



Bestemmingsplan

Rozenburg Corneliahoeve

Toelichting



gemeente
Haarlemmermeer

Bestemmingsplan
Rozenburg Corneliahoeve

Toelichting
juni 2015



gemeente
Haarlemmermeer

INHOUD

1	Inleiding.....	6
1.1	AANLEIDING	6
1.2	AARD EN DOEL	6
1.3	BEGRENZING PLANGEBIED	6
1.4	GELDENDE PLANNEN EN REGELINGEN.....	7
1.5	LEESWIJZER.....	7
2	Bestaande situatie	8
2.1	HISTORIE.....	8
2.2	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	8
2.3	FUNCTIONELE STRUCTUUR	8
3	Beleid en regelgeving.....	10
3.1	RIJKSBELEID EN EUROPESE RICHTLIJNEN	10
3.2	PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	13
3.3	GEMEENTELIJK BELEID	16
4	Nieuwe situatie	17
4.1	Opheffen AGRARISCHE FUNCTIE	18
4.2	NIEUWE ONTWIKKELINGEN	18
5	Onderzoek en beperkingen.....	21
5.1	WATER.....	21
5.2	BODEM.....	23
5.3	ARCHEOLOGIE.....	24
5.4	FLORA EN FAUNA	25
5.5	GELUID	26
5.6	LUCHTKWALITEIT	28
5.7	EXTERNE VEILIGHEID	29
5.8	HOOGTE- EN BOUWBEPERKINGEN DOOR VliegVERKEER.....	33
6	Uitvoerbaarheid	35
6.1	EXPLOITATIE	35
6.2	PROCEDURE WET RUIMTELIJKE ORDENING	35
6.2.1	Inspraak	35
6.2.2	Wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. Bro).....	35
6.2.3	Vaststelling bestemmingsplan.....	35
7	Juridische aspecten	36
7.1	ALGEMEEN	36

7.2	OPZET REGELS EN VERBEELDING	36
7.3	TOELICHTING OP DE REGELS EN VERBEELDING.....	36
7.4	OVERGANGSRECHT.....	37
7.5	HANDHAAFBAARHEID.....	37
	Overzicht van bijlagen	39

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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

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

Het plangebied zal de komende jaren een transformatie ondergaan van een agrarische functie naar een bedrijfsfunctie. Het terrein wordt ontwikkeld tot een bedrijventerrein.

Aan de noordkant is het agrarische gebied reeds getransformeerd tot het bedrijventerrein Schiphol Zuid-Oost.

Aan de oostkant ligt Park Schiphol Rijk.

Met het voorliggende bestemmingsplan worden de te handhaven en beoogde functies in het gebied van een passende en toekomstbestendige planologische regeling voorzien.

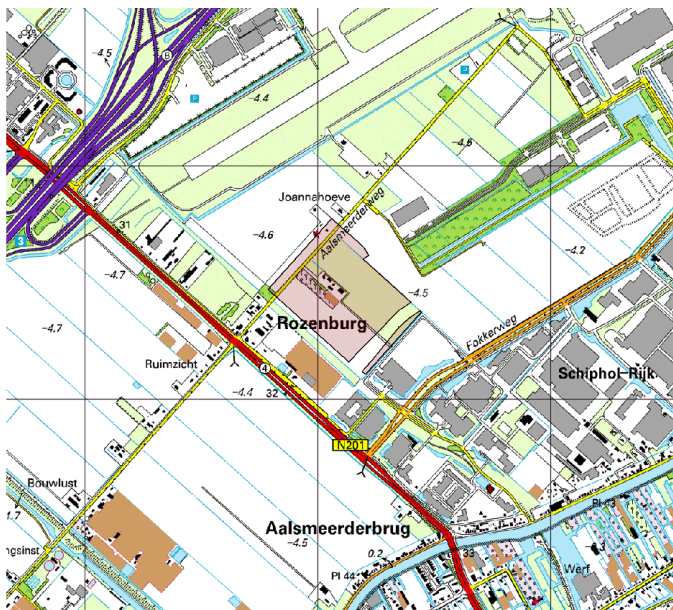
De naam van dit bestemmingsplan is **Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve**. Op ruimtelijkeplannen.nl is dit bestemmingsplan digitaal terug te vinden. De digitale kaart met de geometrisch bepaalde planobjecten, regels en bijlagen staan in het GML-bestand: NL.IMRO.0394.BPGrozcorneliahoev-C001.

1.2 Aard en doel

Het bestemmingsplan bestaat uit verbeelding (plankaart) en regels, waaraan wordt getoetst. In de toelichting zijn de achterliggende gedachten opgenomen. Dit bestemmingsplan heeft naast een beherend ook een ontwikkelingskarakter. Het biedt de juridische basis voor de bestaande situatie op het agrarische perceel en voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein.

1.3 Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan de zuidoostkant van Schiphol, ruwweg tussen de Aalsmeerderweg, Beechavenue en het bestaande gebied van Schiphol-Rijk. De begrenzing van het plangebied is op de kaart aangegeven. De totale omvang van het bestemmingsplangebied is circa 19 hectare.



1.4 Geldende plannen en regelingen

De onderstaande bestemmingsplannen gelden momenteel in het plangebied:

Bestemmingsplan	Vastgesteld	Onherroepelijk	Geheel/gedeeltelijk opnemen
1. Schiphol en omgeving	6 -11-1975	16 -01-1987	gedeeltelijk
2. Schiphol	24-11-2011	27-02-2013	gedeeltelijk

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt (gedeeltelijk) bovengenoemde plannen.

1.5 Leeswijzer

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

De toelichting is als volgt opgebouwd:

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

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

2 Bestaande situatie

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

2.1 Historie

De afgelopen decennia zijn veel woningen langs de Aalsmeerderweg en Kruisweg in de kern Rozenburg opgekocht en vaak gesloopt. Ook de boerenbedrijven zijn grotendeels verdwenen. Het akkerland behoort nu tot het luchthaventerrein of is omgezet tot bedrijventerreinen. De heer Pruissen is een van de laatste oorspronkelijke agrariërs, die nog woonachtig is langs dit deel van de Aalsmeerderweg. Op het perceel, midden in het plangebied gelegen, vinden nog agrarische activiteiten plaats. In mei 2015 heeft de heer Pruissen zijn registergoed, groot 2:86:00 ha, verkocht aan Chipshol IV B.V. Het is de bedoeling dat het gehele terrein wordt ontwikkeld als bedrijventerrein. Bevestiging van dit punt is ons schriftelijk meegedeeld in een brief van 7 mei 2015 van Van Esch Wisse Notarissen.

2.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied wordt omlijst door een aantal heldere ruimtelijke structuren. Aan de noordoostzijde ligt de Folkestoneweg, aan de noordwestkant het oorspronkelijke polderlint de Aalsmeerderweg en aan de zuidwestzijde ligt de Beechavenue. Het plangebied grenst aan de zuidoostkant aan de verlegde N201.

Aan de noord en westzijde domineren vrachtarealen en de Kaagbaan het beeld. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan glastuinbouwbedrijven. De oostzijde is nu nog open van karakter door de reservering van de parallelle Kaagbaan.

2.3 Functionele structuur

Omgeving plangebied

Aan alle kanten van het plangebied wordt de omgeving gekenmerkt door de aanwezigheid van bedrijvigheid georiënteerd op Schiphol; Schiphol Zuidoost, Schiphol Rijk, Oude Meer Groenenberg en het in ontwikkeling zijnde Schiphol Logistics Park.

De in en rond het plangebied aanwezige infrastructuur is deels van regionaal belang en deels behorend tot de interne ontsluitingsstructuur rondom de luchthaven. Ten noordwesten van het plangebied ligt de Kaagbaan. Het plangebied ligt deels in het reserveringsgebied voor een parallelle Kaagbaan. Buiten het plangebied zijn nog enkele woningen gelegen in het lint aan de Aalsmeerderweg.

Huidige functie plangebied

Het plangebied is nu in gebruik als akkerbouwgrond.

In het plangebied is een bestaande agrarische bedrijfswoning (woning van de heer G. Pruissen) aanwezig met opstallen en omliggend land. Deze kavel wordt vanwege de verkoop van de gronden van de heer G. Pruissen aan Chipshol als 'Bedrijventerrein' bestemd.

Verkeer

De Folkestoneweg speelt een rol in de interne ontsluiting van het vrachtareaal van Schiphol Zuid-Oost (eerste en tweede linie vrachtgebouwen). De Aalsmeerderweg is een oorspronkelijk polderlint. De Beechavenue, waarvan diverse openbaar vervoer dienstlijnen gebruik maken, ligt aan de zuidzijde van het plangebied. De verlegde N201 ligt aan de zuidoostkant van het plangebied.



Bestaande agrarische bebouwing Aalsmeerderweg

3 Beleid en regelgeving

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

3.1 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

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

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

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

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

Ladder voor duurzame verstedelijking

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

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

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

Mainport Schiphol is een nationaal belang

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

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

Nationale belangen Barro

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

- ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Paragraaf 3.1.4 gaat in op deze ruimtereservering.

3.1.2 Visie voor de Schipholregio (SMASH)

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

3.1.3 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)

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

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

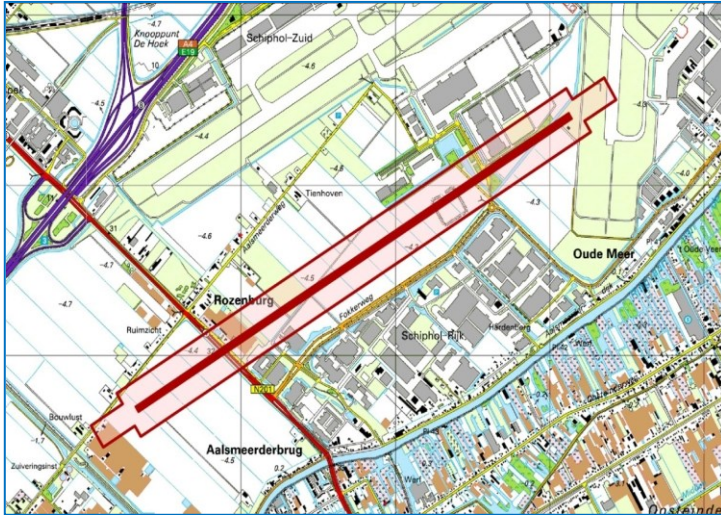
Wijziging Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)

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

3.1.4 Reservering parallelle Kaagbaan

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

Een gedeelte van het terrein bevindt zich binnen de reservering van de parallelle Kaagbaan. Dit gedeelte behoudt vanwege het voorbereidingsbesluit en opname in het Barro de agrarische bestemming, maar bevat - onder voorwaarden - een wijzigingsbevoegdheid naar bedrijven. De gemeente is geen voorstander van de parallelle Kaagbaan.



Reservering parallelle Kaagbaan

3.1.5 Conclusie Rijksbeleid voor bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve

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

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

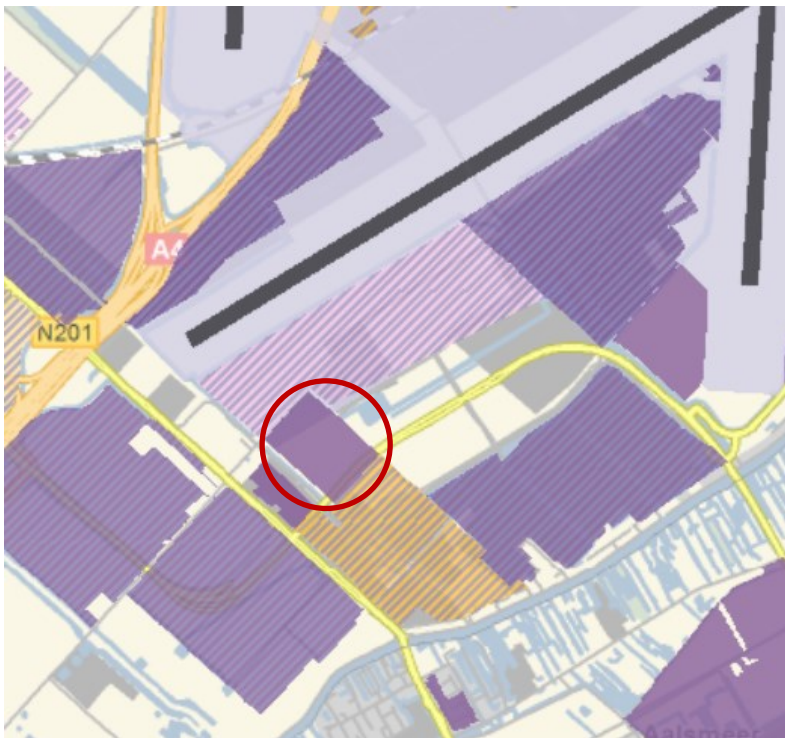
De Schipholregio is een nationaal belangrijke stedelijke regio. Daarom zal het Rijk haar verantwoordelijkheid nemen om gezamenlijk met andere overheden de doelstellingen van het Rijk te verwezenlijken. Daartoe wordt concreet gewerkt aan een visie voor de Schipholregio (SMASH).

Een gedeelte van het terrein bevindt zich binnen de reservering van de parallelle Kaagbaan. Dit gedeelte behoudt vanwege de opname in het Barro de agrarische bestemming, maar bevat - onder voorwaarden – een wijzigingsbevoegdheid naar bedrijven. De gemeente is geen voorstander van de parallelle Kaagbaan.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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



Structuurvisie Noord-Holland 2040, themakaart economie, met omcirkeling Cornelia Hoeve

Schiphol

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

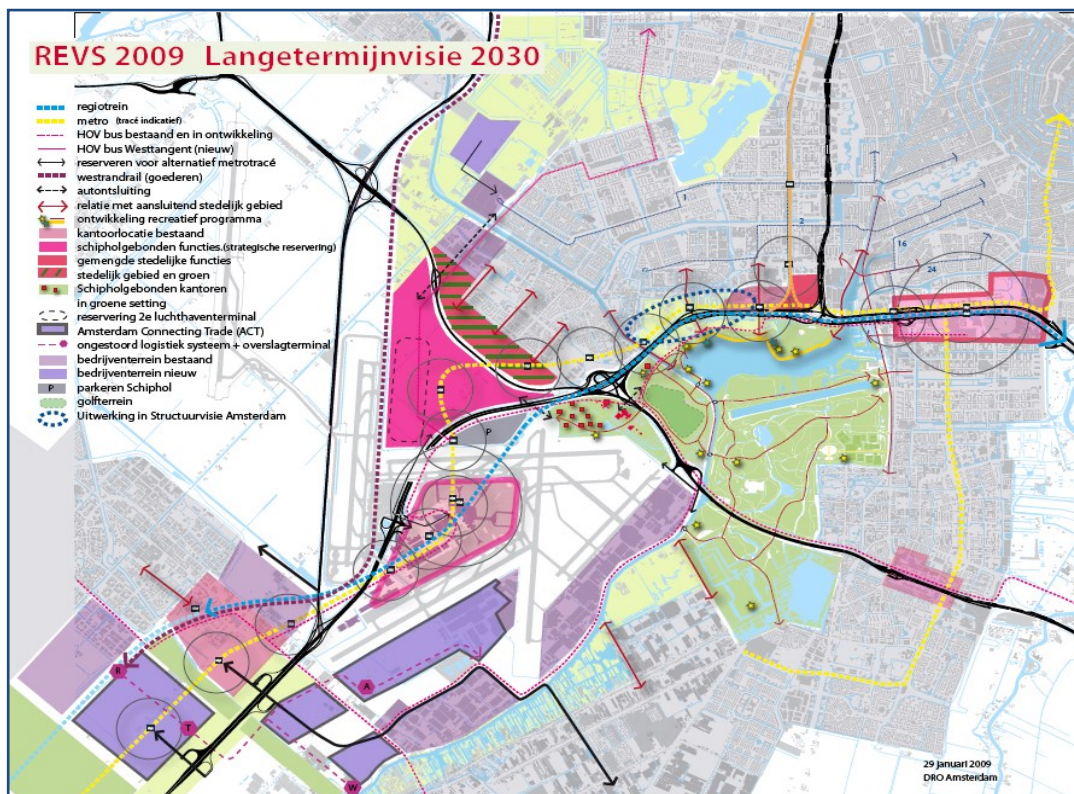
Schiphol ontwikkelt zich verder op de huidige locatie met specialisatie op knooppuntgebonden verkeer. De ontwikkeling van de regio vertoont op verschillende niveaus een samenhang met de ontwikkeling van Schiphol. Het gaat hierbij om de ontwikkeling van ACT (Amsterdam Connecting Trade), de Schipholdriehoek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

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

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

3.2.2 Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio 2009-2030

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



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

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

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

3.2.3 Selectief vestigingsbeleid

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

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

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

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

3.2.4 Metropoolregio Amsterdam (MRA), Plabeka

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

Binnen het Plabeka verband (Platform Bedrijven en Kantoren) van de Metropoolregio Amsterdam zijn afspraken gemaakt over het planaanbod van nieuwe kantoren en bedrijven tot 2040.

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

3.2.5 Regionale Verkeer- en Vervoerplannen

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

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

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

3.2.6 Conclusie regionaal beleid voor bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve

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

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

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

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

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

3.3.2 Deltaplan Bereikbaarheid

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

De door Schiphol beoogde doortrekking van de Folkestoneweg richting de Beechavenue was voorheen gepland door het plangebied van Corneliahoeve. Deze doortrekking is nu geprojecteerd op en naast de Aalsmeerderweg en over het grondgebied van de luchthaven Schiphol.

3.3.3 Horecabeleid

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

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

Dit moet leiden tot een toekomstig passend horeca aanbod nabij onze leef-, werk- en recreatiegebieden. Het gemeentelijk horecabeleid is met name gericht op het verbeteren van de horecamogelijkheden in de bestaande kernen van Haarlemmermeer. De algemene beleidslijnen voor kantoor-/bedrijventerreinen (ondersteunende horeca, maximaal 150 m² bvo) gelden ook voor het bedrijventerrein dat in het plangebied wordt ontwikkeld.

3.3.4 Welstandsbeleid

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

3.3.5 Reclamebeleid

In veel gevallen is er voor het voeren van reclame een vergunning nodig. Dit kan zijn een omgevingsvergunning (als de reclame een bouwwerk is) of een vergunning op grond van de APV (als de reclame geen bouwwerk is maar wel een verlichte handelsreclame). In beide gevallen wordt de vergunningaanvraag op privaat terrein ge-

toetst aan de loketcriteria. Indien de aanvraag hier niet aan voldoet, wordt de aanvraag beschouwd als maatwerk dat wordt getoetst aan redelijke eisen van welstand. De mate van toetsing is geregeld in de welstandsnota.

Welstandscriteria voor reclamemasten

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

3.3.6 Klimaatbeleid

Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030

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

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

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

Klimaatbeleid Haarlemmermeer

Op 4 september 2008 heeft de gemeenteraad de nota "Kaders klimaatbeleid 2008-2020" vastgesteld. In deze nota zijn de kaders voor toekomstig klimaatbeleid vastgelegd. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is (1) een reductie van de CO₂-uitstoot in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990 en (2) de realisatie van 20 procent duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/ energiebeleid wordt de trias energetica aangehouden als leidend principe: 1. Beperking van de energievraag; 2. Opwekking noodzakelijke energie door gebruikmaking van duurzame energiebronnen; 3. Indien nodig dient de opwekking van de resterende noodzakelijke energie door middel van gebruikmaking van fossiele brandstoffen, zo efficiënt en zo schoon mogelijk te geschieden.

3.3.8 Conclusie beleid gemeente voor bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve

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

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

4 Nieuwe situatie

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

4.1 Opheffen agrarische functie

Agrarische functie

In het plangebied is een bestaande agrarische bedrijfswoning aanwezig met opstallen en omliggend land (woning van de heer G. Pruisen). De grond van de heer G. Pruisen is in mei 2015 verkocht aan Chipshol. Hiervoor zal de bestemming 'Bedrijventerrein' worden opgenomen, de bedrijfswoning en opstallen worden wegbestemd.

4.2 Nieuwe ontwikkelingen

Corneliahoeve

In het plangebied is een bedrijfsontwikkeling beoogd, die middels dit bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt. Dit betreft de ontwikkeling van een bedrijventerrein. Tot 30% van de te ontwikkelen bedrijfsvloeroppervlakte is bedrijfsgebonden kantoorruimte toegestaan.

Te verbreden Aalsmeerderweg

De Aalsmeerderweg wordt verbreed tyussen de Folkestoneweg en de Beech Avenue. Hiervoor nemen we een breedte op van 40 meter.



Stedenbouwkundig concept

Het bedrijventerrein in parkachtige setting sluit aan op de bestaande structuur van het bedrijvenpark Schiphol Rijk. De bestaande structuur wordt doorgezet door de bebouwing in een parkachtige setting te situeren. Daarbij wordt de bestaande groen- en verkeersstructuur vanuit Schiphol Rijk doorgezet naar het nieuwe bedrijvenpark langs de Beechavenue. Op deze manier wordt het concept van Schiphol Rijk versterkt en vormt het nieuwe terrein een geheel met het bestaande terrein. Dit betekent een betere profilering van Schiphol Rijk als geheel. Het accent bij de hoogwaardige bedrijvigheid ligt op een bijzondere beeldkwaliteit, het benutten van zichtlocaties en landmarks. De kwaliteit van het verblijfsgebied is eveneens hoogwaardig en wordt vergelijkbaar met dat van Schiphol Rijk.

Programma

Het bedrijventerrein zal ontwikkeld worden als hoogwaardig bedrijventerrein. Er is ruimte voor hoogwaardige functies; bedrijven in combinatie met kantoor. De kantoorfuncties zijn ondersteunend aan de bedrijfsfuncties. Ook wordt gedacht aan high techfuncties als datacentra.

Verkeerstructuur

Het bedrijventerrein wordt op een vergelijkbare manier ontsloten als Park Schiphol Rijk. Dit betekent dat er een ontsluiting op de Beechavenue komt. Daarnaast is een ontsluitingsmogelijkheid op de Aalsmeerderweg bedacht. Op deze wijze is een goede verkeerscirculatie en -afwikkeling mogelijk. Tevens is een tweede ontsluiting belangrijk als calamiteitenontsluiting. Er komt geen aansluiting direct op de omgelegde N201.

Het terrein is op goede wijze met het Openbaar Vervoer bereikbaar. In de directe nabijheid is een bushalte (nabij kruising Beechavenue, Aalsmeerderweg) die onderdeel uitmaakt van de (H)OV ontsluiting van Schiphol. In de toekomst zullen meer HOV lijnen in de nabijheid aangelegd worden.

Per fiets is het terrein bereikbaar vanaf de Aalsmeerderweg. Langs de Kruisweg ligt de toekomstige snelfietsroute Aalsmeer-Schiphol-Hoofddorp. Voor voetgangers en fietsers zal het bedrijvenpark goed ontsloten worden.

Verkeer in groter verband

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

Water en groen

Aan de zuidoostzijde van het terrein zal een brede hoogwaardige parkzone gerealiseerd worden, aansluitend op de bestaande parkzone en zichtlijnen in Schiphol Rijk. Binnen deze zone zijn langzaam verkeerverbindingen mogelijk en kan de watercompensatie gerealiseerd worden. Deze watercompensatie is nodig door het toenemen van het verharde oppervlakte en betreft minimaal 15% van de toename van het verharde oppervlak.

Parkeren

Het bedrijventerrein zal voldoen aan de parkeernormen zoals vastgesteld in het Deltaplan Bereikbaarheid. Uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein opgelost wordt. Vanwege de hoogwaardige uitstraling van het terrein zullen ook de parkeeroplossing van kwalitatief hoog niveau zijn. Hierbij is het zowel mogelijk om het parkeren, halfverdiept, gebouwd, op het dak of op maaiveld op te lossen. De parkeeroplossingen zullen bijdragen aan de kwaliteit van de (openbare) buitenruimte.

Een datacentre valt in de categorie arbeidsextensief, bezoekersextensief. Op deze locatie en zolang er nog geen HOV dichtbij is geldt een parkeernorm van 0,9 pp per 100 m2 bvo.

Parkmanagement en beheer

Het terrein komt geheel in beheer van een Parkmanagement organisatie waarbij zaken als afvalverwerking, vervoersmanagement, gedeelde voorzieningen opgelost worden. Het gebied kent geen openbare ruimte die in beheer komt van de gemeente.



5 Onderzoek en beperkingen

5.1 Water

De inhoud van de waterparagraaf is opgesteld in overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland (HHvR). Dit om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Voor gebied van de Corneliahoeve (Pruissen II) zal een percentage van ten minste 15 % gelden van de 'toename van het verhardingsoppervlak'.

Chipshol heeft aangegeven dat zij een watertoets zal vragen aan het Hoogheemraadschap Rijnland. Na dit overleg zal het invullen van het formulier voor de 'Watertoets' nog slechts een formaliteit kunnen zijn. In de ontwerpfase zullen de resultaten worden opgenomen.

5.1.1 Wet- en regelgeving en beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in 2015 een 'goede toestand' hebben en dat heel Europa duurzaam omgaat met water.

Waterwet

De Waterwet (2009) regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet helpt Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie.

Het Nationaal Waterplan

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

Provinciaal waterplan Noord-Holland 2010-2015

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

Waterbeheerplan 2010-2015

In het Waterbeheerplan geeft het HHvR aan wat de ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water.

Waterstructuurvisie

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

De keur

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

Structuurvisie Haarlemmermeer en water

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

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

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

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

5.1.2 Bestaande en toekomstige situatie

In de bestaande situatie is sprake van akkerland en een agrarisch perceel met bedrijfsbebouwing en dienstwooning.

Het bebouwde oppervlak is ca. 1400 m², verharding ca. 2200 m² excl. toegangsweg. Totaal verhard opp. ca. 4.000 m².

Oppervlak te ontwikkelen gebied: 150.000 m²
Oppervlakte reststrook zuidzijde N201: ca. 6.300 m²

Bestemmingsplan met flexibele invulling.

Bebouwingspercentage max. 60 %; gemiddeld bebouwingspercentage 50 % (inrichtingsmodel).

Bebouwd oppervlak:	75.000 m ²	50 %
Loading area's:	10.000 m ²	6,5 %
Parkeren maaiveld	10.000 m ²	6,5 %
Wegen c.a.	15.000 m ²	10 %

Totaal verhard	110.000 m ²	73 %
Bestaande verharding	4.000 m ²	
Toename verharding		
106.000 m ² ---- 15 %	=	16.000 m ² 10,7 % compenserend water
Groen	24.000 m ²	16,3 %

Verantwoording aanwezige water:

Bij de uitwerking van een inrichtingsplan voor het onderhavige bestemmingsplangebied speelt het water niet alleen een rol voor de waterhuishouding, maar tevens een zeer belangrijke rol in de beeldkwaliteit, in samenhang met de groenstructuur.

Als 'basis'-structuur kan tenminste worden uitgegaan van randsloten aan drie zijden van het plangebied op de gebiedsgrens. Daarnaast kan gedacht worden aan een min of meer centrale waterpartij, die in combinatie met groen zal bijdragen aan een bescheiden verblijfsgebied met beeldkwaliteit.

Tenslotte zal de waterstructuur aan beide zijden van de toekomstige N201 worden aangevuld met substantiële waterpartijen.

Randsloten 3,00 m' tot erfgrans: 3.600 m²
(west, noord en oostzijde: l = 1200 m')

Centrale waterpartij (10 m' x 400 m')	4.000 m2
Zuidzijde plangebied (schegvorm)	4.000 m2
Aandeel reststrook zuidoostzijde N201	4.400 m2

Totaal	16.000 m2

5.1.3 Vooroverleg Hoogheemraadschap van Rijnland

In een vooroverleg met het Hoogheemraadschap is de watercompensatie binnen het bestemmingsplangebied aan de orde geweest. Het zoeken naar compensatie elders in het peilgebied zal niet nodig zijn.

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

5.1.4 Conclusie Water

In het vooroverleg met het Hoogheemraadschap is aangegeven dat de hier gegeven opgave voldoende wordt geacht voor behandeling van het aspect 'watercompensatie' in het onderhavige bestemmingsplan. De concretisering c.q. verdere uitwerking van de precieze omvang en structuur van het waterbergend systeem zal aan de orde zijn in het overleg met het Hoogheemraadschap in het kader van het verkrijgen van de watervergunning.

5.2 Bodem

5.2.1 Wet- en regelgeving en beleid

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

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

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

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

5.2.2 Bodemonderzoek

De gronden van het plangebied 'Rozenburg Corneliahoeve' vallen in twee gebieden, waarvoor eerder een historisch bodemonderzoek heeft plaatsgevonden. Voor het bestemmingsplan 'Schiphol' zijn de bevindingen neergelegd in de rapportage *"Historisch onderzoek plangebied Schiphol", gemeente Haarlemmermeer, september 2008*. Voor het bestemmingsplan 'Schiphol-Rijk' zijn de bevindingen neergelegd in het rapport *"Historisch Bodemonderzoek Schiphol Rijk, Gemeente Haarlemmermeer 2011"*.

In genoemde onderzoeken wordt beschreven of de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de vaststelling van de bestemmingsplannen. De bodemkwaliteit ter plaats van de reeds aanwezige bebouwing is buiten beschouwing gelaten; eventuele verontreinigingen aldaar kunnen namelijk geen belemmering opleveren.

Bodemkwaliteitskaart

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

Algemene bodemkwaliteit

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

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

Het onderhavige plangebied is tot op heden in gebruik door een agrarisch bedrijf, zoals deze van oudsher langs de oorspronkelijke polderwegen (waaronder de Aalsmeerderweg) aanwezig zijn.

De erven en ontsluitingswegen van deze boerderijen, inclusief de met puin verharde landbouwwegen, dammetjes en met verdacht materiaal gedempte sloten zijn verdachte op bodemverontreiniging.

Tevens kunnen nog onbekende ondergrondse tanks worden aangetroffen.

Gezien het feit dat op de betreffende gronden sprake is van een 'verdachte' locatie zal voorafgaand aan een concreet bouwplan *nader* bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd om vast te stellen of de bodem op de precieze locatie geschikt is voor het bouwplan. Indien deze niet geschikt is, kan deze door middel van een eventuele bodemsanering geschikt gemaakt worden. Bij het uitvoeren van een bodemonderzoek moet tevens rekening worden gehouden met perceelsgebonden activiteiten uit het verleden.

5.2.3 Conclusie bodem

Voor het vaststellen van het bestemmingsplan bestaan geen belemmeringen. Bij een concreet bouwplan is nader bodemonderzoek, en een eventuele bodemsanering, vereist.

5.3 Archeologie

5.3.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

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

Erfgoed op de kaart

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

5.3.2 Onderzoek Cultuurhistorie

De gronden worden agrarisch gebruikt. Een aantal historisch geografische waarden is deels nog herkenbaar in en om het gebied; het wegenpatroon van de droogmakerij (Aalsmeerderweg) en het afwateringspatroon. De geplande ontwikkeling heeft invloed op de genoemde historische waarden. Bij de ontwikkeling wordt getracht hier zoveel mogelijk rekening mee te houden. Er zijn in het plangebied of de directe omgeving geen rijks-, provinciale of gemeentelijke monumenten aanwezig. Er bevinden zich geen beschermde stads- en dorpsgezichten in het plangebied.

5.3.3 Onderzoek Archeologie

De kans op het aantreffen van archeologische waarden in het plangebied is zeer laag. Het plangebied ligt in een omgeving die vanwege de zeer natte condities weinig aantrekkelijk is geweest voor bewoning en waar eventuele vroege bewoningssporen zullen zijn verdwenen door de latere erosie van het Haarlemmermeer en de vervening. Het Pleistocene dekzandoppervlak is in het plangebied vermoedelijk intact, maar ligt diep en zal door de ontgravingen niet en door heipalen slechts in geringe mate verstoord worden. In het plangebied en directe omgeving

zijn vooralsnog geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen. Er bestaat een zeer geringe kans op het aantreffen van oeverversterkingen uit de achttiende eeuw. De kans op het aantreffen van archeologische vindplaatsen op het Pleistocene oppervlak wordt eveneens zeer laag ingeschat.

De Cultuurcompagnie Noord-Holland heeft een quick-scan Archeologie uitgevoerd. De conclusie was, dat conform het gestelde in de 'Erfgoednota' van de Haarlemmermeer - vastgesteld 17 februari 2011 – archeologisch onderzoek is vereist bij plannen van 10.000 m² en groter. Dit is op het bestemmingsplangebied van toepassing; derhalve is een nader onderzoek noodzakelijk in de vorm van een bureau-onderzoek.

Gebleken is dat het onderzoeksgebied reeds deel uitmaakt van het gebied waarvoor RAAP Archeologisch Adviesbureau een bureau-onderzoek heeft gedaan in het kader van het bestemmingsplan 'Schiphol'.

De bevindingen van dit bureauonderzoek zijn neergelegd in het "RAAP-rapport 1812" d.d. 20 januari 2010, Ciscode: 31177.

Er hoeft in dit bestemmingsplan geen archeologische dubbelbestemming te worden opgenomen. Eventuele archeologische vondsten moeten – conform artikel 53 van de Wet op de archeologische monumentenzorg – verplicht gemeld worden bij de gemeente Haarlemmermeer.

Op basis van de gespecificeerde archeologische verwachting kan worden geconcludeerd dat, met uitzondering van één perceel; aan de Aalsmeerderweg, in het plangebied een lage verwachting geldt voor het aantreffen van waardevolle, intacte archeologische resten. Het betreft bovendien geen met de gebruikelijke middelen opspoorbare resten.

5.3.4 Conclusie Cultuurhistorie en Archeologie

Geconcludeerd wordt dat archeologie geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan.

5.4 Flora en Fauna

5.4.1 Wet- en regelgeving en beleid

Vogel- en Habitatrichtlijn

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

Natuurbeschermingswet

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

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

Flora- en Faunawet

De Flora- en Faunawet regelt de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen die voorzien in een bescherming van vogel-, planten- en diersoorten en hun leefomgeving. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden.

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

5.4.2 Onderzoek Flora en Fauna

Gebiedsbescherming

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

Soortenbescherming

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

- Het onderzoeksgebied is in potentie geschikt voor beschermde soorten amfibieën, vogels en (kleine) zoogdieren.
- Gezien het aanwezige biotoop, het oppervlak, de geografische ligging en informatie uit de vakliteratuur over populaties in de omgeving, zullen van de amfibieën en (kleine) zoogdieren (behalve vleermuizen!) alleen licht beschermde soorten aanwezig zijn.
- Voor de aangetroffen of verwachte licht beschermde soorten gelden geen verbodsbepalingen als werkzaamheden worden verricht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Een ontheffing is dan niet nodig.
- In het plangebied kunnen broedvogels voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van maart tot en met juli.
- In het plangebied kunnen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels voorkomen, namelijk die van Huismus, in bomen broedende roofvogels en de Kerkuil. Indien in het kader van de herinrichting werkzaamheden worden verricht aan geschikte gebouwen of bomen, is onderzoek naar in gebruik zijnde verblijfplaatsen van deze vogelsoorten noodzakelijk (zie voor de optimale onderzoeksperiode Tabel 1). Worden tijdens vervolgonderzoek dergelijke verblijfplaatsen gevonden, dan dienen eventuele (negatieve) effecten van de ruimtelijke ingreep te worden beoordeeld. Daarbij wordt zowel de verblijfplaats als de (directe) omgeving die nodig is voor het succesvol functioneren daarvan, betrokken. Zijn er negatieve effecten aanwezig, dan dient een ontheffingsaanvraag te worden ingediend, waarin passende mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven.
- In het plangebied kunnen vleermuissoorten voorkomen. Alleen indien er werkzaamheden worden verricht aan het woonhuis op het erf, welke geschikt wordt geacht voor vleermuissoorten, wordt een vervolgonderzoek aanbevolen naar de aanwezigheid van vleermuizen (zie voor de optimale onderzoeksperiode Tabel 1). Als er vleermuizen aanwezig zijn, dan dient een ontheffingsaanvraag te worden ingediend, waarin passende mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven.
- Aanbevolen vervolgonderzoek kan plaatsvinden bij een concreet bouwplan waarbij daadwerkelijk ingrijpend aan geschikt geachte bebouwing wordt gewerkt. Er dient dan wel rekening gehouden te worden met de aangegeven onderzoeksperiodes.

5.4.3 Conclusie Flora en Fauna

In het plangebied is geen andere natuurwetgeving van toepassing dan de Flora- en faunawetgeving. Voor het bestemmingsplan vormt het aspect Flora en Fauna geen belemmering.

Indien in het kader van ontwikkeling werkzaamheden aan bestaande bomen worden uitgevoerd is vervolgonderzoek naar beschermde vogels vereist. Bij werkzaamheden aan het bestaande woonhuis en/of het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid (van agrarisch naar bedrijventerrein) is een vervolgonderzoek naar vleermuizen en eventueel een ontheffingsaanvraag (met passende mitigerende en compenserende maatregelen) noodzakelijk.

5.5 Geluid

5.5.1 Wet en regelgeving en beleid

Wegverkeer

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

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

Aan de Hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder¹.

Industrielawaai

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

Luchtverkeerslawaai

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

Cumulatie van geluidsbelasting

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

5.5.2 Geluidbronnen

Industrielawaai

Het plangebied is gelegen binnen het bestaande gezoneerde bedrijventerrein Schiphol. Bij de beschouwing van het totale industriegekluid is het geluid vanwege proefdraaien van vliegtuigmotoren van dominant belang. In dit onderzoek zal al het zogenaamde overig geluid in het plangebied c.q. binnen de huidige begrenzing van het gezoneerde bedrijventerrein cumulatief worden beschouwd.

In het plangebied wordt maximaal milieucategorie 3.2 toegestaan. Volgens de VNG uitgave Bedrijven en milieuzonering editie 2009 bedraagt de streefafstand voor het aspect geluid bij milieucategorie 3.2 maximaal 100 meter. De omgeving kan worden getypeerd als gemengd gebied. Dit betekent dat indien wordt voldaan aan een richtafstand van 50 meter geen aanvullend akoestisch onderzoek nodig is.

Wegverkeer

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

5.5.3 Akoestisch onderzoek

Industrielawaai

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

Gezoneerd bedrijventerrein

Uit de berekeningen blijkt dat de totale geluidbelasting (overig geluid + proefdraaien) past binnen de verleende MTG-waarden. Ter plaatse van de zonebewakingspunten wordt ruim voldaan aan de -10 dB doelstelling. De planontwikkelingen zijn inpasbaar binnen de vigerende geluidzone.

Niet-gezoneerd bedrijventerrein

Uit de beoordeling blijkt dat ruim wordt voldaan aan de streefafstand van 50 meter tot geluidgevoelige bebouwing (woningen). De planontwikkelingen zijn ten aanzien van het aspect geluid inpasbaar.

Wegverkeerslawaaai

Nieuwe wegen binnen projectlocaties

Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van het wegverkeer op de binnen het plangebied te realiseren nieuwe wegen ter plaatse van de nabijgelegen woningen ruim wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 43 dB inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110 g Wet geluidhinder. Er behoeft geen hogere waarde procedure te worden gevoerd. De op het gezoneerde bedrijventerrein gelegen bestaande agrarische bedrijfswoning Aalsmeerderweg 564 geniet in het kader van de Wet geluidhinder formeel geen bescherming. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting op deze woning maximaal 53 dB bedraagt inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder. Bij een overschrijding van 5 dB van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is nog sprake van voldoende goed woon- en leefklimaat. Aan de eisen ten aanzien van een 'goed ruimtelijke ordening' wordt derhalve voldaan. De in het plangebied gelegen wegen zijn ten aanzien van het aspect geluid inpasbaar.

Verkeersaantrekkende werking

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

5.5.3 Conclusie geluid

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

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit legt de belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit vast. De hoofdlijnen van deze wet zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De luchtregelgeving is uitgewerkt in een aantal Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en Ministeriele Regelingen.

Wet Milieubeheer

In bijlage II van de Wet milieubeheer staan voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). In de Nederlandse situatie leveren alléén de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) op een aantal locaties problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

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

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

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

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

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

5.6.2 Onderzoek luchtkwaliteit

In en in de nabijheid van het plangebied zijn geen rijkswegen gelegen, maar wel provinciale wegen (omgelegde N201+). Voor de aanleg van de omgelegde N201+ is in het kader van eerdere planologische procedures reeds eerder luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.

Het bestemmingsplan is tevens gelegen binnen de invloedssfeer van de luchthaven Schiphol.

De nieuwe ontwikkelingen binnen het Corneliahoeve zijn nog niet volledig uitgewerkt. Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan worden er geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Op dit moment bestaan er 3 varianten. Vooralsnog is gerekend met de worst-case variant. Deze bestaat uit 75.000 m2 aan logistieke bedrijven. Voor deze ontwikkelingen zijn geen reserveringen in het NSL opgenomen. Dit betekent dat de gewenste ontwikkeling niet op basis van het NSL kan worden onderbouwd. Uit de NIBM-toets op basis van de NIBM-tool blijkt dat bij deze variant de bijdrage van het extra verkeer mogelijk in betekende mate is. Uit nader onderzoek (CARII) is gebleken dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekende mate is. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk.

5.6.3 Conclusie luchtkwaliteit

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

5.7 Externe Veiligheid

5.7.1 Wet- en regelgeving en beleid

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

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

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

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

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb, 2011) is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

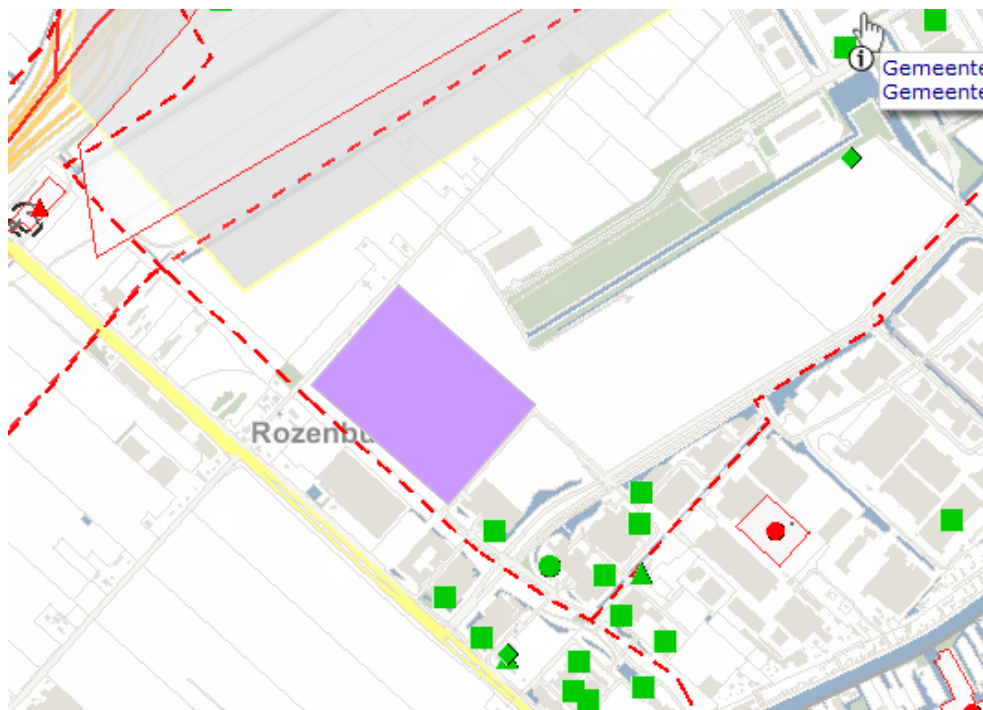
5.7.2. Onderzoek externe veiligheid

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

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

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

Risicokaart Noord-Holland



Uitsnede van de 'Risicokaart Noord-Holland

Vervoer gevaarlijke stoffen

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

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

Het invloedsgebied strekt zich aan beide zijden van de N201 uit en moet bv. voor LPG gesteld worden op 252 m'. Binnen dit invloedsgebied ligt ca. 8,95 hectare plangebied met een personendichtheid van 114 personen per hectare.

Ter toelichting:

Vanwege de onzekere markt voor bedrijvigheid in het algemeen en kantoren in het bijzonder, is voor het bestemmingsplan een ruime omschrijving gekozen voor wat de toegestane bedrijven betreft. Gemikt wordt op multifunctionele gebouwen met een hoogwaardige (kantoorachtige) uitstraling. Gedacht moet daarbij ook worden aan logistieke bedrijven en data-centers. Aangezien het voor de hand ligt om voor de hoogwaardige gebouwen te kiezen voor de zichtlocaties (dus front makend naar de N201), moet bij de bepaling van de personen-dichtheid

binnen het invloedsgebied rekening gehouden worden met een belangrijk aandeel kantoorruimten in de eerste zone langs de N201. Vanwege het Multi-functionele karakter wordt hierbij per 40 m2 bvo gerekend op één persoon.

De berekening heeft geleid tot een gemiddelde dichtheid binnen het invloedsgebied van 114 pers./ha. Dit kan vergeleken worden met de onderzoeksresultaten voor het bestemmingsplan "N201".

In de volgende tabel zijn de personen-dichtheden gegeven voor de gebiedsdelen die langs het weggedeelte binnen het bestemmingsplan N201 aanwezig zijn:

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

Schatting personen aanwezig

Met het gebiedsdeel betreffende het onderhavige bestemmingsplan moet aan deze lijst worden toegevoegd: voor 2020 aantal personen overdag 114/ha (1023 pers.) en s' nachts 5/ha (50 pers.)

Een tweede gegeven betreft de aard en omvang van gevaarlijke stoffen met tankauto's voor de huidige en voor de toekomstige situatie, weergegeven in onderstaande tabel:

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

Transportintensiteit 2010 (aantal beladen transporten per jaar)

Vastgesteld kan worden dat het groepsrisico bij het transport van gevaarlijke stoffen over de N201 toeneemt, zowel door de toename van het aantal aanwezige personen binnen het invloedsgebied, als door de toename van het aantal transporten van gevaarlijke stoffen per jaar.

De ontwikkelingen, welke door het bestemmingsplan “Rozenburg Corneliahoeve” worden mogelijk gemaakt, hebben geen invloed op het aantal transporten van gevaarlijke stoffen.

In het onderzoek voor het bestemmingsplan “N201” is de toename van het groepsrisico berekend op **0,066 maal de oriëntatiewaarde** in de toekomstige situatie.

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

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

Conclusie

Uit het bovenstaande blijkt dat de toename van het groepsrisico beperkt is en onder de oriëntatiewaarde blijft. De ontwikkelingsmogelijkheden, die door het onderhavige bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, worden verantwoord geacht.

Handreiking Risicoanalyse Transport

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

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

Toetsing plaatsgebonden risico:

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

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

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

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

Toetsing groepsrisico (onder aangegeven drempelwaarde x 10 blijven)

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

- geen transporten van LT3, GT4 of GT5;
- GF3 = 825, dichtheid per ha = 114 personen, plangebied begint op ca. 40 meter uit het hart van de weg; de eerste bebouwing komt op ca. 60 m’.

Bij een dichtheid van 100 personen per hectare is bij een afstand 40 meter de drempelwaarde 1550. Aangenomen kan worden dat bij een dichtheid van 114 personen per hectare de drempelwaarde niet lager is dan 825.

Conclusie

Er hoeft geen RBM II – berekening te worden toegepast.

Gasleiding

De hogedruk aardgasleiding W-529-01 die naast het plan Rozenburg Corneliahoeve ligt, ligt op ongeveer 26 meter afstand van de plangrens. Het is een 12”, 40 bar gasleiding. Daarvan is het 100% letaliteitgebied 70 meter. Volgens het EV beleid mogen hierbinnen geen ontwikkelingen zoals grote kantoren gerealiseerd worden. In het bestemmingsplan worden geen zelfstandige kantoren mogelijk gemaakt. Logistieke bedrijvigheid is wel mogelijk. Het risico is berekend met Carola.

Ten noordwesten van het plangebied loopt een buisleiding van Defensie (P31B) parallel aan de Kaagbaan. De afstand tot het plangebied varieert van ca. 375 meter tot ca. 470 meter. Deze afstand vormt geen belemmering voor de realisering van het bedrijvengebied.

Plaatsgebonden risico

De berekeningen hebben niet geleid tot een plaatsgebonden risicocontour van $1.0 \cdot 10^{-6}$ per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Groepsrisico

Zowel in de huidige situatie als de toekomstige situatie is het groepsrisico een factor 0.002 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is en blijft circa 500 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde.

5.7.3 Verantwoording groepsrisico

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

5.7.4 Conclusie Externe Veiligheid

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

5.8 Hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

5.8.1 Wet- en regelgeving en beleid

Luchthavenindelingbesluit

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

20 Ke-contour

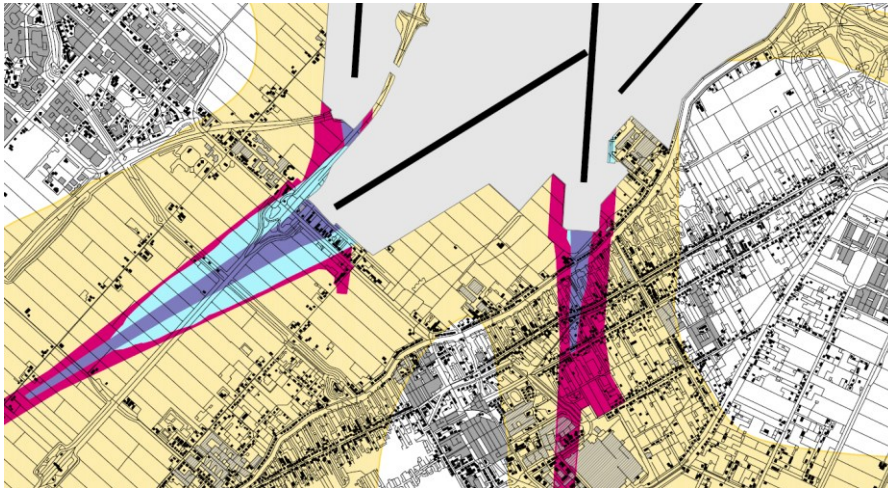
Schiphol heeft voor de toekomst ruimte nodig heeft om uit te breiden. Daarom mogen binnen de zogenoemde 20 Ke-contour geen nieuwe uitleglocaties ten behoeve van woningbouw worden ontwikkeld. Herstructurering en intensivering in bestaand gebouwd gebied zijn binnen de 20 Ke-contour nu en in de toekomst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

5.8.2 Onderzoek hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

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

Bouwbeperkingen

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



Overzichtskaart Beperking bebouwing

bij het Luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol

Gronden aangewezen met nummer	Toegestane gevoelige objecten
1 *)	- Woningen, voor zover rechtmatig aanwezig en bewoond op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Bedrijfsgebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven
2 *)	- Woningen, voor zover rechtmatig aanwezig en bewoond op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Bedrijfsgebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven
*) Zie voor de gronden bedoeld in artikel 2.2.1 aangewezen met de nummers 1 en 2: bijlage 3A schaal 1:2.000	
3 *)	- Gebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven
4 *)	- Gebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Bedrijfsgebouwen - Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven
*) Zie voor de gronden bedoeld in artikel 2.2.1 aangewezen met de nummers 3 en 4: bijlage 3B schaal 1:10.000	

Hoogtebeperking

Voor het plangebied gelden hoogtebeperkingen van maximaal 20 meter.

Beperking aantrekking vogels

In het plangebied gelden beperkingen voor vogelaantrekkende functies. De aangelegde waterpartijen in het kader van de watercompensatie leverden geen strijdigheid op met het Luchthavenindelingsbesluit omdat deze kleiner dan 3 hectare zijn. Dit aspect vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.8.3 Conclusie hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

Voor de realisatie van het bestemmingsplan dient de maximaal toelaatbare hoogte in acht genomen te worden, dan wel worden door het Ministerie van Infra en Milieu ontheffingen verleend. In het bestemmingsplan zijn regels conform deze beperkingen opgenomen.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Exploitatie

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

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

6.2 Procedure Wet ruimtelijke ordening

6.2.1 Inspraak

De Wet ruimtelijke ordening kent voor het bestemmingsplan geen verplichting meer voor het voeren van een inspraakprocedure. In de gemeentelijke inspraak verordening is het bieden van inspraak gekoppeld aan beleidsontwikkeling.

In de participatieverordening 2008 is voor het bestemmingsplan geen participatie voorgeschreven.

Over de inhoud van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met Chipshol.

6.2.2 Wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. Bro)

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

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

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

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

- N.V. Nederlandse Gasunie
- Schiphol Group

Ook deze reacties zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien in de Nota Vooroverleg.

6.2.3 Vaststelling bestemmingsplan

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

7 Juridische aspecten

7.1 Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve is het bieden van een juridisch kader voor de realisatie van een bedrijfsontwikkeling. De verschillende bestemmingen zijn globaal van opzet en bieden een directe bouwtitel. Verder bevat het plan voor een perceel binnen het reserveringsgebied van de parallelle Kaagbaan een wijzigingsbevoegdheid om op het moment dat genoemde baan definitief niet doorgaat tot ontwikkeling van een bedrijventerrein te komen.

7.2 Opzet regels en verbeelding

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

Op de verbeelding zijn aan de binnen het plan aanwezige gronden bestemmingen toegekend. Daarbinnen komen functie- en bouwaanduidingen en gegevens over maatvoering voor. Door middel van over de bestemmingen heen liggende gebiedsaanduidingen zijn daarnaast extra regels van toepassing.

De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Deze zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP bepaalt kleur en codering van de bestemmingen. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde (per soort bestemming). Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een artikel in de regels. De regels omschrijven in samenhang met aanduidingen op de kaart op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden en wat, en of, er gebouwd mag worden.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken;

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

7.3 Toelichting op de regels en verbeelding

7.3.1. Inleidende bepalingen

In de begripsbepalingen zijn de (standaard)omschrijvingen van in de regels voorkomende begrippen opgenomen.

7.3.2. Bestemmingsregels en Algemene regels

Bestemming Agrarisch

Deze bestemming geldt conform de regels van het Barro binnen het reserveringsgebied van de parallelle Kaagbaan. In deze bestemming is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming 'Agrarisch' te wijzigen in de bestemming 'Bedrijventerrein' op het moment dat de parallelle Kaagbaan definitief niet doorgaat.

Bestemming Bedrijventerrein

Er is gekozen voor de bestemming 'Bedrijventerrein'. De systematiek is vergelijkbaar met de systematiek van de bestemming 'Bedrijf', maar binnen de bestemming zijn ook ontsluitingswegen, water en groen mogelijk gemaakt. Dit houdt in dat de inrichting van het gebied meer flexibel plaats kan vinden. Er is een maximale bouwhoogte en maximaal bebouwingspercentage opgenomen.

Bestemming Groen

Een strook grond aan de oostkant van de omgelegde N201 kan worden ingericht als groenstrook.

Bestemming Verkeer

De Folkestoneweg kent momenteel vier rijstroken en eindigt in de richting van Rozenburg met een bocht naar rechts en kort daarna met een bocht naar links de Aalsmeerderweg op. De Aalsmeerderweg is daarbij ingericht voor twee rijstroken. Er was een idee om de Folkestoneweg rechtdoor te laten lopen naar de Beechavenue. Dat idee is inmiddels verlaten. Teneinde een betere doorstroming van het (vracht)verkeer te laten plaatsvinden, is het beter om de Aalsmeerderweg vanaf eerdergenoemde bocht tot aan de Beechavenue te verbreden naar vier rijstroken. De hiervoor benodigde gronden bevinden zich gedeeltelijk op het luchthavengebied en zijn evenals de Aalsmeerderweg eigendom van de luchthaven Schiphol.

De breedte van de te verbreden Aalsmeerderweg wordt teruggebracht van 50 meter (ontwerpbestemmingsplan) naar 40 meter, aangezien laatstgenoemde breedte voldoende is voor het realiseren van de beoogde ontwikkeling.

Parkeerregels

Sinds eind 2014 is het niet meer mogelijk om omgevingsvergunningen te toetsen aan parkeernormen in de bouwverordening. Deze zijn vervallen.

Daarom is het nodig een algemene bepaling in bestemmingsplannen op te nemen, die, middels een verwijzing naar het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (december 2013), waarborgt dat bij bouwplannen voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid

Wijzigingsbevoegdheid

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders opgenomen voor het wijzigen van de agrarische bestemming naar de bestemming bedrijventerrein. Hiervan kan alleen gebruik worden gemaakt op het moment dat de rijksoverheid heeft besloten dat de parallelle Kaagbaan definitief niet doorgaat of de reservering daarvan wordt opgeheven.

Gebiedsaanduidingen

Het plangebied kent verder de volgende gebiedsaanduidingen, voor gebieden waar een speciale regeling geldt. Het betreft: 'geluidzone - gezoneerd industrieterrein', 'geluidzone - industrie' en 'luchtvaarverkeerzone - Luchthavenindielingsbesluit'.

7.4 Overgangsrecht

Het overgangsrecht heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken, die op het tijdstip van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan gebouwd zijn of op grond van een reeds verleende of een nog te moeten afgeven bouwvergunning, gebouwd mogen worden en afwijken van de bouwregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een bouwvergunning of omgevingsvergunning is verleend, gebouwd worden zolang de bestaande afwijking maar niet vergroot wordt en het bouwwerk niet (grotendeels) wordt vernieuwd of veranderd.

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

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

7.5 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridische instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. Het handhavingsbeleid is erop gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

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

Met deze oogmerken is in dit bestemmingsplan gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels – binnen de beperkingen en regels die de milieuwetgeving met zich meebrengt. Hoe groter de eenvoud (en daar-

mee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan. Ook geldt hoe minder 'knellend' de regels zijn, hoe kleiner de kans dat het daarmee wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen die regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid van inzien.

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

Overzicht van bijlagen

Onderzoeken

1. Historisch bodemonderzoek Schiphol, september 2008
2. Historisch Bodemonderzoek Schiphol Rijk, 2011
3. Quick-scan Archeologie, De Cultuurcompagnie Noord-Holland
4. Bureauonderzoek Schiphol, RAAP Archeologisch Adviesbureau, 20 januari 2010
5. Quick-scan flora en fauna, rapportage G&G-advies 2012, 9 oktober 2012
6. Akoestisch Onderzoek ASP, maart 2013
7. Luchtkwaliteitsonderzoek ASP, maart 2013
8. Externe Veiligheid, DHV, februari 2011
9. Externe veiligheid, risicoberekening aardgasleiding, maart 201

Overig

10. Nota vooroverleg bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve
11. Zakelijk uittrekstel anterieure overeenkomst

