwijkingen ten opzichte van het Lib niet zijn toegestaan.

Verder wijst de inspectie op een vastgesteld beleidskader ten aanzien van situaties waarin het denkbaar is dat afgeweken kan worden van het bouwverbod. Uitgangspunt hierbij is dat grote concentraties van personen in gebouwen moet worden vermeden vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Richtlijn is dat het aantal mensen per hectare nooit meer dan 22 bedraagt. Daarnaast moet sprake zijn van Schiphol-gebonden kantoren en bedrijven. Inspectie merkt op dat de nieuwe functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt, voorziet in een grote concentratie van personen en dat de functies niet Schiphol-gebonden zijn. Inspectie is derhalve van mening dat de invulling van dit deel van het plangebied niet overeenstemt met de achterliggende doelstelling van het bouwverbod. Daarnaast wordt opgemerkt dat voor zover de bestemming gemengde doeleinden II voorziet in de mogelijkheid van geluidsgevoelige functies, ook vanuit het oogpunt van geluidshinder deze functies in zone 3 niet zijn toegestaan.

#### *Groepsrisicobeleid in verband met de luchthaven Schiphol*

De inspectie constateert dat een deel van het plangebied aan weerszijden van de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour is gelegen in het gebied dat kan worden aangemerkt als het 95% ongevalconcentratiegebied. Ook in dit gebied is voorzien in functies met een grote concentratie van personen. Opgemerkt wordt dat vanuit het oogpunt van het groepsrisicobeleid de aanwezigheid van grote groepen mensen in de directe omgeving van Schiphol beperkt moet worden. De kantoor- en hotelontwikkeling is in strijd met het groepsrisicobeleid.

Inspectie merkt op dat in het MER de gevolgen van het Lib voor de ontwikkelingen globaal in beeld zijn gebracht. Zo zijn de zones wel genoemd, maar zijn de concrete gevolgen van het Lib voor de herontwikkeling van het plangebied onvoldoende in kaart gebracht. Daarnaast acht de inspectie de onderbouwing voor het naar beneden bijstellen van de dichtheid van het aantal personen in het plangebied niet helder.

#### *Andere risicobronnen*

Inspectie merkt op dat in het MER het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg en spoor en mogelijk ook via het water, en de hogedrukaardgastransportleiding in het midden van het plangebied ontbreken. Tevens wordt opgemerkt dat ook sprake is van een tankstation met lpg-auto-gas.

Met betrekking tot de hogedrukaardgastransportleiding wordt opgemerkt dat op grond van de "Circulaire zonering langs hogedrukaardgastransportleidingen" uitgegaan moet worden van een toetsingsafstand van 20 m terwijl in het bestemmingsplan alleen is uitgegaan van een minimale bebouwingsafstand van 4 m. Daarnaast is bekend dat nieuwe regelgeving in voorbereiding is voor dit onderwerp. De inspectie geeft in overweging om voor de hogedrukaardgastransportleiding een berekening te laten maken ten aanzien van de ligging van de  $10^{-6}$ -contour en de gevolgen in kaart te brengen.

Verder constateert de inspectie dat op een aantal plaatsen voor overige risicobronnen de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt overschreden. Verzocht wordt invulling te geven aan de verantwoordingsplicht ten aanzien van de hoogte van het groepsrisico.

#### *Luchtkwaliteit*

Met betrekking tot luchtkwaliteit wordt geconstateerd dat niet wordt voldaan aan de 24-uurgemiddelden voor wat betreft fijn stof. Aangegeven wordt echter wel dat de ruimtelijke ontwikkelingen geen bijdrage leveren aan een verdere verslechtering van de luchtkwaliteit. Inspectie heeft nog een aantal vragen met betrekking tot deze conclusie:

- de uitkomsten van het onderzoek zijn afhankelijk van een aantal maatregelen die getroffen worden ten aanzien van de A200 en de mogelijke aanleg van de Westrandweg. Inspectie merkt op dat de daadwerkelijke realisering van deze maatregelen nog onvoldoende duidelijk zijn. Verzocht wordt deze punten in het MER verder uit te laten werken en ook in het ontwerpbestemmingsplan nader aandacht te besteden aan de opmerkingen met betrekking tot de rapportage luchtkwaliteit.

#### **Conclusie**

Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan op een aantal essentiële onderdelen in strijd is met het rijksbeleid (Lib en het groepsrisicobeleid rondom de luchthaven).

Daarnaast heeft inspectie op een aantal onderdelen vraagtekens bij het MER en het voorontwerpbestemmingsplan, met name gezien externe veiligheid en luchtkwaliteit. Gezien de risico-bronnen in de omgeving van het plangebied wordt vanuit een goede ruimtelijke ordening een extensieve invulling gedacht. Het plan voorziet juist in een grote concentratie van personen zonder dat op dit onderdeel voldoende wordt ingegaan.

### Beantwoording

#### *Luchthavenindelingsbesluit*

In de planontwikkeling – zeker direct na de aankoop van het terrein in 2000 – waren de effecten van het LIB niet bekend. Zo is er gestart met de planontwikkeling op basis van het logisch stedenbouwkundig concept, puur gebaseerd op het toenmalige programma en de omgeving. Binnen de huidige  $10^{-6}$ -contour waren toen ook functies bedacht, teneinde de bedachte looplijnen in het plangebied op een logische wijze te begeleiden. Toen in de loop van 2003 de effecten van het LIB ook voor de planontwikkeling voor SugarCity zichtbaar werden, is het plan aangepast. Hoewel het hart letterlijk uit het plangebied werd geslagen (ter plaatse van de  $10^{-6}$ -contour, LIB zone 3), zijn de bedachte functies vervallen en vervangen door een parkeervoorziening. Hoewel een parkeervoorziening op de meest centrale plek in het plangebied qua vormgeving en functie feitelijk niet wenselijk is, leek het de enige mogelijkheid om deze plek nog te benutten en het verlies aan opbrengsten (grondwaarde) beperken.

Voor de bestaande bedrijfsgebouwen in de genoemde zone is voor wat betreft de toegelaten functies aansluiting gezocht bij de vigerende bestemmingsregeling. Het betreft met name de functies kantoren en bedrijven, waarbij voor de voormalige koeltoren tevens een gebruik als klimvoorziening (sport en spel) is toegelaten.

De inrichting van het plangebied binnen zone 3 uit het Lib betreft met name de bouw van een parkeergarage. Het aantal mensen dat daarin verblijft, hoeft niet meer te zijn dan de richtlijn uit het Lib van 22/ha.

#### *Groepsbeleid in verband met de luchthaven Schiphol*

In een aanvullend rapport over Externe veiligheid op SugarCity<sup>1)</sup> zijn alle (potentiële) risicobronnen in detail onderzocht, in relatie tot Plaatsgebonden Risico (PR) en GroepsRisico (GR), of, indien dit niet relevant is, in relatie tot de aan te houden veilige afstanden.

Voor wat betreft PR van de verschillende bronnen (c.q. Schiphol, A200/N200 en het lpg-station) is vastgesteld dat SugarCity inpasbaar is binnen de vastgestelde contouren.

Voor wat betreft GR zijn twee inrichtingsvarianten doorgerekend voor de drie aangehaalde bronnen. Hiermee kon worden vastgesteld of en hoe het GR gevoelig is voor het verschuiven van objecten met hoge gebruiksintensiteiten. Door de relatief hoge aantallen bezoekers is de (plaats van de) bioscoop hierin de leidende factor. Onderzocht zijn de westelijke variant waarbij de bioscoop ten zuiden van het lpg-tankstation ligt, in het westen van het plangebied, en de oostelijke variant, waarbij de bioscoop in oostelijke richting is opgeschoven, tot aan de zone 3 uit het Lib.

Het onderzoek naar GR levert de volgende samengevatte bevindingen op.

- Verreweg de belangrijkste twee bronnen die het GR bepalen in relatie tot de ligging van de bioscoop zijn het lpg-tankstation en Schiphol.
- In de oostelijke variant is Schiphol bepalend voor de kans op een ongeval waarbij < 60 slachtoffers vallen.
- In de oostelijke variant is het wegvervoer bepalend voor de kans op een ongeval waarbij > 60 slachtoffers vallen. Opgemerkt wordt dat de daaraan toegerekende kansen nog ver beneden de oriënterende waarde uit de Circulaire Rnvgs liggen.
- In de westelijke variant is Schiphol een ondergeschikte risicobron, gemeten ten opzichte van de twee andere bronnen. Blijkbaar ligt de bioscoop in deze variant al dusdanig ver weg van Schiphol dat de kans op een groot ongeval met een vliegtuig veel kleiner is dan de kans op veel slachtoffer ten gevolge van een ongeluk op de weg dan wel het tankstation.
- In de westelijke variant benadert de kans op een incident met 150 slachtoffers ten gevolge van een ongeluk op het lpg-station de oriënterende waarde voor het GR zoals vastgelegd

1) Externe Veiligheid op SugarCity, een integrale beschouwing van de verschillende bronnen van risico's op het terrein van SugarCity in Halfweg. Tauw, juli 2007.

in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In deze variant is de kans op een dergelijk aantal slachtoffers ten gevolge van een verongelukt vliegtuig zo klein dat deze niet goed meer berekend kan worden.

Uit deze bevinding kan worden afgeleid dat, door te kiezen voor de westelijke variant, zoals die onder andere in december 2004 is beschreven in de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan SugarCity er slechts een marginale groei van het GR is toe te schrijven aan Schiphol. Hiermee wordt verdere toename van het GR waar mogelijk voorkomen en wordt dus in belangrijke mate voldaan aan de belangrijkste doelstelling van het kabinetsstandpunt over Schiphol d.d. april 2006. Opgemerkt wordt dat deze variant wel als neveneffect heeft dat het GR ten gevolge van het lpg-station aanmerkelijk toe neemt. Echter, de oriënterende waarde uit het Bevi wordt niet overschreden. Gelet op het bovenstaande zal in het bestemmingsplan de locatie van de bioscoop worden vastgelegd via een aanduiding op de plankaart.

Tot slot wordt vastgesteld dat iedere toename van het GR langs een route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en in de buurt van een inrichting als het lpg-station verantwoord dient te worden. In deze bestuurlijke verantwoording speelt ook een advies van de brandweer een belangrijke rol. Elementen die beschouwd dienen te worden, zijn onder andere de mogelijkheden het GR te beperken en de zelfredzaamheid van de betrokkenen en mogelijkheden tot hulpverlening. Opgemerkt wordt dat door in dit plangebied te kiezen voor een westelijke variant, het GR vanuit het lpg-station (veel) groter is dan als gekozen zou worden voor een oostelijke variant. In kwantitatieve zin zou dat, vanuit de optiek van het lpg-station, pleiten voor de oostelijke variant. Echter, de aard van het GR-bepalende incident is voor beide varianten totaal verschillend.

Bij een luchtvaartongeval is namelijk preventieve evacuatie, door de snelheid waarmee het incident zich ontwikkelt, niet goed mogelijk. Veel van de risicobepalende scenario's die op kunnen treden op een lpg-station, met name waar het een BLEVE van een lossende tankwagen betreft, ontwikkelen zich (veel) langzamer waardoor hulpverleners wel de gelegenheid hebben tot preventieve ontruiming over te gaan. In de kwantitatieve modellen waarmee het GR wordt uitgerekend wordt geen rekening gehouden met dergelijke mechanismen. Dit betekent dat adequate organisatie en coördinatie van de hulpverlening meer effect kan hebben op het uiteindelijke aantal slachtoffers ten gevolge van een ongeval op een lpg-tankstation dan op het aantal slachtoffers ten gevolge van een vliegtuigongeluk.

Door te kiezen voor de westelijke variant blijkt de kans op een groot aantal slachtoffers ten gevolge van een vliegtuigongeval zeer beperkt. In deze variant ontstaan geen onaanvaardbare hoge kansen op een groot aantal slachtoffers ten gevolge van een ongeval op de A200/N200 en blijft het GR vanuit het lpg-station beneden de oriënterende waarde uit het Bevi. Daarnaast is de aard van het GR-bepalende ongeval voor deze westelijke variant dusdanig dat, mocht een incident onverhoopt plaatsvinden, er meer gelegenheid is voor de hulpverleners om over te gaan tot preventieve evacuatie dan bij de oostelijke variant.

Een volledige invulling van de verantwoordingsplicht ten aanzien van de hoogte van het GR kan alleen plaatsvinden in nauw overleg met de brandweer.

#### *Andere risicobronnen*

Na overleg met het CEV/RIVM is komen vast te staan dat het rekenkundig model dat gebruikt kan worden voor het uitvoeren van een QRA voor de aanwezige 40 bar gasleiding niet eerder dan in het derde kwartaal van 2007 wordt vrijgegeven. Verder is er nog geen zicht op het moment waarop het beleid in werking zal treden op grond waarvan ook voor aardgasleidingen een probabilistische normstelling in acht genomen moet gaan worden. Tot die tijd gelden de effectafstanden uit de circulaire van 1984.

Gevraagd wordt om rekening te houden met een toetsingsafstand van 20 m langs de bestaande leiding. Opgemerkt wordt dat voor bijna het hele traject van de gasleiding een veiligheidszone van een dergelijke omvang is in te passen in het Stedenbouwkundig Plan voor SugarCity zoals dat in december 2004 is uitgewerkt en in het (ontwerp)bestemmingsplan. Alleen waar de leiding in de buurt komt van het gasdrukregelstation lijkt het aanhouden van een dergelijke brede zone niet opportuun en kan beter aansluiting worden gezocht bij de afstanden die voortkomen uit het gasdrukregelstation zelf.

### *Luchtkwaliteit*

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is het onderzoek luchtkwaliteit, dat is uitgevoerd in het kader van het MER, geactualiseerd<sup>1)</sup>. De belangrijkste aanleiding hiervoor is de inwerkingtreding van de Wet luchtkwaliteit en het verschijnen van recentere versies van het programma CAR.

In het eerder uitgevoerde onderzoek was er sprake van overschrijding van grenswaarden (aantal overschrijdingsdagen 24-uurgemiddelde voor fijn stof). Uit de resultaten van het geactualiseerde onderzoek blijkt dat zowel in de huidige als in de toekomstige situaties wordt voldaan aan de grenswaarden.

De Wet luchtkwaliteit staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Het plan voldoet uit het oogpunt van luchtkwaliteit aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

### **Conclusie**

Deze overlegreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De locatie van de bioscoop in het plangebied zal worden vastgelegd op de plankaart. De conclusies uit het geactualiseerde onderzoek luchtkwaliteit zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

## **3. NS Regio Randstad Noord (bestemmingsplan)**

### **Samenvatting**

NS geeft aan dat het uitgangspunt voor onderhandelingen met de partners Platform Bereikbaarheid Noordvleugel is dat het station Halfweg in de dienstregeling van 2012 wordt opgenomen. Wanneer de uitvoering van het ruimtelijk programma versneld wordt en daarmee eerder voldoende in- en uitstappers zijn, dan is eerdere bediening ook bespreekbaar. NS geeft aan de datum van 2009 die genoemd is in het bestemmingsplan voorlopig niet aan de orde is.

NS merkt op dat bij de onderhandelingen ook is vastgesteld wat het minimale aantal in- en uitstappers moet zijn per jaar. Komt het aantal onder een minimumgrens, dat zal NS financieel gecompenseerd worden.

NS merkt op dat een deel van de afspraak is dat de langzaamverkeersbrug gerealiseerd wordt. NS merkt op dat deze wel omschreven is in de toelichting, maar niet is opgenomen op de plankaart.

NS heeft het ruimtelijke programma in december 2005 ontvangen. Opgemerkt wordt dat het ontvangen programma niet overeenkomt met de functionele invulling zoals opgenomen in het bestemmingsplan. NS acht het van belang dat een programma gerealiseerd wordt dat leidt tot eenzelfde aantal reizigers als het in 2005 ontvangen programma.

Ook is NS van mening dat het aanleggen van de aantallen parkeerplaatsen niet ten koste mag gaan van het treingebruik. Uitgangspunt moet zijn een gemiddelde bereikbaarheid. De NS merkt op dat de genoemde aantallen parkeerplaatsen leidt tot een bovengemiddelde bereikbaarheid.

Tot slot wordt opgemerkt dat voor het bepalen van het aantal toekomstige in- en uitstappers uitgangspunt is geweest dat er geen concurrerende buslijn Sloterdijk-Haarlem meer is.

---

1) Tauw, Aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek CSM-terrein te Halfweg, N001-4507373DAP-pla-V01, 20 juli 2007.

### **Beantwoording**

Van belang is dat de te overbruggen Ringvaart grondgebied is van de gemeente Haarlemmermeer en derhalve buiten het plangebied is gelegen. Inmiddels is er met de gemeente Haarlemmermeer overeenstemming bereikt over de aanleg van de brug. De brug wordt in het vigerende bestemmingsplan van het gebied in de gemeente Haarlemmermeer inmiddels planologisch mogelijk gemaakt.

Wij verwachten dat het toekomstige station met name zal worden gebruikt door bezoekers en werknemers van de kantoren en bedrijven binnen de ontwikkeling. Gebruik ten behoeve van de andere functies van het programma zal beperkt zijn. Inmiddels is er overeenstemming bereikt over de ruimtelijke voorwaarden voor de realisering van een station. Een stationsovereenkomst is in voorbereiding.

### **Conclusie**

Deze overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **4. Rijkswaterstaat Noord-Holland (bestemmingsplan)**

### **Samenvatting**

Opgemerkt wordt dat in de toelichting een beschrijving van de Nota Mobiliteit ontbreekt.

#### *Verkeer en parkeren*

De uitvoerbaarheid van de plannen voor de infrastructuur is afhankelijk van de aanleg van de Westrandweg. Rijkswaterstaat merkt op dat thans nog niet geheel vaststaat of de Westrandweg daadwerkelijk kan worden aangelegd omdat het tracébesluit nog in voorbereiding is. De bereikbaarheid van het plangebied is afhankelijk van het nieuwe treinstation. Rijkswaterstaat merkt op dat aan de realisering van het station de voorwaarde is verbonden dat de fietsbrug over de Ringvaart wordt gebouwd, terwijl die in het MER nog ter discussie staat.

#### *MER*

De MER brengt de milieueffecten in beeld met als uitgangspunt de aanleg van de Westrandweg. Rijkswaterstaat is van mening dat in deze paragraaf moet worden aangegeven welke methodiek in het MER is gehanteerd voor het bepalen van de milieueffecten van SugarCity. De aanleg van de Westrandweg heeft tot gevolg dat de milieubelasting in Halfweg vermindert, terwijl de realisatie van SugarCity het positieve effect hiervan vermindert. In het MER wordt gerefereerd aan de bestaande situatie en dit wordt door Rijkswaterstaat niet juist geacht.

#### *Geluidshinder (reconstructieonderzoek)*

Er blijft een belasting van 71 dB(A) op de woningen bestaan. Rijkswaterstaat merkt op dat de belasting dermate hoog blijft dat niet wordt voldaan aan de basiskwaliteit uit de Nota Ruimte.

#### *Externe veiligheid*

Rijkswaterstaat merkt op dat de Ringvaart een scheepvaartroute is waardoor het vervoer van gevaarlijke stoffen ook aan de orde moet komen.

#### *Luchtkwaliteit*

Opgemerkt wordt dat het onderzoek luchtkwaliteit als bijlage moet worden toegevoegd omdat in de paragraaf alleen de conclusies van het onderzoek beschreven worden, zonder input. Daarnaast is Rijkswaterstaat van mening dat de conclusies in de paragraaf meer geconcretiseerd zouden moeten worden.

#### *Water*

Rijkswaterstaat is van mening dat de watertoets samengevat en beschreven moet worden, en wanneer de watertoets schriftelijk is vastgelegd dit als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd moet worden.

#### *Voorschriften*

In artikel 16 zou aan lid 1 onder b na "2x2 doorgaande rijstroken" "met vluchtstroken" moeten worden toegevoegd. Lid d zou moeten worden uitgebreid met "wegmeubilair".

### Beantwoording

De Nota Mobiliteit zal worden toegevoegd aan de toelichting.

#### *Verkeer en parkeren*

Het ontwerp tracébesluit voor de Westrandweg heeft van 9 maart tot 23 april 2007 ter inzage gelegen. Het tracébesluit zal naar verwachting in de zomer van 2007 worden genomen door de ministers van VROM en V&W. De beoogde aanleg is voorzien in 2008, de openstelling in 2012. De besluitvormingsprocedure is naar onze mening in een stadium, dat mag worden uitgegaan van realisatie gedurende de planperiode van dit bestemmingsplan.

Voor wat betreft de komst van het station wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van NS Regio Randstad Noord.

#### *MER*

De aanleg van de Westrandweg is naar onze mening voldoende zeker om te betrekken bij de planvorming. De aanleg van de Westrandweg heeft een wezenlijke impact op het plangebied, zodat deze in de beschrijving van de toekomstige situatie niet buiten beschouwing kan worden gelaten. Het MER zou hierdoor aan relatiewaarde inboeten. Naar onze mening biedt de informatie in de MER voldoende inzicht in de milieueffecten van de ontwikkeling van SugarCity.

#### *Geluidshinder (reconstructieonderzoek)*

De geluidsbelasting op de bestaande woningen in de situatie vóór reconstructie bedraagt meer dan daarna. Ten gevolge van de ontwikkelingen binnen het plangebied neemt de geluidsbelasting niet toe. De geluidsbelasting is echter hoog te noemen (71 dB(A)). De gevolgen van de aansluiting van het plangebied op de N200 en de reconstructie van de Haarlemmerweg leidt tot de conclusie dat er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast liggen er binnen de wettelijke onderzoekszone van de te reconstrueren Haarlemmerweg geen geluidsgevoelige bestemmingen. De beoogde ontwikkeling tast de basiskwaliteit uit de Nota Ruimte niet verder aan. Geconcludeerd wordt dan ook dat op dit vlak geen belemmeringen aanwezig zijn.

#### *Externe veiligheid*

Het plangebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Over deze vaarweg vindt goederenvervoer plaats, waarbij mogelijk sprake is van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het traject is niet opgenomen in de Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland, zodat cijfers over de vervoersintensiteit op de Ringvaart niet bekend zijn. Uit de gegevens uit de Risicoatlas blijkt echter wel dat voor het noordelijker gelegen Noordzeekanaal de PR10<sup>-6</sup>-contour en de PR10<sup>-8</sup>-contour niet op de wal liggen. Aangezien over het Noordzeekanaal veel meer vervoer van gevaarlijke stoffen zal plaatsvinden dan over de Ringvaart, zullen ook de eventuele risicocontouren voor de Ringvaart niet op de wal liggen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze vaarweg vormt dan derhalve geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

#### *Luchtkwaliteit*

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is het onderzoek luchtkwaliteit, dat is uitgevoerd in het kader van het MER, geactualiseerd<sup>1)</sup>. De belangrijkste aanleiding hiervoor is de inwerkingtreding van de Wet luchtkwaliteit en het verschijnen van recentere versies van het programma CAR, waarin de recentste wettelijke uitgangspunten zijn opgenomen.

In het eerder uitgevoerde onderzoek was er sprake van overschrijding van grenswaarden (aantal overschrijdingsdagen 24-uurgemiddelde voor fijn stof). Uit de resultaten van het geactualiseerde onderzoek blijkt dat zowel in de huidige als in de toekomstige situaties wordt voldaan aan de grenswaarden.

De Wet luchtkwaliteit staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Het plan voldoet uit het oogpunt van luchtkwaliteit aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

---

1) Tauw, Aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek CSM-terrein te Halfweg, N001-4507373DAP-pla-V01, 20 juli 2007.

#### *Water*

De watertoets heeft plaatsgevonden in het kader van de voorbereiding van het MER. De paragraaf in de bestemmingsplantoelichting biedt naar onze mening voldoende inzicht in de wijze waarop met het aspect water rekening is gehouden in de planvorming.

#### *Voorschriften*

Het aantal rijstroken wordt genoemd in het voorschrift in verband met artikel 15 Bro. Het niet noemen van vluchtstroken, betekent uiteraard niet dat deze niet zijn toegestaan. Het noemen van wegmeubilair is niet noodzakelijk, aangezien voor straatmeubilair en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van verkeersregeling, wegverlichting, wegaanduiding en dergelijke geen bouwvergunning noodzakelijk is. Voor bouwvergunningsvrije bouwwerken blijft het bestemmingsplan buiten toepassing.

#### **Conclusie**

De overlegreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De toelichting zal worden aangevuld met een samenvatting van de Nota mobiliteit. Het onderzoek luchtkwaliteit zal worden geactualiseerd.

## **5. Rijkswaterstaat Noord-Holland**

#### **Samenvatting**

In de samenvatting wordt geconcludeerd dat het plan bijdraagt aan een verbetering van de verkeerskundige situatie in Halfweg op het gebied van milieu. Elders wordt genoemd dat de bezoekersaantallen nog niet bekend zijn. Rijkswaterstaat is van mening dat dan ook het aantal verkeersbewegingen en de gerelateerde milieueffecten niet duidelijk kunnen zijn. De conclusie dat de ontwikkeling bijdraagt aan de verbetering van de situatie kan dan ook niet getrokken worden. Daarbij wordt opgemerkt dat de referentiesituatie voor het verkeerskundig aspect duidelijk beschreven moet worden.

De aanleg van de Westrandweg heeft tot gevolg dat de milieubelasting in Halfweg vermindert, terwijl de realisatie van SugarCity het positieve effect hiervan vermindert. De realisering van het plan zal derhalve voor de milieubelasting als gevolg van autoverkeer in Halfweg niet positief zijn. Rijkswaterstaat is van mening dat inzicht gegeven moet worden in de milieueffecten van de verkeerskundige situatie in Halfweg nadat de Westrandweg in gebruik is genomen en deze situatie waaraan het plan voor het CSM-terrein is toegevoegd. Vergelijking van deze twee situaties maakt het mogelijk de milieueffecten van het plan zuiver te bepalen.

#### **Beantwoording**

Er is niet duidelijk waar op bedoeld wordt. In het MER wordt zeer nauwkeurig ingegaan op bezoekersaantallen, verkeersbewegingen en ook op milieueffecten.

#### **Conclusie**

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **6. N.V. Nederlandse Gasunie**

#### **Samenvatting**

Gasunie merkt op dat in het plangebied een gastransportleiding en een gasontvangstation liggen. Daarnaast wordt opgemerkt dat tot voor kort omtrent de aan te houden veiligheidsafstanden een advies op basis van de circulaire "zonering rondom hoge druk aardgastransportleidingen" werd gegeven. Opgemerkt wordt dat het ministerie van VROM voornemens is het externe veiligheidsbeleid rondom aardgasleidingen te vernieuwen, waardoor andere veiligheidsafstanden kunnen gaan gelden. De gegevens voor de maximaal aan te houden afstanden, kunnen door het RIVM verstrekt worden.

Tevens wordt erop gewezen dat voor veiligheidsafstanden voor gasontvangstations de Wet milieubeheer van toepassing is en de NEN 1059. Tot slot wordt opgemerkt dat rekening dient te worden gehouden met de geluidsemissie van het gasontvangstation.

### **Beantwoording**

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2 en 7.

## **7. N.V. Nederlandse Gasunie (bestemmingsplan)**

### **Samenvatting**

Gasunie merkt op dat in het plangebied een gastransportleiding en een gasontvangststation ligt. Verzocht wordt de plankaart hierop aan te passen.

Verzocht wordt in de toelichting in de paragraaf Leidingen aandacht te besteden aan het nieuwe externe veiligheidsbeleid. Daarnaast wordt in de toelichting vermeld dat voor de aardgasleiding een minimale bebouwingsafstand geldt van 4 m; op basis van de circulaire "zonering rondom hoge druk aardgastransportleidingen" wordt echter ook onderscheid gemaakt tussen bijzondere objecten categorie I en II, waardoor ook een minimale bebouwingsafstand van 7 m kan gelden.

Daarnaast vinden er ontwikkelingen plaats binnen de veiligheidsafstanden welke vanwege groepsrisico en individuele risico's wellicht niet mogelijk zijn. Daarbij wordt aangegeven dat nader onderzoek door Tauw wordt uitgevoerd. Verzocht wordt in de toelichting een zorgvuldige afweging op te nemen.

Daarnaast wordt opgemerkt dat voor bestaande gasontvangststations een minimale bebouwingsafstand voor woningen en objecten categorie 1, 15 m bedraagt en voor objecten categorie 2, 4 m. Ook dient rekening gehouden te worden met geluidsemissie.

De Gasunie verzoekt met betrekking tot het artikel Leidingen om een voorrangsbepaling. Daarnaast wordt opgemerkt dat in het bouwvoorschrift is opgenomen dat op de gronden mag worden gebouwd als het om vervanging, vernieuwing etc. gaat. Gasunie merkt in dit kader op dat zij dit zien als een nieuwe ontwikkeling welke getoetst dient te worden aan de veiligheidsnormen en juridische kaders. Verzocht wordt lid 3 uit artikel 22 te verwijderen.

### **Beantwoording**

#### *Hogedruk aardgasleiding*

Na overleg met het CEV/RIVM is komen vast te staan dat het rekenkundig model dat gebruikt kan worden voor het uitvoeren van een QRA voor de aanwezige 40 bar gasleiding niet eerder dan in het derde kwartaal van 2007 wordt vrijgegeven. Verder is er nog geen zicht op het moment waarop het beleid in werking zal treden op grond waarvan ook voor aardgasleidingen een probabilistische normstelling in acht genomen moet gaan worden. Tot die tijd gelden de effectafstanden uit de circulaire van 1984.

Gevraagd wordt om rekening te houden met een toetsingszone voor nieuwe objecten binnen 20 m langs de bestaande leiding en een veiligheidszone van 7 m. Beide zones zijn inpasbaar. Waar de leiding in de buurt komt van het gasdrukregelstation lijkt het beter aansluiting te zoeken bij de afstanden die voortkomen uit het gasdrukregelstation zelf.

#### *Gasdrukregelstation*

De huidige situatie laat zich samenvatten als een bestaand station categorie C, met op meer dan 10 m afstand een object categorie 1. Deze situatie is in overeenstemming met de momenteel gangbare bestuurspraktijk voor ruimtelijke ordening zoals die is weergegeven in de publicatie Bedrijven en milieuzonering.

Echter, om vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening een (nog) betere scheiding van functies te kunnen borgen in het nieuwe bestemmingsplan past rond het station een veiligheidszone van 15 m waarbinnen geen nieuwe objecten categorie 1 opgericht mogen worden. Daarbinnen hoort een zone van 4 m waarin geen objecten categorie 2 opgericht mogen worden. Het bouwen van woningen is niet aan de orde.

Opgemerkt wordt wel dat er mogelijk een knelpunt is voor het bestaande station dat mogelijk niet aan alle voorschriften vanuit de Wet milieubeheer kan voldoen. De oplossing voor dit knel-

punt, zo het zich manifesteert, dient in eerste instantie te worden gezocht in aanpassingen aan het station zelf.

Voor wat betreft mogelijke geluidsoverlast wordt opgemerkt dat er in de publicatie Bedrijven en milieuzonering wordt uitgegaan van mogelijke geluidshinder vanuit een dergelijk station tot op een afstand van 30 m. Echter, deze afstand heeft betrekking op geluidsgevoelige objecten zoals woningen in een stille wijk. Aangezien er van dergelijke geluidsgevoelige objecten geen sprake is in het programma wordt mogelijke geluidsoverlast in deze context niet als een factor gezien waar de indeling van de ruimte van afhangt.

Naar aanleiding van deze reactie zal het gasontvangststation worden voorzien van een aanduiding op de plankaart. Ter plaatse van de risicocontour rondom het gasontvangststation zal een dubbelbestemming gaan gelden, waarbij rekening wordt gehouden met de veiligheidsbelangen. De regels zullen hierop worden aangepast.

De op de plankaart voor leidingen aangewezen gronden beschermen het belang van de gasleiding in voldoende mate en kan naar onze mening worden gezien als een voorrangsbepaling. Artikel 22 lid 3 moet niet worden gelezen alsof dit nieuwe ontwikkelingen en functies mogelijk maakt. Immers, alleen bestaande bouwwerken met de bestaande functie mogen worden vervangen, vernieuwd of veranderd, ongeacht de veiligheidsnormen en juridische kaders.

### **Conclusie**

Naar aanleiding van deze reactie zal het gasontvangststation worden voorzien van een aanduiding op de plankaart. Voor de risicocontour rondom het gasontvangststation zal een bouwregel worden opgenomen, waarbij rekening wordt gehouden met de veiligheidsbelangen.

## **8. Gemeente Amsterdam**

### **Samenvatting**

#### *Kantoren*

Gemeente merkt op dat de regio Amsterdam te maken heeft met een hoog leegstandspercentage kantoorgebouwen en nog een fors aantal m<sup>2</sup> in de planvorming heeft zitten. In PLABEKA-verband is hiernaar gekeken. Een advies over het kantorenprogramma in Halfweg-West is dan ook dringend gewenst.

#### *Detailhandel*

Volgens het voorontwerpbestemmingsplan brengt de realisering van het programma wel een verschuiving in de markt met zich mee, maar geen ontwrichting. Een onderscheidend en aanvullend aanbod op de bestaande retailstructuur, voldoende massa en het voorkomen van uitwaaiing en vervlakking van de branchering zou ontwrichting voorkomen. In de voorschriften is echter vrijwel niets uitgesloten en bovendien is via vrijstelling verschuiving binnen de bestemmingen toegestaan.

De gemeente Amsterdam merkt op dat de ontwikkelingen van Halfweg niet passen binnen het vastgestelde ROA-beleid.

Gemeente Amsterdam merkt verder op dat de planvorming op gespannen voet staat met de gewenste ontwikkelingen in Amsterdam West.

In het centrumgebied Amsterdam Zuidoost is sprake van een vergelijkbaar thematische ontwikkeling. Gemeente merkt op dat goedkeuring aan het bestemmingsplan alleen kan worden verkregen na een zorgvuldige en langdurige procedure, waarin afspraken zijn gemaakt voor invulling.

#### *Parkeren*

De gemeente Amsterdam merkt op dat wordt uitgegaan van bijzonder ruime parkeernormen in vergelijking met parkeernormen die de gemeente Amsterdam hanteert in vergelijkbare situaties.

#### *Hotel*

De gemeente Amsterdam acht de ontwikkeling van een hotel wenselijk, gezien het tekort aan hotelkamers in de omgeving.

### *Bioscoop*

Opgemerkt wordt dat een bioscoop in Halfweg geen structuurverstorende gevolgen zal hebben voor de regio.

## **Beantwoording**

### *Kantoren*

Er is voorsnog geen aanleiding om de kantoorfunctie in heroverweging te nemen. Als in Halfweg een spoorwegstation wordt gerealiseerd is de locatie uitermate geschikt voor kantoorontwikkeling. Het programma voor kantoren is overigens beperkt tot de bestaande historische bebouwing (29.000 m<sup>2</sup>).

Aanvankelijk omvatte de eerste plannen voor SugarCity aanmerkelijk méér kantoorvolume. Mede onder druk van de inzakkende markt voor kantoorruimte is besloten om de omvang van deze functie te beperken. Na een zorgvuldige analyse is besloten om vrijwel alleen kantoorruimte te ontwikkelen in specifieke, kenmerkende gebouwen (de silo's, delen van het industrieel erfgoed) waardoor huurders zich direct kunnen identificeren met het terrein en het plan voor SugarCity.

Belangrijke voordelen in de concurrentieanalyse is het feit de kantoorgebouwen op SugarCity goed zichtbaar zijn vanaf de doorgaande routes (A200, spoor en zelfs vliegroutes) maar ook de voor het stedenbouwkundig plan kenmerkende goede bereikbaarheid (auto, openbaar vervoer) en ruime parkeermogelijkheden op eigen terrein. Hiermee kan SugarCity zonder problemen concurreren met grotere, minder aantrekkelijke kantoorparken in de omgeving (Amsterdam Zuid-Oost, Hoofddorp Beukenhorst, Haarlem Zuiderpolder, etc.).

Een ander belangrijk markttechnisch voordeel is dat het plan een duidelijke eigen identiteit krijgt (of eigenlijk al heeft) en ook qua sfeer optimaal gebruik kan maken van het cultureel erfgoed dat op het terrein aanwezig is. De karakteristieke gebouwen maar ook de ruimten die hier tussen liggen, bieden een sfeer voor bezoekers en gebruikers van het plangebied dat onvergelijkbaar is met de "nieuwe" kantorenparken aan de randen van de stad. De grote variëteit aan functies (werken, leisure, winkels, horeca, etc.) in het plangebied vergroot de aantrekkelijkheid voor kantoorgebruikers.

### *Detailhandel*

De planvorming voor SugarCity was op het moment van de totstandkoming van de PLABEKA en ROA-afspraken reeds vergevorderd, zodat deze naar de mening van de gemeente als reeds in realisatie zijnde ontwikkeling moet worden gezien. De gemeente heeft ten aanzien van SugarCity ook steeds een voorbehoud gemaakt. Het uitgevoerde distributieplanologisch onderzoek onderbouwt de haalbaarheid van het voorgestelde programma. Dit onderzoek toont tevens aan dat de omvang van het programma niet zal leiden tot duurzame ontwrichting van de detailhandelsstructuur.

### *Parkeren*

De gebruikte parkeernormen zijn conform de landelijk gangbare normering op grond van CROW/ASVV. Wij zien geen redenen om voor deze locatie significant af te wijken van de gangbare landelijke normering.

### *Hotel en Bioscoop*

De opmerkingen van de gemeente Amsterdam wordt voor kennisneming aangenomen.

## **Conclusie**

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **9. MKB Randstad-Noord**

### **Samenvatting**

MKB Randstad-Noord en MKB-Haarlem zijn voorstander van het behoud van Halfweg West als industriegebied vanwege het tekort aan bedrijventerreinen in de omgeving en het overaanbod aan winkelvoorzieningen. Daarbij wordt opgemerkt dat leisurevoorzieningen in de periferie ongewenst zijn als dit betekent dat daardoor het winkelaanbod in de binnensteden wordt uitgehouden.

MKB dringt er op aan, dat indien de plannen doorgaan, zij een dusdanige vorm krijgen dat de regionale voorzieningenstructuur wordt versterkt. Daartoe moeten bindende afspraken gemaakt worden met omliggende gemeenten. Daarnaast zorgt het huidige programma voor een verkeersaantrekkende werking. Opgemerkt wordt dat dit niet ten koste mag gaan van de bereikbaarheid van de regio en de bedrijven in Zwanenburg en Halfweg.

### Beantwoording

De locatie ligt in de bebouwde kom van Halfweg in de nabijheid van woongebieden. Herontwikkeling tot bedrijventerrein ligt derhalve minder voor de hand. Het voorgestelde programma ten aanzien van detailhandel zal niet leiden tot een duurzame ontvruchting van de verzorgingsstructuur.

Voor wat betreft de bereikbaarheid wordt verwezen naar de beantwoording van de overlegreactie van de gemeente Haarlemmermeer.

### Conclusie

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 10. Kamer van Koophandel Amsterdam (bestemmingsplan)

### Samenvatting

Kamer van Koophandel is van mening dat de plangebied zijn bestemming als industrieterrein moet behouden vanwege het tekort aan bedrijventerreinen in de omgeving en de ligging en verband met Schiphol en het Lib.

Kamer van Koophandel merkt op dat zij in november 2005 hun nieuwe detailhandelsbeleid hebben gepresenteerd. Essentie van dit beleid is dat marktwerking binnen randvoorwaarden tot stand moet komen. Nieuwe winkelformules moeten in principe in of aansluitend aan bestaande winkelgebieden een plaats krijgen. Nieuwe winkelgebieden zijn enkel gerechtvaardigd als ze nieuwe markten bedienen of nieuwe formules huisvesten en de vernieuwing van bestaande winkelgebieden stimuleren. Ook grootschalige detailhandel moet in principe in of aan bestaande winkelgebieden gesitueerd worden. Kamer van Koophandel ziet geen reden om een nieuw perifeer regionaal shoppingcenter te realiseren.

Uit onderzoek van Ecorys is gebleken dat voor de regio Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer sprake is van een overcapaciteit aan marktruimte in de niet-dagelijkse sector. Op basis van dit onderzoek is Kamer van Koophandel van mening dat er in Halfweg-West geen nieuw winkelcentrum moet komen. Mochten de plannen wel doorgaan, dan moet worden aangegeven welk karakter het winkelgebied krijgt (traditioneel, PDV- of GDV-locatie). Het nieuwe winkelgebied moet in ieder geval de lokale detailhandelsstructuur versterken. Derhalve moeten bindende afspraken gemaakt worden. In het bestemmingsplan dient expliciet te worden opgenomen dat geen (mega)supermarkten worden toegestaan, ter voorkoming van ontvruchting van de detailhandelsstructuur van Zwanenburg.

Kamer van Koophandel maakt zich sterk om leisure- en detailhandelsvoorzieningen in de binnenstad te behouden. Dit betekent niet dat de Kamer van Koophandel tegen vestiging van leisure is in de periferie. Echter in het bestemmingsplan wordt omschreven dat door de komst van de bioscoop, de bioscoop in het centrum van Haarlem gesloten zal worden. Kamer van Koophandel acht deze ontwikkeling ongewenst.

Kamer van Koophandel merkt op dat, wil de ontwikkeling structuurversterkend zijn, de bereikbaarheid met openbaar vervoer en auto uitstekend moet zijn. Kamer van Koophandel merkt op dat de genoemde maatregelen (knip in N200, snelheidsremmende maatregelen, weren van verkeer uit Zwanenburg en Osdorp) leiden tot het weren van publiek en deze maatregelen derhalve ongedaan gemaakt moeten worden. Kamer van Koophandel is van mening dat het nieuwe spoorwegstation zo snel mogelijk in de dienstregeling moet worden opgenomen en niet vanaf 2011.

Kamer van Koophandel merkt op dat filevorming op de A200/N200 de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en de verkeersafwikkeling op het Rottepolderplein verhinderen. Thans is al sprake van filevorming en door piekbelasting kan ook in de avonduren file ontstaan. Kamer van Koophandel merkt op dat de mogelijke ontsluiting van het plangebied langs westzijde alleen aanvaardbaar is, als door de aangelegde Westrandweg de verkeersintensiteit ver onder de 20.000 mvt/etmaal komt.

Kamer van Koophandel is daarnaast van mening dat voorkomen moet worden dat autoverkeer uitwijkt naar Halfweg, Zwanenburg en bedrijventerrein de Weeren, indien de parkeerfaciliteiten onvoldoende zijn.

### **Beantwoording**

De locatie ligt in de bebouwde kom van Halfweg in de nabijheid van woongebieden. Herontwikkeling tot bedrijventerrein ligt derhalve minder voor de hand. De planvorming voor SugarCity was op het moment van de totstandkoming van de PLABEKA en ROA-afspraken reeds gevorderd, zodat deze naar de mening van de gemeente als reeds in realisatie zijnde ontwikkeling moet worden gezien. De gemeente heeft ten aanzien van SugarCity ook steeds een voorbehoud gemaakt. Het uitgevoerde distributieplanologisch onderzoek onderbouwt de haalbaarheid van het voorgestelde programma. Dit onderzoek toont tevens aan dat de omvang van het programma niet zal leiden tot duurzame ontwrichting van de detailhandelsstructuur. De vestiging van een supermarkt is via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk.

Kamer van Koophandel merkt op dat filevorming op de A200/N200 de bereikbaarheid van bedrijventerreinen negatief beïnvloeden, dat thans al sprake is van filevorming en dat door piekbelasting ook in de avonduren file kan ontstaan. Kamer van Koophandel geeft aan dat de mogelijke ontsluiting van het plangebied langs westzijde daarom alleen aanvaardbaar is, als door de aangelegde Westrandweg de verkeersintensiteit ver onder de 20.000 mvt/etmaal komt.

Vooraf dient te worden benadrukt dat er geen relatie is tussen de door de Kamer van Koophandel genoemde bovengrens van 20.000 mvt/etmaal en het al dan niet optreden van congestie op bepaalde punten op piekmomenten. Er zijn drukkere wegen waar "niets" aan de hand is en minder drukke wegen waar regelmatig sprake is van congestie. Inhoudelijk wordt er op gewezen dat de geplande ontwikkeling van SugarCity bezoekerspieken kent die in tijd niet samenvallen met de drukste momenten op de omliggende wegenstructuur. Hierbij gaat het om koopavonden en weekendavonden en -middagen. In het MER is reeds op hoofdlijnen aangegeven dat de geplande ontsluiting mogelijk is. Inmiddels hebben zowel in 2006 als in 2007 overleggen plaatsgevonden met Rijkswaterstaat, waarbij de ontwikkeling van het plangebied specifiek in het licht is geplaatst tegen een eventueel optredende ontsluitingsproblematiek. Rijkswaterstaat heeft als wegbeheerder inmiddels laten weten dat de verkeerskundige analyse voor de ontsluiting voldoende wordt geacht en dat de wijze van ontsluiting op basis van geleverde detailgegevens in voldoende mate is onderbouwd. Dit neemt niet weg dat er op dit moment voor en in samenwerking met Rijkswaterstaat gewerkt wordt aan een nadere uitwerking/detaillering van de ontsluitingen van SugarCity (inclusief de kruispuntvormen) en dat verkeersafwikkeling hierbij een doorlopend punt van aandacht is.

Kamer van Koophandel is van mening dat voorkomen moet worden dat autoverkeer uitwijkt naar Halfweg, Zwanenburg en bedrijventerrein de Weeren, indien de parkeerfaciliteiten onvoldoende zijn.

Deze mening wordt gedeeld. In de planvorming zijn daarom op het gebied van berekeningen van parkeren rekening gehouden met diverse "veiligheden", zoals soms hoge/veilige aannames (bijvoorbeeld 25% kantoren met baliefunctie), "dubbelingen" vanuit de bioscoopfunctie (een bezettingsgraad van 145%), etc. De belangrijkste veiligheid in de plannen is echter gelegen in het parkeergebouw dat letterlijk kan "meegroeien" met de parkeerbehoefte. Het voorkomen van een parkeertekort op het terrein zelf is zowel vanuit het toekomstig functioneren van het terrein zelf als vanuit het beperken van overlast in de richting van de omgeving een zeer belangrijk punt in de planvorming geweest.

### **Conclusie**

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 11. Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA)

### Samenvatting

#### *Programma*

Het ROA onderschrijft de noodzaak om kantoorvolume naar beneden bij te stellen in verband met een inzakkende markt. Naar mening van het ROA moet wel in PLAKEBA-verband afspraken gemaakt worden ten aanzien van kantoorplannen. Verzocht wordt hier in de planvorming rekening mee te houden.

Het ROA merkt op dat uit recent onderzoek voor de regio Kennemerland en recente detailhandelsontwikkelingen blijkt dat in de huidige situatie reeds een overschot aan detailhandel is.

Alleen indien sprake is van een voldoende onderscheiden aanbod van detailhandel, kan het ROA de plannen onderschrijven. Voor het ROA betekent dit dat er sprake moet zijn van een heldere en handhaafbare wijze van branchering. Het ROA acht het van belang dat geen ruimte geboden wordt aan vestigingen in de dagelijkse sector, zoals ook in het bestemmingsplan gebeurd is.

Het ROA constateert tegenspraak in cijfers voor het oppervlak voor branches en het totaal genoemde m<sup>2</sup>. Gevraagd wordt duidelijkheid te verschaffen in het programma. Ook wordt de bandbreedte voor het oppervlak van outletstores nogal ruim genomen, verzocht wordt dit nader te specificeren.

#### *Treinstation*

De realisatie van het treinstation hangt nauw samen met de ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de aanleg van het station is het van belang dat het voorziene programma voldoende treinreizigers zal opleveren. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven hoe aan deze voorwaarde voldaan wordt.

#### *Langzaamverkeersbrug*

Het ROA geeft daarnaast aan dat de langzaamverkeersverbinding tussen Zwanenburg en het nieuwe station van wezenlijk belang is.

### Beantwoording

#### *Programma*

De planvorming voor SugarCity was op het moment van de totstandkoming van de PLABEKA en ROA-afspraken reeds vergevorderd, zodat deze naar de mening van de gemeente als reeds in realisatie zijnde ontwikkeling moet worden gezien. De gemeente heeft ten aanzien van SugarCity ook steeds een voorbehoud gemaakt. Het uitgevoerde distributieplanologisch onderzoek onderbouwt de haalbaarheid van het voorgestelde programma. Dit onderzoek toont tevens aan dat de omvang van het programma niet zal leiden tot duurzame ontwrichting van de detailhandelsstructuur. In de toelichting wordt aangegeven dat uit onderzoek blijkt dat een omvang van 22.000 m<sup>2</sup> tot 34.000 m<sup>2</sup> aan detailhandel verantwoord is. Het in de planregels vastgelegde programma aan detailhandel en dienstverlening bedraagt 21.500 m<sup>2</sup>.

#### *Treinstation*

Wij verwachten dat het toekomstige station met name zal worden gebruikt door bezoekers en werknemers van de kantoren en bedrijven binnen de ontwikkeling. Gebruik ten behoeve van de andere functies van het programma zal beperkt zijn.

Inmiddels is er overeenstemming bereikt over met de NS over de ruimtelijke voorwaarden voor de realisering van een station. Een stationsovereenkomst is in voorbereiding.

#### *Langzaamverkeersbrug*

Een langzaamverkeersbrug wordt in het bestemmingsplan juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Inmiddels is met de gemeente Haarlemmermeer overeenstemming bereikt over de aanleg van een langzaamverkeersbrug.

### Conclusie

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 12. Hoogheemraadschap van Rijnland

### Samenvatting

Het Hoogheemraadschap geeft er de voorkeur aan dat al het water in het plangebied direct als water wordt bestemd. Verzocht wordt te bezien of het plan op dit punt kan worden aangepast.

Verzocht wordt in de waterparagraaf te vermelden dat in het kader van de watertoets de rapportage "watertoets herontwikkeling CSM-terrein" is opgesteld en dat de waterparagraaf gebaseerd is op deze rapportage.

### Beantwoording

Een deel van de geplande waterpartijen zijn omwille van flexibiliteit opgenomen als aanduiding. Uit de watertoets blijkt dat, aangezien het hele terrein is verhard, er geen noodzaak is om extra compensatiemaatregelen te treffen.

In de toelichting zal de verwijzing naar de "watertoets herontwikkeling CSM-terrein" in de waterparagraaf worden opgenomen.

### Conclusie

De overlegreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de toelichting zal worden verwezen naar de rapportage "watertoets herontwikkeling CSM-terrein".

## 13. Rijksdienst voor het oudheidkundig bodemonderzoek

### Samenvatting

De Rijksdienst merkt op dat in het plangebied een terrein van hoge archeologisch waarde aanwezig is. Eerder is reeds geadviseerd om in het kader van de m.e.r. door middel van bureauonderzoek te onderzoeken of er nog sporen onder de bebouwing aanwezig zijn. Er is voor gekozen om dit niet in het kader van de m.e.r. te doen, waardoor een kennisleemte is ontstaan op het gebied van archeologie.

De Rijksdienst merkt op dat het terrein is opgenomen als Archeologisch waardevol gebied en bodemingrepen aanlegvergunningsplichtig zijn gemaakt. Gezien de hoge archeologische waarde, acht de Rijksdienst een bouwverbod met verplichting tot vooronderzoek toepasselijker.

Indien archeologische sporen aanwezig zijn, adviseert de Rijksdienst deze in situ te bewaren. Indien dit niet mogelijk is, wordt verzocht de sporen door middel van opgraving veilig te stellen.

Met betrekking tot bovengrondse cultuurhistorische waarden geeft het plan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

### Beantwoording

Op gronden aangeduid als "archeologisch waardevol gebied" is wel degelijk een bouwrestrictie van kracht ten behoeve van de bescherming van de archeologische waarden. Op de gronden met de dubbelbestemming "archeologisch waardevol gebied" mogen slechts uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd die voor archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn. Voor overige bouwwerken geldt dat uitsluitend mag worden gebouwd indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing waarbij de oppervlakte niet wordt uitgebreid of voor een bouwwerk dat zonder graaf of heiwerkzaamheden kan worden geplaatst. Ontheffing van de bouwregels wordt onder andere verleend wanneer er middels een archeologisch onderzoeksrapport is aangetoond dat de bouwactiviteiten de archeologische waarden niet schaden. Daarnaast is er een aanlegvergunningstelsel van kracht voor de bescherming van de archeologische waarden.

### Conclusie

De overlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 8.4. Ambtshalve wijzigingen

Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan zijn ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

### **Archeologie**

Het voorschrift ten aanzien van de medebestemming Archeologisch waardevol gebied is aangepast naar aanleiding van de gewijzigde Monumentenwet 1988 ter implementatie Verdrag van Malta (Valletta).

### **Begripsbepaling geluidshinderlijke inrichtingen**

De begripsbepaling geluidshinderlijke inrichtingen is aangepast naar aanleiding van de gewijzigde Wet geluidhinder per 1 januari 2007.

### **Nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro)**

In verband met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 zijn een aantal juridisch-technische wijzigingen doorgevoerd.