



Nota van B&W

Onderwerp Vaststelling ontwerpbestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve

Portefeuillehouder drs. M.J. Bezuijen
Collegevergadering 19 maart 2013
Inlichtingen K. Lakerveld (023-5676336) / L. Wolters
Registratienummer 2013.0016650

Samenvatting

Op 29 januari 2013 hebben wij het voorontwerpbestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve vastgesteld. Vervolgens hebben wij het plan in het vooroverleg gebracht als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het voorliggende ontwerpplan.

Wij stellen het ontwerpbestemmingsplan met deze nota vast. We leggen de stukken vervolgens ter visie. Dan heeft een ieder gedurende zes weken de gelegenheid zienswijzen in te dienen.

Inleiding en context

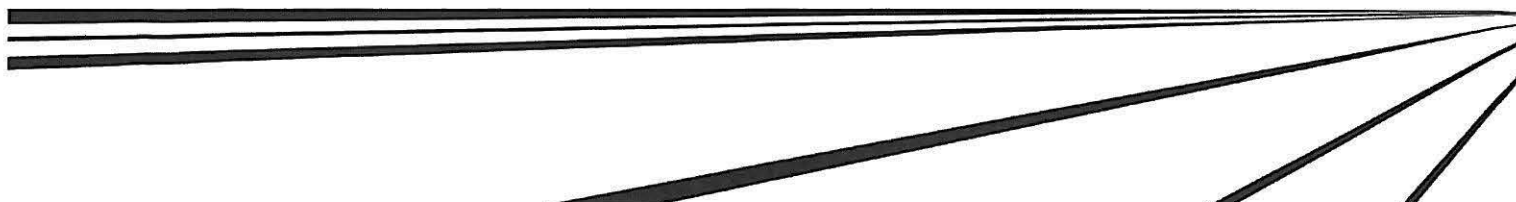
In navolging van de vaststellingsovereenkomst (2007) tussen Chipshol en de gemeente, waarin de gemeente heeft aangegeven op constructieve wijze planologische medewerking te verlenen aan de ontwikkelplannen van Chipshol voor het gebied Rozenburg Corneliahoeve, is het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve opgesteld.

Het plangebied zal de komende jaren een transformatie ondergaan van een agrarische functie naar een bedrijfsfunctie. Op de gronden die in eigendom van Chipshol zijn zal een hoogwaardig bedrijventerrein worden ontwikkeld. Bij de planontwikkeling van dit bedrijventerrein zal rekening gehouden moeten worden met de aanwezigheid van het bestaande perceel van boer Pruissen, met daarop een agrarische bedrijfswoning met opstallen. Bij een eventuele toekomstige beëindiging van de agrarische functie bestaat de mogelijkheid om dit perceel te transformeren ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Inhoud bestemmingsplan

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

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt enerzijds een passende planologische regeling geboden voor de bestaande, en vooralsnog te behouden, agrarische functie en anderzijds een toekomstbestendige planologische basis geboden voor de beoogde functies in het gebied.





Plangebied Rozenburg Corneliahoeve

Resultaten wettelijk vooroverleg

In het kader van het wettelijk vooroverleg ingevolge artikel 3.1.1. Bro is het voorontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de Provincie Noord-Holland, het Hoogheemraadschap van Rijnland, de Luchtverkeersleiding Nederland, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de gemeente Aalsmeer.

Parallel aan het formele vooroverleg is een aantal buitenwettelijke partners in de gelegenheid gesteld tot het geven van een reactie over het voorontwerpbestemmingsplan. De ingekomen reacties zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien en hebben in enkele gevallen geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Zie hiervoor de bij deze nota gevoegde Nota Vooroverleg bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve.

Middelen

Op grond van artikel 6.12 Wro is de gemeente verplicht, bij vaststelling van een bestemmingsplan waarin bouwplannen zijn opgenomen als aangewezen in artikel 6.12 Wro in samenhang met artikel 6.2.1. Bro, een exploitatieplan vast te stellen. Geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld als het verhalen van kosten anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld doordat de gemeente hierover overeenkomsten heeft gesloten met de eigenaren van de binnen het exploitatiegebied gelegen gronden, of doordat de gemeente zelf eigenaar is van bedoelde gronden.

De gemeente zal voor vaststelling van het bestemmingsplan een anterieure overeenkomst met Chipshol afsluiten over het kostenverhaal over het te ontwikkelen terrein. Daarmee kan de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan worden aangetoond en is geen exploitatieplan nodig. De onderhandelingen over de anterieure overeenkomst zullen worden voortgezet.

Communicatie

De overlegpartners worden op de hoogte gesteld van de gemeentelijke reactie op hun opmerkingen en van de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Van de terinzagelegging en de mogelijkheid die een ieder krijgt om zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad, geven wij officieel kennis in de Staatscourant, de Informeer-pagina's van het Witte Weekblad en op de gemeentelijke website.

Besluit

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten om:

1. het ontwerpbestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve vast te stellen;
2. het ontwerpraadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan vast te stellen;
3. het ontwerpraadsvoorstel en bijbehorende stukken gedurende zes weken ter inzage te leggen;
4. deze nota ter informatie te zenden aan de raad.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de portefeuillehouder,



drs. M.J. Bezuijen

Bijlage(n)

- Ontwerpbestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve
- Nota vooroverleg bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve
- Ontwerpraadsvoorstel



Ontwerp Bestemmingsplan

Rozenburg Corneliahoeve

Toelichting



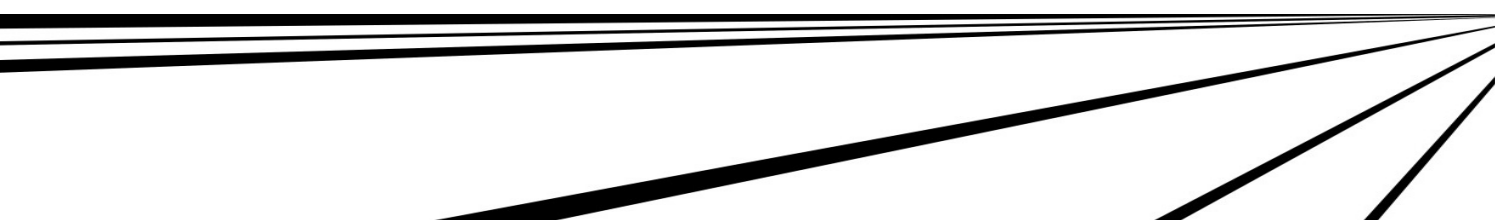
gemeente
Haarlemmermeer

Ontwerp Bestemmingsplan
Rozenburg Corneliahoeve

Toelichting
Maart 2013



gemeente
Haarlemmermeer



INHOUD

MAART 2013	3
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.....	9
2.1 HISTORIE.....	9
2.2 RUIMTELIJKE STRUCTUUR	9
2.3 FUNCTIONELE STRUCTUUR	9
3 Beleid en regelgeving.....	11
3.1 RIJKSBELEID EN EUROPESE RICHTLIJNEN	11
3.2 PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	14
3.3 GEMEENTELIJK BELEID	19
4 Nieuwe situatie	20
4.1 BEHOUD BESTAANDE AGRARISCHE FUNCTIE	21
4.2 NIEUWE ONTWIKKELINGEN	21
5 Onderzoek en beperkingen.....	24
5.1 WATER.....	24
5.2 BODEM.....	26
5.3 ARCHEOLOGIE.....	27
5.4 FLORA EN FAUNA	28
5.5 GELUID	29
5.6 LUCHTKWALITEIT	31
5.7 EXTERNE VEILIGHEID	32
5.8 HOOGTE- EN BOUWBEPERKINGEN DOOR VLIEGVERKEER.....	36
6 Uitvoerbaarheid	38
6.1 EXPLOITATIE	38
6.2 PROCEDURE WET RUIMTELIJKE ORDENING	38
6.2.1 Inspraak	38
6.2.2 Wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. Bro).....	38
6.2.3 Vaststelling bestemmingsplan.....	38
7 Juridische aspecten	39
7.1 ALGEMEEN.....	39

7.2	OPZET REGELS EN VERBEELDING	39
7.3	TOELICHTING OP DE REGELS EN VERBEELDING.....	39
7.4	OVERGANGSRECHT.....	40
7.5	HANDHAAFBAARHEID.....	40
	Overzicht van bijlagen	41

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 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 Pruisen 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.

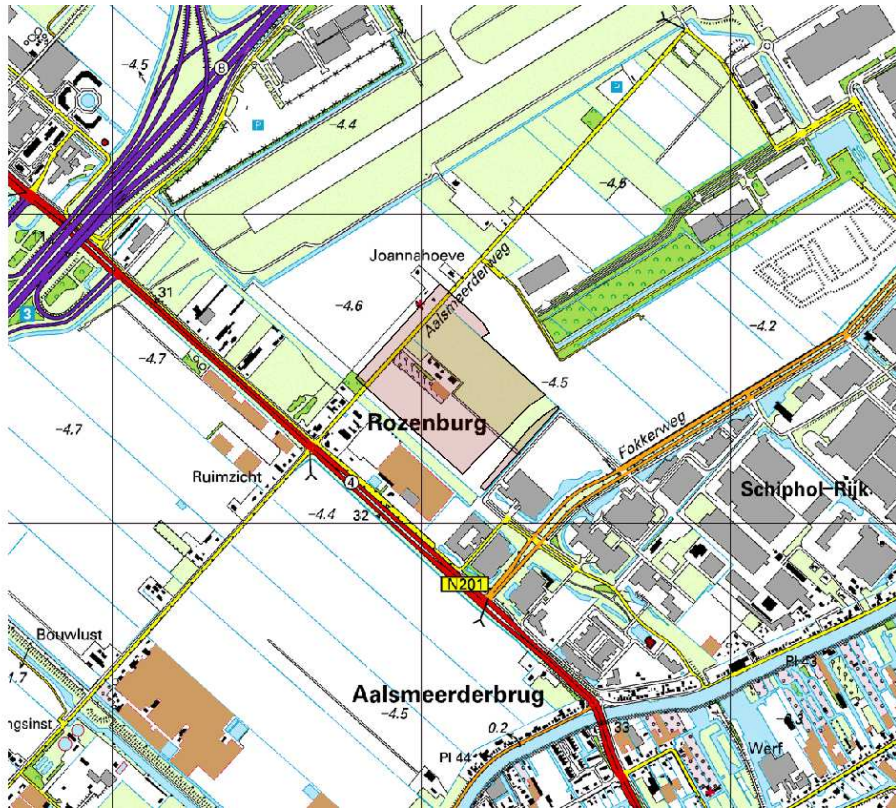
De naam van dit bestemmingsplan is **Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve**. Op ruimtelijkeplannen.nl is dit bestemmingsplan digitaal terug te vinden. De digitale kaart met de geometrisch bepaalde planobjecten, regels en bijlagen staan in het GML-bestand: NL.IMRO.0394.BPGrozcorneliahoev-B001.

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

Daarnaast gelden de volgende overkoepelende regelingen:

- Paraplubestemmingsplan Luchthavenindeling (GS, 2004);
- Bestemmingsplan Paraplubepaling antenne-installaties voor (mobiele) telecommunicatie (GS, 2002);
- Besluit Herziening gebruiks- en overgangsbepalingen (GS, 1990);
- Besluit Aanvulling/Aanpassing van uitwerkingsplanvoorschriften en bestemmingsplanvoorschriften (GS, 1988);
- Paraplubestemmingsplan sexinrichtingen (GS, 2001).

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 familie Pruissen is een van de laatste oorspronkelijke boerenfamilies die nog woonachtig is langs dit deel van de Aalsmeerderweg. Op het perceel, midden in het plangebied gelegen, vinden nog agrarische activiteiten plaats.

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 zal aan de zuidoostkant in de toekomst grenzen 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 parallelle Kaagbaan reservering.

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 boer Pruissen) aanwezig met opstallen en omliggend land. Deze kavel wordt als zodanig 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 openbaarvervoer dienstlijnen gebruik maken, ligt aan de zuidzijde van het plangebied. In de toekomst zal de verlegde N201 aan de zuidoostkant langs het plangebied lopen.



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)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) geeft een totaalbeeld voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden 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.

Voor de drie rijksdoelen worden 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd.



Kaart uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Schiphol is Rijksverantwoordelijkheid

Hiervoor moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Daarom brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies. Behalve wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven. Dan zal het Rijk haar verantwoordelijkheid nemen. Met name gaat het dan om een onderwerp dat nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports (w.o. Schiphol), brainport en greenports; of over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie of werelderfgoed; of over het hoofdnetwerk voor mobiliteit (over weg, water, spoor en lucht) en energie, water en de bescherming van gezondheid van inwoners. Concreet betekent dit onder meer dat het Rijk een separate AMvB 'grondreservering parallelle Kaagbaan Schiphol' gaat opstellen (zie paragraaf 3.1.4).

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).

3.1.2 Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)

Het Rijk gaat voor de Metropoolregio Amsterdam een deelstructuurvisie opstellen. Dit om de Mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen te versterken. In deze Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (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 structuurvisie 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). 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.

3.1.4 Reservering parallelle Kaagbaan

Het Streekplan Noord-Holland Zuid vormde tot 1 april 2008 - door middel van ministeriële brieven en een concept AMvB – het ruimtelijke kader voor de parallelle Kaagbaan waarbinnen de reservering vanuit zowel het nationale als het regionale belang afdoende was geborgd. Deze ruimtelijke reservering is per 1 april 2008 uit het Streekplan komen te vervallen.

Het Rijk heeft de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan per 1 april 2008 overgenomen. De ruimtelijke reservering vervult sindsdien, op een volledige vergelijkbare wijze zoals dat onder het streekplan het geval was, het kader waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

Het Rijk heeft daarbij gemeend om richting de omgeving duidelijker te maken wat het reserveringskader betekent. Met behulp van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB reservering parallelle Kaagbaan) zal het Rijk aangeven dat de ruimtelijke reservering geborgd blijft én dat het mogelijk is om ontheffing aan te vragen.

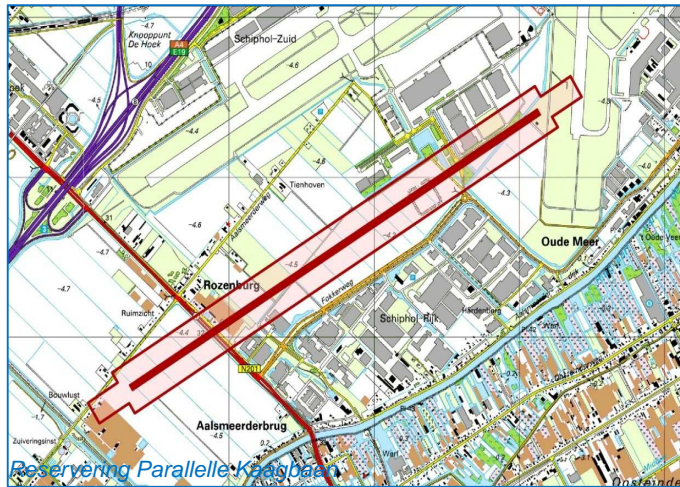
In het bestuurlijk overleg (november 2011) tussen gemeente en het ministerie IenM is van de zijde van de gemeente het belang benadrukt van het inperken van verdere onzekerheid over ontwikkelingen in de directe nabijheid van het reserveringsgebied. Het raakt in die zin ook meer dan alleen het omzetten van een stuk grasland naar reserveringsgebied, maar gaat ook om de houdbaarheid van een langdurige ruimtelijke reservering en het ontbreken van de onderbouwing van nut en noodzaak van een parallelle Kaagbaan.

De aanleg van de parallelle Kaagbaan heeft onacceptabele negatieve effecten voor de geluidshinder en leefbaarheid in Haarlemmermeer, met name Rijsenhout en omliggende kernen, en frustreert niet alleen ruimtelijke ontwikkelingen binnen de invloedssfeer van de parallelle Kaagbaan maar ook de economische ontwikkeling en werkgelegenheid. Dit betreft onder meer:

- Aanzienlijke aantasting van de leefbaarheid in de kernen Rijsenhout, Oude Meer, Aalsmeerderbrug, Rozenburg (welke bij aanleg van de baan zelfs geheel zal verdwijnen), Burgerveen en een deel van Nieuw-Vennep. Bewoners leven hier in onzekerheid over of en wanneer de aanleg van de baan zal plaatsvinden;
- Het niet meer benutten van woningbouwmogelijkheden door ondernemers en projectontwikkelaars omdat zij niet willen investeren in iets dat op termijn weer zal moeten worden afgebroken of aanzienlijk in waarde zal dalen zodra de parallelle Kaagbaan daadwerkelijk wordt aangelegd. Hierdoor verpaupert het gebied.
- Het slopen van pas ontwikkelde en het niet meer kunnen ontwikkelen van geplande bedrijventerreinen,
- Het frustreren van geplande ruimtelijke ontwikkelingen zoals Schiphol Logistic Park, Nieuw-Vennep Zuid en wellicht ook Park 21, Primaviera en de Westflank.

Deze impact zal zeker voelbaar zijn bij het afwaarderen van een andere start- en landingsbaan (Aalsmeerbaan) waardoor een parallelle Kaagbaan een volwaardige capaciteitsbaan gaat worden, hetgeen een realistisch scenario is.

De ontwikkeling van Schiphol moet plaatsvinden binnen het bestaande stelsel van start- en landingsbanen; Haarlemmermeer is dus tegen de aanleg van een parallelle Kaagbaan. De huidige reservering legt een onacceptabele druk legt op de ontwikkeling van het dorp Rijsenhout en het gebied eromheen.



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 voorziet in de ontwikkeling van een bedrijventerrein en past in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

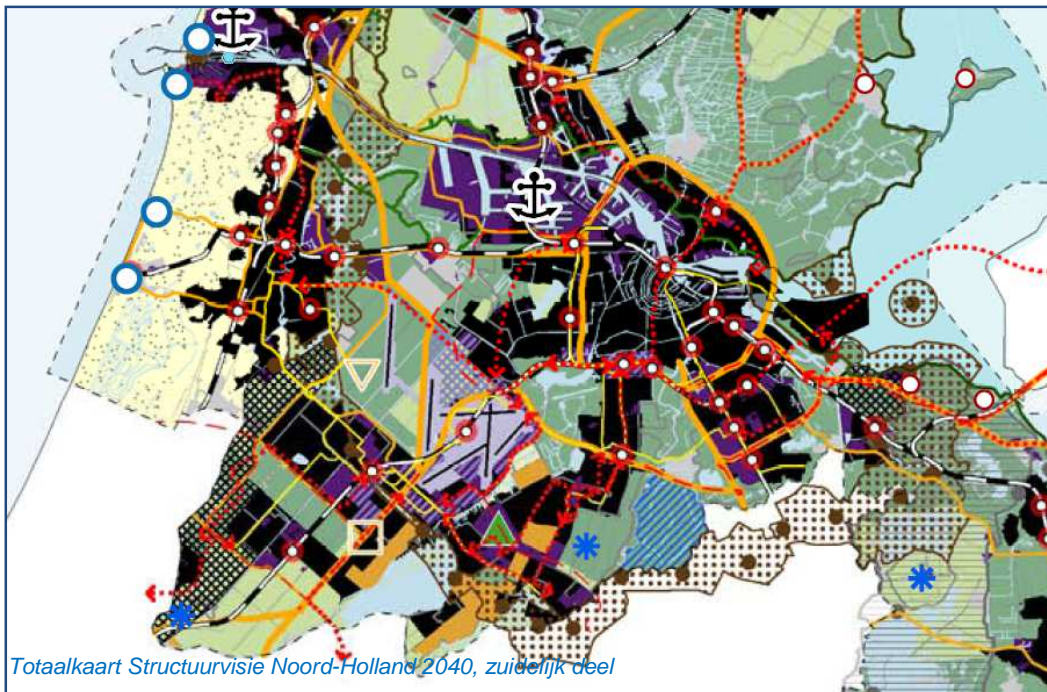
De Schipholregio is een nationaal belangrijke stedelijke regio. Daarom zal het Rijk haar verantwoordelijkheid nemen om gezamenlijk met andere overheden de doelstellingen van het Rijk te verwezenlijken. Onder andere wordt concreet gewerkt aan een Rijksstructuurvisie Schipholregio en een AMvB 'grondreservering Parallelle Kaagbaan'.

Een gedeelte van het terrein bevindt zich binnen de reservering van de parallelle Kaagbaan. Zolang de onderliggende AMvB geen rechtskracht heeft, is toetsing hieraan niet noodzakelijk. 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.



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 de tweede terminal) en de Zuidas, woningbouwprojecten, de bereikbaarheid van de regio, maar ook om beleidscontouren die beperkingen opleggen aan ruimtelijke ontwikkelingen.

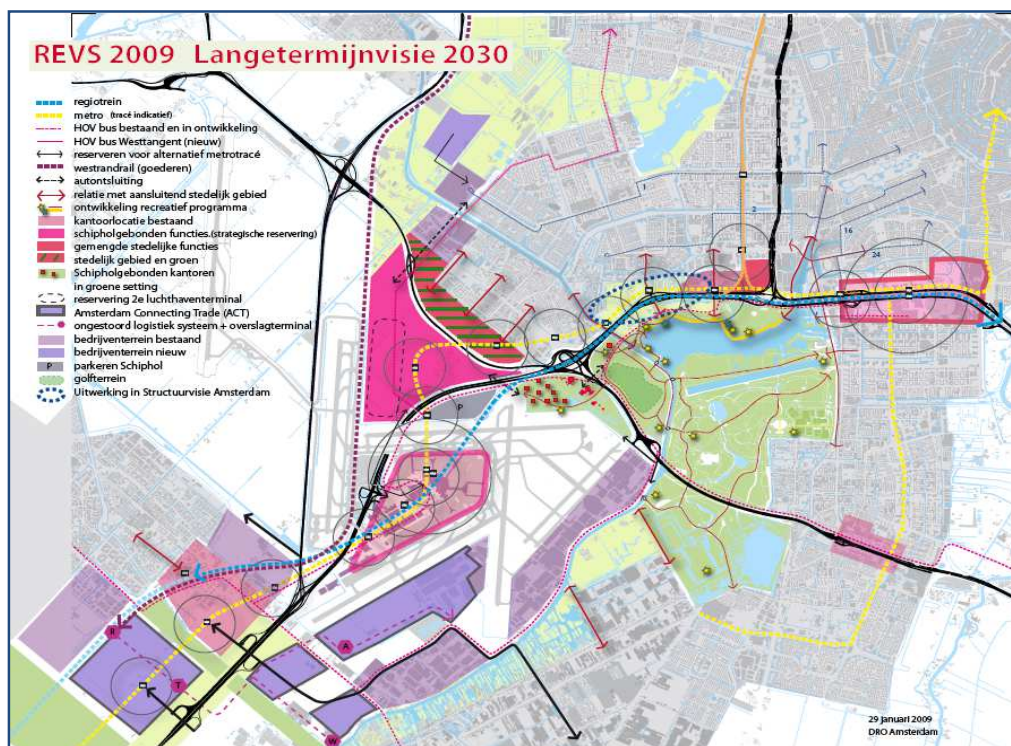
Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

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 zijn verenigd in het Bestuursforum Schiphol (BFS), waarin Schiphol als gekwalificeerd adviseur toegevoegd is. De BFS heeft als ambitie om de

Schipholregio internationaal concurrerend te houden ten opzichte van andere economische (luchthaven)regio's. In 2010 is een gemeenschappelijke visie op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio ontwikkeld, de *Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS)*.



De REVS is in 2009 geactualiseerd. Het thema duurzaamheid is één van de richtinggevende concepten voor de REVS 2009 - 2030 geworden. De REVS doet ook richtinggevende uitspraken op het thema luchthavengebondenheid. De Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio heeft richtinggevende uitspraken gedaan voor de REVS over selectiviteit rond de luchthaven (zie ook paragraaf 3.2.3). De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft op 11 juni 2009 de REVS 2009-2030 vastgesteld en heeft dit gebruikt als een bouwsteen voor de *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*.

Ook 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 nog steeds uit van het Y-model. Deze bestaat 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.

De REVS 2009 – 2030 kiest voor 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 het verbeteren tangentiële verbindingen tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen en Uithoorn door nieuwe HOV-buslijnen in aanvulling op de Zuidtangent.

3.2.3 Selectief vestigingsbeleid

Door het Bestuursforum is in 2009 advies gevraagd aan de door haar ingestelde commissie Meijdam om de contouren te schetsen van een alternatief voor het vigerend stelsel van selectief vestigingsbeleid.

Op basis van dit advies en de REVS 2008 zijn door de regionale partijen in het Bestuursforum op 21 mei 2010 uitgangspunten vastgelegd voor een nieuw selectief vestigingsbeleid. Deze uitgangspunten zijn:

1. Borg selectief vestigingsbeleid niet via selectiecriteria in planologische documenten, maar via een economische visie (REVS) en een economische strategie (de Ontwikkelingstrategie REVS).
2. Spreek met elkaar globale criteria af (de globale criteria van de commissie Meijdam) 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.
4. Optioneel kan een onafhankelijke adviescommissie in het leven worden geroepen om het Bestuursforum te adviseren over twijfelgevallen of de bevindingen in de monitor.

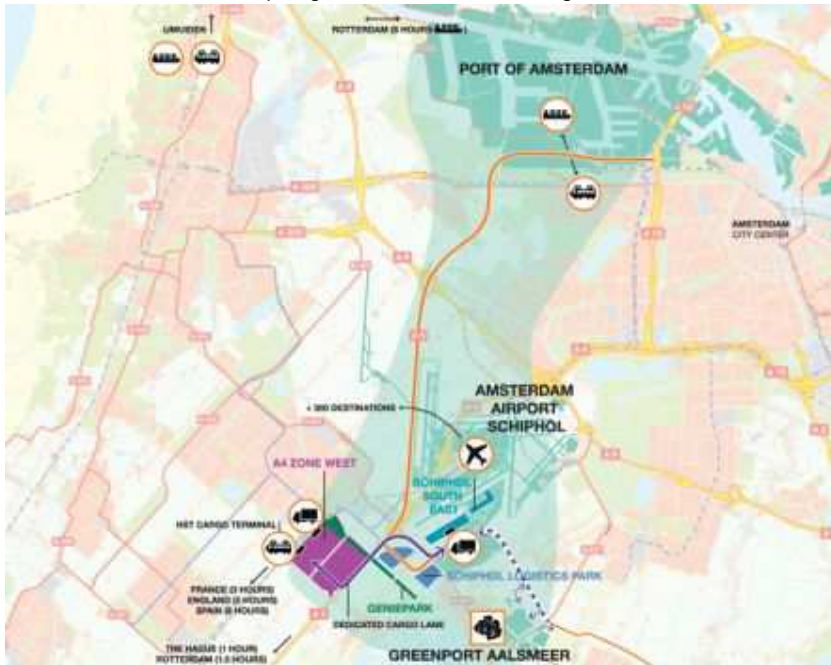
De nieuwe regeling is gekoppeld aan de ontwikkelingsstrategie REVS. Om vrijblijvendheid te voorkomen in het uitvoeren van het beoogde nieuwe beleid wordt het nieuwe selectieve vestigingsbeleid verankerd in een convenant tussen de provincie Noord-Holland, Amsterdam, Haarlemmermeer, Schiphol Group en SADC. B&W hebben op 22 november 2011 hierover een instemmend besluit genomen.

In dit bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan de beleidskaders zoals die in de REVS zijn vastgelegd, het advies van de commissie Meijdam en de uitgangspunten zoals die op 27 oktober 2011 in het convenant zijn vastgesteld.

Kern voor dit bestemmingsplan is dat buiten Schiphol-Centrum en de gebieden in het 'Luchthavengebied' in de regels geen nadere selectiviteitscriteria voor vestiging worden opgenomen.

3.2.4 Integrale gebiedsvisie Werkstad A4/Masterplan 'Amsterdam Connecting Trade' (ACT)

Op 14 november 2006 is de Integrale gebiedsvisie Werkstad A4 door GS van Noord-Holland vastgesteld. De provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group en SADC hebben met deze visie een balans aangebracht tussen bereikbaarheid, economie en leefbaarheid. De ambities uit de gebiedsvisie zijn inmiddels vertaald in het Masterplan ACT en de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030. De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft op 20 april 2008 het Masterplan ACT en de daarbij behorende voortgangsrapportage unaniem aangenomen. Onder ACT vallen de A4-zone West, Schiphol Logistic Park, het project N201 en Park 21 en glastuinbouw PrimAviera. Het plangebied is conform de integrale visie van ACT bedoeld voor logistieke ontwikkeling.



Kaartbeeld Amsterdam Connecting Trade (ACT)

3.2.5 Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Plabeka

Door de Metropoolregio Amsterdam (een samenwerking tussen de gemeenten en provincies in de noordvleugel van de Randstad) is onderkend dat voor het werken naar de toekomstige metropolitane strategie (*strategie om de (noordelijke) Randstad op termijn concurrerend te maken met grootstedelijke gebieden als Parijs en Londen*) Schiphol en de regio elkaar nodig hebben. Om deze binding te bevestigen wordt een convenant opgesteld dat de onderlinge relaties regelt en waarin reeds lopende trajecten worden meegenomen. Binnen Plabeka verband (Platform Bedrijven en Kantoren) van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) zijn afspraken gemaakt over het planaanbod van nieuwe kantoren en bedrijven tot 2040.

3.2.6 Regionale Verkeer- en Vervoerplannen

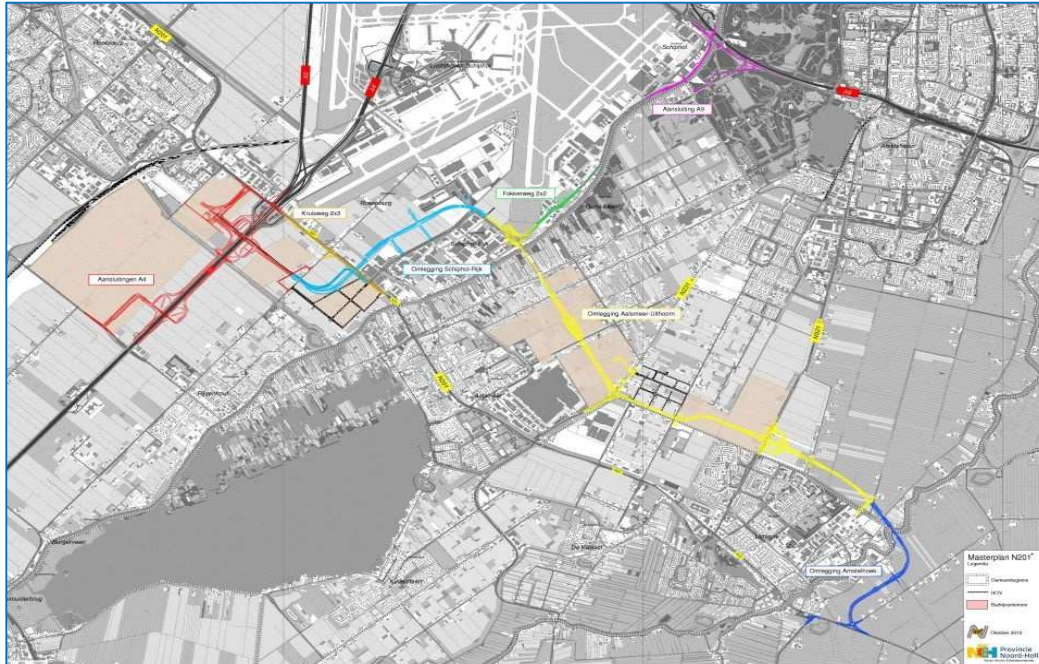
In het *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland (PVVP, 2003)* van de Provincie Noord-Holland staat de vrije keuze van de burger om een vervoerwijze te kiezen centraal. De overheid zorgt ervoor dat de burger zelf kan kiezen door te zorgen voor veiligheid, voor goede overstapmogelijkheden van 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. Met deze De OV-Visie 2010-2030 kunnen juiste en toekomstvaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

Regioakkoord N201+

In het regioakkoord N201+ (2002) zijn de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, De Ronde Venen en de provincie Noord-Holland overeengekomen dat zij verantwoordelijk zijn voor de gezamenlijke planvorming, koers en besluitvorming om de N201 om te leggen en aan te passen. Voor de ontsluiting van de N201 op de A4 is gekozen voor twee aansluitingen, onderling verbonden door een nieuwe wegenstructuur die zorgt voor een sterk verbeterde bereikbaarheid in de regio Schiphol.

In het plangebied zal de N201 op een alternatieve wijze aan worden gelegd dan in het regioakkoord vastgelegd. Dit alternatief tracé heet de 'Omlegging N201 Schiphol-Rijk' (ook wel genoemd het gestrekte Boerenlandtracé) en kan tijdelijk gebruik maken van het reserveringsgebied voor de parallelle Kaagbaan, totdat nadere besluitvorming over de parallelle Kaagbaan heeft plaatsgevonden.



3.2.7 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. Het parkeerbeleid is eveneens opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid. Hierin staan de parkeernormen die de gemeente hanteert.

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 Kantoren en Bedrijvenstrategie Haarlemmermeer

In 2012 heeft de gemeenteraad de *Kantoren en Bedrijvenstrategie Haarlemmermeer* vastgesteld als beleid voor de komende jaren voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Het is tevens de lokale uitwerking van de regionale afspraken in het kader van de uitvoeringsstrategie Platform bedrijven en kantoren (Plabeka). Doel is om:

- de positie van Haarlemmermeer als vestigingsplaats voor kantoren en bedrijven te koesteren en versterken;
- meer evenwicht te creëren tussen de vraag en het aanbod van werklocaties;
- aanpak van leegstand in kantoren, en
- herstructurering van bedrijventerreinen.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein is als 'beperkt groeigebied' opgenomen in de Kantoren Bedrijvenstrategie Haarlemmermeer. Beperkt groeigebied betreft op beperkte schaal uitgifte van kavels op bestaande locaties of de ontwikkeling van kleinschalige nieuwe locaties (< 12 ha). Kantoorontwikkeling is niet aan de orde.

3.3.5 Welstandsbeleid

De Welstandsnota 2012 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.

3.3.6 Reclamebeleid

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

Welstandscriteria voor reclamemasten

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

3.3.7 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 broeikas effect 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.

4 Nieuwe situatie

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

4.1 Behoud bestaande agrarische functie

Bestaande agrarische functie

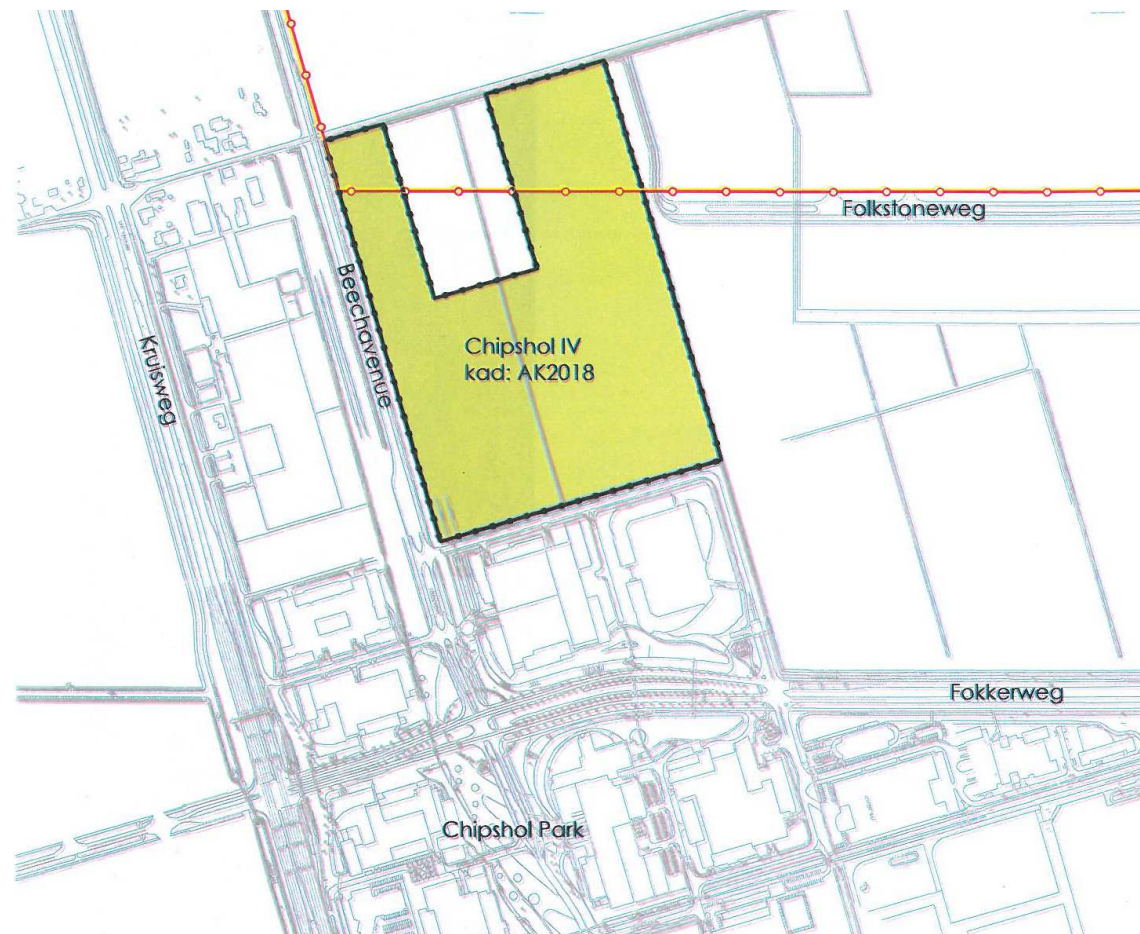
In het plangebied is een bestaande agrarische bedrijfswoning aanwezig met opstallen en omliggend land (woning van boer Pruissen). Deze kavel wordt als zodanig bestemd. Bij de planontwikkeling van het omliggende bedrijventerrein dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van deze woonkavel. Bijvoorbeeld waar het gaat om mogelijke overlast door bijvoorbeeld geluid of verkeer.

Bij een eventuele toekomstige beëindiging van de agrarische functie bestaat de mogelijkheid om dit perceel te transformeren ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

4.2 Nieuwe ontwikkelingen

Corneliahoeve

In het plangebied is een ontwikkeling beoogd, die middels dit bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt. Dit betreft de ontwikkeling van een bedrijventerrein.



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 Melbournweg 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, "Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren"

In provinciaal Waterplan staan de strategische waterdoelen tot 2040 en de concrete acties tot 2015.

Waterbeheerplan 2010-2015 Hoogheemraadschap van Rijnland (HHvR)

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.

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.

Waterplan Haarlemmermeer

Het Waterplan Haarlemmermeer is het dynamische contract tussen het HHvR en de gemeente Haarlemmermeer. In het waterplan zijn beleidsmatige en operationele afspraken vastgelegd over het watersysteem van Haarlemmermeer. Onder het watersysteem valt het oppervlaktewater (zowel kwalitatief als kwantitatief), het afvalwater en het grondwater. Het doel van het waterplan is om een duurzaam watersysteem te hebben en te houden, rekening houdend met de ruimtelijke ontwikkelingen. Het waterplan bevat een strategisch en een operationeel deel (deels voor het oplossen van 'achterstallig onderhoud') en een uitvoeringsprogramma. Ook heeft de gemeente een Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2009-2013.

Voor het bestemmingsplan is op www.dewatertoets.nl het betreffende formulier ingevuld. Gebleken is dat er geen 'belemmeringen' of 'beschermd 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 aanwezig 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 m ²
(west, noord en oostzijde: l = 1200 m')	
Centrale waterpartij (10 m' x 400 m')	4.000 m ²
Zuidzijde plangebied (schegvorm)	4.000 m ²
Aandeel reststrook zuidoostzijde N201	4.400 m ²

Totaal	16.000 m ²

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 bodemversturende 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 Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en is ook niet nabij een beschermd natuurgebied gelegen. De conclusie is dat gebiedsbescherming niet aan de orde is.

Flora- en Faunawet

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

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

5.4.2 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 onderzoeksperioden.

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 geluidbelasting 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.

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

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.

Luchtverkeerslawaaï

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 industriegeluid 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 streefstand 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

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 streefstand van 50 meter tot geluidsgevoelige bebouwing (woningen). De planontwikkelingen zijn ten aanzien van het aspect geluid inpasbaar.

Wegverkeerslawaaï

toegestane snelheid is hier van belang. Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt geen aftrek aangezien deze wegen geen zone hebben en hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder vallen. Enkel bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" wordt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel toegepast.

Nieuwe wegen binnen projectlocaties

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 gezonde gebied 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 luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen e.d. op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand

van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor 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. Vooral nog 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 de 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 ten overvloede een check gedaan aan de hand van de 'vuistregels' uit de "Handreiking Risicoanalyse Transport" (HART).

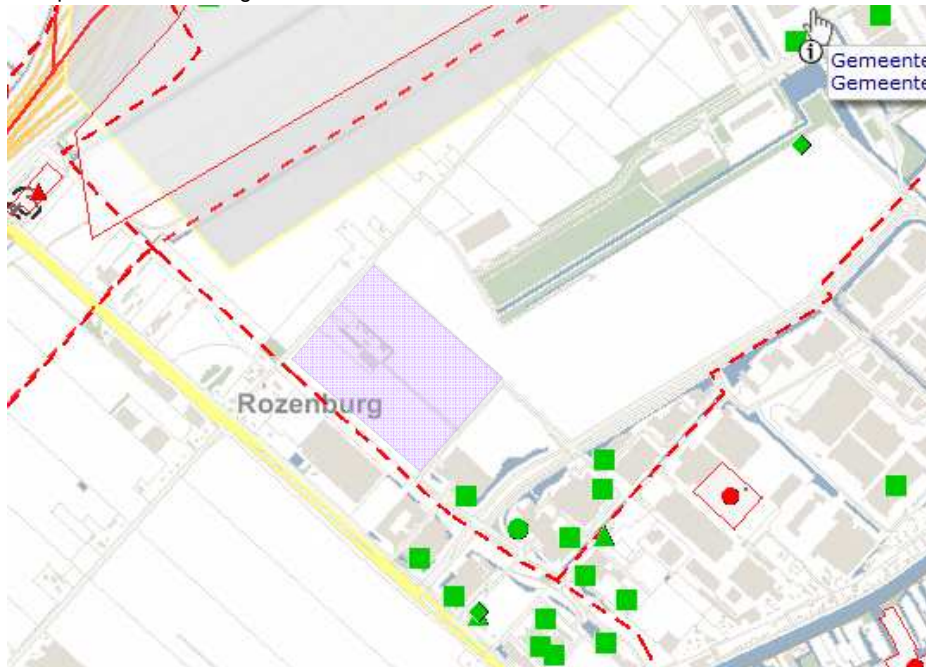
Risicokaart Noord-Holland

Gasleiding

De gasleiding 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% letaliteitsgebied 70 meter, volgens het EV beleid mogen hierbinnen geen ontwikkelingen zoals grote kantoren ontwikkeld worden. Wel logistieke bedrijvigheid.

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.

Groepsrisico berekening met Carola: P.M.



Uitsnede van de 'Risicokaart Noord-Holland

Vervoer gevaarlijke stoffen

Relevant voor de 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 multi-functionele 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 bestemmingplan wordt gerelateerd aan de reeds aanwezige personen-dichtheden langs het gehele beschouwde tracé van de N201 in het bestemmingsplan "N201" en daarbij betrekken dat het aantal transporten, dat ingeschat is voor 2020, niet veranderd, kan worden aangenomen dat de toename van het groepsrisico door de ontwikkelingen 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.

5.7.3. Verantwoording groepsrisico

De berekeningen ten aanzien van het groepsrisico zijn nog niet compleet, dus de verantwoording van het GR is P.M.

5.7.4 Conclusie Externe Veiligheid

P.M.

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

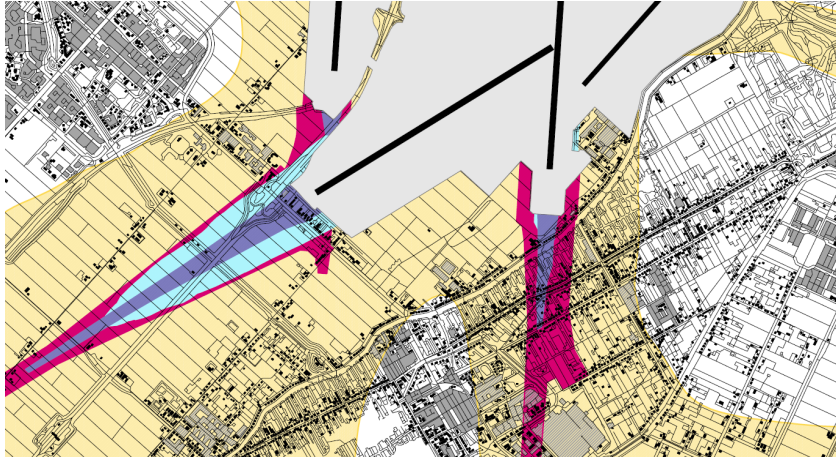
Schiphol heeft voor de toekomst ruimte nodig heeft om uit te breiden. Daarom mogen binnen de zogenoemde 20 Ke-contour geen nieuwe uitleglocaties ten behoeve van woningbouw worden ontwikkeld. Herstructurering en intensivering in bestaand gebouwd gebied zijn binnen de 20 Ke-contour nu en in de toekomst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

5.8.2 Onderzoek hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

Het plangebied ligt 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.



Overzichtskaat Bepering bebouwing

bij het Luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol

Gronden aangewezen met nummer	Toegestane gevoelige objecten
1 *) 	<ul style="list-style-type: none"> # 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 *) 	<ul style="list-style-type: none"> # 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 *) 	<ul style="list-style-type: none"> # 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 *) 	<ul style="list-style-type: none"> # 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.

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

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

- 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 zo globaal mogelijk van opzet, maar bieden te gelijktijd een directe bouw-titel.

7.2 Opzet regels en verbeelding

De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. De toe-lichting 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 ko-men 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). 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 weergege-ven bestemming is gekoppeld aan een artikel in de regels. De regels omschrijven in samenhang met aanduidin-gen 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 aan-gehaald.

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

De woonboerderij en alle bijbehorende opstallen met bijbehorende grond van de heer Pruisen zijn opgenomen in de bestemming 'Agrarisch'.

Voor deze bestemmingsplan geldt een wijzigingsbevoegdheid voor Burgemeester en wethouders om de be-STEMMING Agrarisch te wijzigen in de bestemming Bedrijventerrein.

Bestemming Bedrijventerrein

Voor het gebied is gekozen voor de bestemming bedrijventerrein. De systematiek is vergelijkbaar met de syste-matiek 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 maxima-le 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 op het luchthavengebied en zijn eigendom van de luchthaven Schiphol.

Wijzigingsbevoegdheid

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders opgenomen:

1. het wijzigen van de agrarische bestemming naar bedrijventerrein;

Gebiedsaanduidingen

Het plangebied kent verder de volgende gebiedsaanduidingen, voor gebieden waar een speciale regeling geldt. Het betreft: gezoneerd industrieterrein, geluid industrie en luchtvaartverkeerzone (Luchthaveninddelingsbesluit).

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

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

Overzicht van bijlagen

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 Oude Meer Groenenberg en Rozenburg Corneliahoeve, ASP, maart 2013
7. Luchtkwaliteitsonderzoek Oude Meer Groenenberg en Rozenburg Corneliahoeve, ASP, maart 2013
8. Externe Veiligheid, DHV, februari 2011

Planregels

maart 2013

HOOFDSTUK 1 Inleidende bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

plan: (digitaal)

het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve van de gemeente Haarlemmermeer.

bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand 'NL.IMRO.0394.BPGrozcorneliahoev-B001' met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen).

aanduiding:

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

aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

bebouwing:

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

bebouwingspercentage:

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

bedrijf:

een onderneming die tot doel heeft het vervaardigen, bewerken, installeren, inzamelen en/of verhandelen van goederen, evenals diverse vormen van opslag.

bedrijfsgebouw:

een gebouw dat blijkens aard en indeling bruikbaar en noodzakelijk is voor de uitoefening van een bedrijf, met uitzondering van (bedrijfs)woningen.

beperkt kwetsbaar object:

een object waarvoor ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen dan wel het Besluit externe veiligheid buisleidingen een grenswaarde of richtwaarde voor het plaatsgebonden risico is bepaald, waarmee rekening moet worden gehouden.

bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

bouwen:

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

bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

bouwlaag:

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

bouwperceel:

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

bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel.

bouwvlak:

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

bouwwerk:

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

bijgebouw:

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

bruto bedrijfsvloeroppervlak:

het totale bedrijfsvloeroppervlak; hieronder wordt verstaan het verkoopvloeroppervlak, de productieruimte, de administratieve ruimte, de verkeersruimte (gangen), de opslagruimte (magazijn, kelder), plus alle overige voor bedrijfsuitoefening benodigde ruimte (sanitaire ruimte, garagebox voor bedrijfsauto).

bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak:

detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die de goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

dienstverlening:

bedrijf of instelling waarvan de werkzaamheden bestaan uit het verlenen van economische en/of maatschappelijke diensten aan derden, waaronder begrepen kapperszaken, schoonheidsinstituten, fotostudio's en naar aard daarmee gelijk te stellen bedrijven en inrichtingen, evenwel met uitzondering van garagebedrijven en seksinrichtingen.

gebouw:

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

geluidgevoelige functies:

geluidgevoelige functies als bedoeld in de Wet geluidhinder, te weten: woningen, onderwijsgebouwen (met uitzondering van gymnastieklokalen), ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medisch centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven.

geluidzoneringsplichtige inrichting:

een inrichting, bij welke ingevolge de Wet geluidhinder rondom het terrein van vestiging in een bestemmingsplan een geluidzone (50 dB(A) contour Zonebesluit) moet worden vastgesteld.

hoofdgebouw:

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

horeca:

een bedrijfsfunctie, die is gericht op het verstrekken van logies en/of ter plaatse te nuttigen voedsel en dranken en/of het exploiteren van zaalaccommodatie. De toegestane categorieën zijn conform de bijlage "Staat van Horeca-activiteiten".

ondergeschikt kantoor:

een (deel van een) gebouw waarin directie en/of administratie van een bedrijf zijn gevestigd.

zelfstandig kantoor:

een ruimte, of bij elkaar horende ruimten, die bestemd zijn om voornamelijk te gebruiken voor administratieve werkzaamheden of dienstverlening.

kleinschalige windturbine:

windturbine bedoeld voor het leveren van stroom aan de/het ter plaatse aanwezige woning/instelling/bedrijf, die door de relatief beperkte effecten op de omgeving (gevaar, hinder, visuele uitstraling) in de directe leefomgeving geplaatst kan worden.

kunstobject:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat strekt tot het tot uitdrukking brengen van een kunstzinnig idee, door het op creatieve wijze vorm geven aan materiaal of materialen, zoals steen, hout, brons, glas e.d.

kunstwerk:

een civiel bouwwerk, waaronder zijn begrepen aquaducten, bruggen, sluizen, tunnels en viaducten, alsook daarmee gelijk te stellen bouwwerken.

kwetsbaar object:

een object waarvoor ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen dan wel het Besluit externe veiligheid buisleidingen een grenswaarde of richtwaarde voor het plaatsgebonden risico is bepaald, waarmee rekening moet worden gehouden.

maaiveld:

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

nutsvoorzieningen:

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

normaal onderhoud:

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

ondergronds bouwen:

het bouwen en in gebruik nemen van de ruimte onder het maaiveld (zoals kelders en parkeergarages).

ondersteunende horeca, dienstverlening of detailhandel:

activiteiten dienende ter functionele ondersteuning van de hoofdactiviteit op een perceel.

planverbeelding:

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

praktijkruimte:

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

prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met anderen tegen vergoeding.

seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke locatie of (deel van) een bouwwerk, caravan, vaar- of voertuig, waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht en/of vertoningen plaatsvinden van erotische en/of pornografische aard.

voorkeursgrenswaarde:

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

zend-/ ontvanginstallatie:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat direct met de grond is verbonden (vrijstaand) of indirect met de grond is verbonden (niet-vrijstaand), gericht op het gebruik voor (mobiele) telecommunicatie.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

afstand:

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

de (bouw)hoogte van een bouwwerk:

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

de dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

de goothoogte van een bouwwerk:

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

de hoogte van een windturbine:

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

de hoogte van een zend-/ ontvangstinstallatie:

de hoogte gemeten tussen de onderkant van de voet en het hoogste punt van de antenne-installatie (bliksemafleiders e.d. niet meegerekend).

de inhoud van een bouwwerk:

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

lengte, breedte en diepte van een bouwwerk:

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

de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren,

neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

peil:

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

verticale diepte:

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

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

HOOFDSTUK 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor: agrarische bedrijfsactiviteiten met een, in hoofdzaak, grondgebonden bedrijfsvoering, met uitzondering van glastuinbouw, intensieve veehouderij en stoeterij;

met daarbij behorend(e):

- a. verhardingen;
- b. paden;
- c. groen;
- d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e. nutsvoorzieningen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Voor het bouwen van bedrijfsgebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. gebouwen dienen te worden gebouwd binnen het bouwvlak ;
- b. gebouwen dienen te worden gebouwd op een afstand van minimaal 5 meter achter de voorgevel van de bedrijfswoning of het denkbeeldig verlengde van die voorgevel;
- c. de afstand van gebouwen tot de bouwperceelgrens mag niet minder zijn dan 5 meter;
- d. de goothoogte mag niet meer bedragen dan 7 meter;
- e. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 meter.

3.2.2 Voor het bouwen van een agrarische bedrijfswoning en bijbehorende bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

- a. per bedrijf mag niet meer dan één woning worden gebouwd;
- b. gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- c. voor niet-inpandige agrarische bedrijfswoningen mag de goothoogte niet meer zijn dan 6 meter;
- d. voor niet-inpandige agrarische bedrijfswoningen mag de bouwhoogte niet meer zijn dan 9 meter;
- e. de inhoud van een agrarische bedrijfswoning inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken mag niet meer zijn dan 1000 m³;
- f. de oppervlakte van bijgebouwen mag per agrarische bedrijfswoning niet meer zijn dan 60 m²;
- g. de goothoogte van bijgebouwen mag per agrarische bedrijfswoning niet meer zijn dan 3 meter;
- h. de bouwhoogte van bijgebouwen mag niet meer zijn dan 5 meter;
- i. de afstand van gebouwen tot de bouwperceelgrens mag niet minder zijn dan 5 meter.

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

- a. de hoogte van erfafscheidingen mag niet meer zijn dan 2 meter;
- b. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer zijn dan 6 meter.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.2.1 sub a en toestaan dat bedrijfsgebouwen buiten het bouwvlak wordt gebouwd, met dien verstande dat:

- a. de gezamenlijke oppervlakte van gebouwen buiten het bouwvlak mag niet meer zijn dan 150 m²;
- b. de goothoogte van een gebouw buiten het bouwvlak mag niet meer zijn dan 4 meter;
- c. de bouwhoogte van een gebouw buiten het bouwvlak mag niet meer zijn dan 6 meter;
- d. op gronden gelegen tussen de naar de weg gekeerde bouwgrens en de bestemming 'Verkeer' geen gebouw wordt geplaatst.

Artikel 4 Bedrijventerrein

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijfsactiviteiten behorende tot bedrijfscategorieën 1, 2, 3.1 en 3.2 zoals opgenomen in de bij dit plan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten;

met daarbij behorend(e):

- a. wegen;
- b. verhardingen, in- en uitritten;
- c. fiets- en voetpaden;
- d. groen;
- e. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. parkeervoorzieningen;
- h. kantoren.

met dien verstande dat:

- i. garagebedrijven niet zijn toegestaan;
- j. geluidzoneringsplichtige inrichtingen uitsluitend zijn toegestaan binnen de aanduiding 'geluidzone-gezoneerd industrieterrein';
- k. risicovolle inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen en het Vuurwerkbesluit, opslag hieronder begrepen, niet zijn toegestaan.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Voor het bouwen van bedrijfsgebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage' zijn de aangegeven maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage toegestaan.

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

- a. de hoogte van erf- en terreinafscheidings mag niet meer zijn dan 3 meter;
- b. de hoogte van windturbines mag niet meer zijn dan 15 meter;
- c. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer zijn dan 6 meter.

4.3 Specifieke gebruiksregels

4.3.1. Per bedrijf is het gebruik van bijbehorende kantoren toegestaan tot een oppervlakte van 5% van de bedrijfsvloeroppervlakte, tot een maximum van 1000 m².

4.3.2. Per bedrijf is aan de hoofdfunctie ondergeschikte horeca toegestaan tot een maximum van 150m² bvo.

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

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van andere bedrijven dan de bedrijven die zijn bedoeld in 4.1;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van detailhandel of zelfstandige horeca;
- c. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van zelfstandige kantoren;
- d. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van het parkeren van auto's van passagiers van de luchthaven Schiphol;
- e. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting dan wel prostitutie.

4.4 Afwijken van de gebruiksregels

4.4.1 Burgemeester en wethouders kunnen, met inachtneming van de milieusituatie, met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in zowel 4.1 sub a als 4.3.3 sub a toestaan dat bedrijfsactiviteiten worden gevestigd die één categorie hoger zijn ingeschaald of die niet voorkomen op de bij dit plan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:

- a. deze naar hun aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden te behoren tot de categorie die maximaal is toegestaan binnen de betreffende bestemming;
- b. het geen risicovolle inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen dan wel het Vuurwerkbesluit betreft.

4.4.2 Burgemeester en wethouders kunnen, met inachtneming van de milieusituatie, met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in zowel 3.1 als 3.4. sub a en toestaan dat risicovolle inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen dan wel het Vuurwerkbesluit worden gevestigd, met dien verstande dat de bij de inrichting behorende plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} niet over kwetsbare objecten dan wel beperkt kwetsbare objecten komt te liggen.

Artikel 5 Groen

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;

Met daaraan ondergeschikt:

- c. wandel- en fietspaden;
- d. speelvoorzieningen;
- e. bergbezinkbassins;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. kunstobjecten.

5.2 Bouwregels

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

- a. toegestaan zijn bergbezinkbassins en gebouwen ten behoeve van speelvoorzieningen;
- b. de hoogte van gebouwen ten behoeve van speelvoorzieningen mag niet meer zijn dan 4 meter;
- c. de oppervlakte van gebouwen ten behoeve van speelvoorzieningen mag niet meer zijn dan 10 m²;
- d. de diepte van bergbezinkbassins mag niet meer zijn dan 4 meter.

5.2.2. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte niet meer mag zijn dan 6 meter.

Artikel 6 Verkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, woonstraten, fiets- en voetpaden;
- b. parkeervoorzieningen;
- c. groen;
- d. bergbezinkbassins;
- e. kunstwerken.

Met daarbij behorend(e):

- f. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- g. voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit, zoals geluidschermen en luchtkwaliteitschermen;
- h. nutsvoorzieningen;
- i. speelvoorzieningen;

Met daaraan ondergeschikt:

kunstobjecten;
j. reclame-uitingen.

6.2 Bouwregels

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

- a. de hoogte van gebouwen ten behoeve van speelvoorzieningen en verkeersafwikkeling mag niet meer zijn dan 4 meter;
- b. de oppervlakte van gebouwen ten behoeve van speelvoorzieningen en verkeersafwikkeling mag niet meer zijn dan 10 m²;
- c. de verticale diepte van bergbezinkbassins mag niet meer zijn dan 4 meter.

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

HOOFDSTUK 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelbepaling

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

Artikel 8 Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening

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

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

Artikel 9 geluidzone - gezoneerd industrieterrein

9.1 Bestemmingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - gezoneerd industrieterrein' gelden beperkingen met als doel om een te hoge geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein, buiten de aangewezen gronden, tegen te gaan.

9.2 Gebruiksregels

Het is niet toegestaan bedrijfsgebouwen en gronden binnen het gezoneerde industrieterrein te gebruiken, zodanig, dat als gevolg van dit gebruik:

- a. de geluidbelasting op de buitenste grens van de als 'geluidzone - industrie' aangewezen gronden hoger wordt dan 50 dB(A);
- b. de geluidbelasting op de gevel van woningen en van andere geluidgevoelige gebouwen binnen de als 'geluidzone - industrie' aangewezen gronden hoger is dan 50 dB(A), dan wel hoger dan de hogere grenswaarde die voor de vaststelling van dit bestemmingsplan is verleend.

Artikel 10 geluidzone - industrie

10.1 Bestemmingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone – industrie' zijn geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan.

10.2 Bouw- en gebruiksregels

Een woning of gebouw als bedoeld in lid 1 is binnen deze geluidzone niet toegestaan, tenzij:

- a. een besluit tot vaststelling van een hogere grenswaarde voor de betrokken woning of voor het betrokken gebouw vóór de vaststelling van dit plan is verleend;
- b. uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het gezoneerd industrieterrein op enige gevel van de betrokken woning of het betrokken gebouw niet hoger zal zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

Artikel 11 luchtvaartverkeerzone - lib

11.1 Luchtvaartverkeerzone-LIB 2.2.1

Voor zover de gronden, met de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib', zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB art. 2.2.1, zoals aangegeven in de bij deze regels behorende bijlage LIB 221, gelden de beperkingen met betrekking tot bebouwing en het gebruik daarvan, gesteld in artikel 2.2.1 van het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol".

11.2 Luchtvaartverkeerzone-LIB 2.2.2

Voor zover de gronden, met de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib', zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB art. 2.2.2, zoals aangegeven in de bij deze regels behorende bijlage LIB 222, gelden de beperkingen met betrekking tot de hoogte van gebouwen, andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en objecten, gesteld in artikel 2.2.2. van het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol".

11.3 Luchtvaartverkeerzone-LIB 2.2.3

Voor zover de gronden, met de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib', zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB art. 2.2.3, zoals aangegeven in de bij deze regels behorende bijlage LIB 223, gelden de beperkingen met betrekking tot de vogelaantrekkende werking gesteld in artikel 2.2.2. van het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol".

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

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

- a. het afwijken met niet meer dan 10% van de in dit bestemmingsplan aangegeven percentages, maten en oppervlakten;
- b. het in geringe mate aanpassen van het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling, indien de verkeersveiligheid en/of - intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. het in geringe mate afwijken tot ten hoogste 2 m van een bouwgrens, mits dit nodig is om het plan aan te passen vanwege een blijkaar meetverschil tussen werkelijke toestand van het terrein en de verbeelding;
- d. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m;
- e. het verhogen van de maximale (bouw)hoogte van gebouwen met maximaal 25% ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, mits de totale oppervlakte van vergrotingen op dat gebouw niet meer is dan 50% van de oppervlakte van de bovenste verdiepingsvloer;
- f. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van civiele kunstwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 20 m.
- g. van de maximale bouwhoogte van gebouwen met 5 meter voor het op stedenbouwkundig aanvaardbare wijze behuizen van de technische installaties, met dien verstande dat maximaal 25% van het dakvlak mag worden bebouwd.

Artikel 13 Algemene wijzigingsregels

13.1 Overschrijding bestemmingsgrenzen

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

Artikel 14 wro-zone - wijzigingsgebied 1

Burgemeester en wethouders kunnen ter plaatse van de aanduiding 'wro- zone - wijzigingsgebied 1' de bestemming 'Agrarisch' wijzigen in de bestemming 'Bedrijventerrein', zoals bedoeld in artikel 4 van deze regels.

Artikel 14 wro-zone - wijzigingsgebied 1

Burgemeester en wethouders kunnen ter plaatse van de aanduiding 'wro- zone - wijzigingsgebied 1' de bestemming 'Agrarisch' wijzigen in de bestemming 'Bedrijventerrein', zoals bedoeld in artikel 4 van deze regels.

HOOFDSTUK 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht

15.1 Overgangsrecht bouwwerken

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

15.2 Overgangsrecht gebruik

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

15.3 Hardheidsclausule

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

Artikel 16 Slotregel

Deze regels kunnen worden aangehaald onder de titel:

Regels van het bestemmingsplan 'Rozenburg Corneliahoeve' van de gemeente Haarlemmermeer.

BIJLAGEN BIJ PLANREGELS

Nota Vooroverleg

Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve

Uitvoerbaarheid

Procedure

Het bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg heeft als voorontwerp het vooroverleg (art. 3.1.1. Bro) doorlopen. In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. Bro is het voorontwerpplan digitaal toegezonden aan:

1. Provincie Noord Holland, Directie Vergunningen Omgeving, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem
2. Hoogheemraadschap van Rijnland, Afdeling Plantoetsing en Vergunningverlening, Postbus 156, 2300 AD Leiden
3. Gemeente Aalsmeer, Postbus 253, 1430 AG Aalsmeer
4. Stadsregio Amsterdam, Postbus 626, 1000 AP Amsterdam
5. Inspectie Leefomgeving en Transport, postbus 16191, 2500 BD Den Haag
6. Ministerie van I & M, Den Haag. T.a.v. Peter van der Wilk
7. Luchtverkeersleiding Nederland, Postbus 75200, 1117 ZT Luchthaven Schiphol

Parallel aan het formele vooroverleg is het voorontwerpbestemmingsplan toegestuurd aan een aantal andere instanties:

8. Stichting O.R.A. Belangen, Aalsmeerderdijk 238, 1436 BB Aalsmeerderbrug
9. Schiphol Group, Postbus 7501, 1118 ZG Luchthaven Schiphol
10. Chipshol, Boeingavenue 248, 1119 PZ Schiphol-Rijk
11. ORAM t.a.v. Koos Weits, Postbus 19405, 1000 GK Amsterdam

Ongevraagd is een reactie binnengekomen van:

12. Rijkswaterstaat Noord-West Holland, Postbus 3119, 2001 DC Haarlem

Resultaten van het vooroverleg

Onderstaand zijn de ingekomen reacties verwoord en van een gemeentelijke reactie voorzien. Daarbij is de oorspronkelijke volgorde van de brieven aangehouden.

Ad 1. Provincie Noord Holland

Vooroverlegreactie:

Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Gemeentelijke reactie en conclusie:

Deze reactie behoeft geen beantwoording.

Ad 2. Hoogheemraadschap van Rijnland

Vooroverlegreactie:

- a. De waterparagraaf ontbreekt volledig in het voorontwerpbestemmingsplan en het Hoogheemraadschap verzoekt om dit alsnog in het bestemmingsplan op te nemen. Voor het waterbeleid heeft het Hoogheemraadschap een tekstvoorstel aangeleverd.
- b. Het plangebied heeft de bestemming 'bedrijventerrein'. Het Hoogheemraadschap verzoekt om in ieder geval op te nemen dat ten minste 15 % van de toename aan verhard oppervlak als functioneel open oppervlaktewater binnen het te ontwikkelen gebied of binnen het peilgebied moet worden aangelegd, alsmede dat te dempen watergangen volledig moeten worden gecompenseerd. Het heeft de voorkeur wanneer dit ook op de plantekening zou kunnen worden aangegeven.
- c. Het plangebied is in het volgende peilvak van de Haarlemmermeerpolder gelegen: GH-52.140.25 vast peil N.A.P min 6,02 m

Gemeentelijke reactie:

- a. De tekst over het waterbeleid wordt aangepast.

- b. Binnen de bestemming Bedrijventerrein kunnen water en waterhuishoudkundige voorzieningen worden gerealiseerd. De norm van tenminste 15% zal in de plantoelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen. De afspraak is dat Chipshol rechtstreeks contact zal opnemen met het Hoogheemraadschap van Rijnland wanneer zij de plannen verder uitwerken.
- c. Het betreffende peilvak zal worden vermeld in de plantoelichting.

Conclusie:

Deze vooroverlegreactie leidt tot aanpassingen in het bestemmingsplan (zie hierboven onder a t/m c).

Ad 3. Gemeente Aalsmeer

Geen reactie ontvangen.

Ad 4. Stadsregio Amsterdam

Geen reactie ontvangen.

Ad 5. Inspectie Leefomgeving en Transport

Geen reactie ontvangen (zie ministerie).

Ad 6. Ministerie van I & M

Vooroverlegreactie:

- a. **Nationaal belang mainportontwikkeling Schiphol:** Met de inwerkingtreding van de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (SVIR) is voor een andere toezichtrol van het Rijk gekozen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft geen adviserende en coördinerende rol meer met betrekking tot de advisering over het voorontwerp van gemeentelijke ruimtelijke plannen. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen door de medeoverheden goed worden behartigd. Het voorontwerpbestemmingsplan geeft aanleiding om te adviseren, aangezien het nationale belang van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de Mainport Schiphol in het geding lijkt te komen. Het Rijk is sinds 1 april 2008 verantwoordelijk voor het reserveringsgebied voor de parallelle Kaagbaan, nadat dit eerder via het streekplan van de provincie was geborgd. Het reserveringsbeleid voor de parallelle Kaagbaan ziet er in ruimtelijke zin op toe dat de huidige bestemmingen binnen het reserveringsgebied worden geconserveerd, zodat er geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied plaatsvinden die een besluit over en aanleg van een parallelle Kaagbaan op termijn fysiek onmogelijk zouden maken of tegen hoge saneringskosten. Het voortzetten van de reservering vanaf 1 april 2008 is een door het Rijk, de luchtvaartpartijen en de Tweede Kamer gedragen besluit en in de Luchtvaartnota (2009) en brief bij Actualisering Luchtvaartnota (2011) opgenomen. De gemeente is van dit reserveringsbeleid en de aankondiging van de AMvB herhaaldelijk op de hoogte gesteld en heeft daaraan ook medewerking verleend:
 - Brief van Verkeer en Waterstaat over het kabinetsbesluit lange termijn ontwikkeling Schiphol d.d. 1 april 2008
 - Brief van Verkeer en Waterstaat over het toetsingskader reservering parallelle Kaagbaan d.d. 15 juli 2008
 - Brief van Verkeer en Waterstaat over het reserveringskader parallelle Kaagbaan en de AMvB d.d. 2 oktober 2008
 - Overeenkomst Boerenlandvariant N201 (september 2009)
 - Wijzigingsovereenkomst N201 2010 (november 2010)
 - Bestuurlijk overleg AMvB parallelle Kaagbaan d.d. 11 november 2011.Het reserveringsbeleid is proportioneel en adaptief. Proportioneel omdat het niet verder gaat dan de voor een parallelle Kaagbaan benodigde gronden, en adaptief omdat het Rijk wel tijdelijke ontwikkelingen in het gebied wil kunnen toestaan, totdat een besluit over de parallelle Kaagbaan is genomen. Het Rijk wil dat mogelijk maken door de reservering in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) op te nemen, waarbinnen juridische mogelijkheden worden geboden om tijdelijk van het gebied gebruik te kunnen maken. De ontwerp AMvB zal op korte termijn formeel worden vastgesteld. Daarna volgt de voorhang bij de Staten-Generaal en zienswijzen procedure, en advisering door de Raad van State, voordat de AMvB definitief kan worden vastgesteld. I&M merkt op dat de toelichting onvoldoende op de kaders van het reserveringsbeleid parallelle Kaagbaan in gaat.
- b. Het voorontwerp bestemmingsplan Corneliahoeve voorziet in een nieuwe bedrijfsontwikkeling, waar het vigerende bestemmingsplan alleen agrarische functies toestaat. Deze bestemming is voor een groot deel van

- het gebied in strijd met het reserveringsbeleid parallelle Kaagbaan en de in voorbereiding zijnde AMvB. Het Rijk staat alleen tijdelijke ontwikkelingen toe, en wil daartoe met de AMvB een juridisch kader bieden.
- c. De toelichting van het bestemmingsplan geeft het reserveringsbeleid parallelle Kaagbaan onvoldoende weer, zowel de beleidsmatige, bestuurlijke als de juridische kaders zijn onvolledig. I&M deelt de conclusie van de gemeente niet dat de gemeente geen rekening hoeft te houden met het nationale belang omdat op dit moment de AMvB nog geen rechtskracht heeft. Het nationale belang kent al rechtskracht aangezien het kenbaar is gemaakt (1 april 2008), door de Tweede Kamer wordt gesteund, de concept AMvB opgesteld en in procedure zal worden gebracht.
 - d. I&M merkt daarbij tevens op dat het bestemmingsplan geen concrete invulling geeft aan het gebied, anders dan te schetsen dat het gaat om een hoogwaardig bedrijventerrein met kantoren en bedrijfsruimte. Nut en noodzaak van de voorgenomen ontwikkeling worden daarmee niet helder. Het is I&M onvoldoende duidelijk op welke wijze de gemeente tot de afweging is gekomen om een nieuwe ontwikkeling toe te staan, rekening houdend met de bovenliggende nationale belangen.
 - e. De AMvB reservering parallelle Kaagbaan is tot op heden niet in procedure gebracht omdat is gewacht op een noodzakelijke wetwijziging van de Wro, die eind 2012 inwerking is getreden. De wetwijziging heeft geleid tot een aantal juridisch-technische aanpassingen in de AMvB. Dat betekent dat de bestemmingsplanprocedure en de AMvB procedure nagenoeg parallel aan elkaar lijken te gaan verlopen. I&M geeft dit ter overweging van de planning van de te volgen bestemmingsplanprocedures mee, dit om bestuurlijk overleg en verdere bestuurlijke lasten in het vervolgproces te voorkomen. De AMvB kent immers een directe juridische doorwerking naar bestemmingsplannen.

Gemeentelijke reactie:

Algemeen gemeentelijk standpunt

In het bestuurlijk overleg (november 2011) tussen gemeente en het ministerie IenM is van de zijde van de gemeente het belang benadrukt van het inperken van verdere onzekerheid over ontwikkelingen in de directe nabijheid van het reserveringsgebied. Het raakt in die zin ook meer dan alleen het omzetten van een stuk grasland naar reserveringsgebied, maar gaat ook om de houdbaarheid van een langdurige ruimtelijke reservering en het ontbreken van de onderbouwing van nut en noodzaak van een parallelle Kaagbaan.

De aanleg van de parallelle Kaagbaan heeft onacceptabele negatieve effecten voor de geluidshinder en leefbaarheid in Haarlemmermeer, met name Rijsenhout en omliggende kernen, en frustrert niet alleen ruimtelijke ontwikkelingen binnen de invloedssfeer van de parallelle Kaagbaan maar ook de economische ontwikkeling en werkgelegenheid. Dit betreft onder meer:

- Aanzienlijke aantasting van de leefbaarheid in de kernen Rijsenhout, Oude Meer, Aalsmeerderbrug, Rozenburg (welke bij aanleg van de baan zelfs geheel zal verdwijnen), Burgerveen en een deel van Nieuw-Vennep. Bewoners leven hier in onzekerheid over of en wanneer de aanleg van de baan zal plaatsvinden;
- Het niet meer benutten van woningbouwmogelijkheden door ondernemers en projectontwikkelaars omdat zij niet willen investeren in iets dat op termijn weer zal moeten worden afgebroken of aanzienlijk in waarde zal dalen zodra de parallelle Kaagbaan daadwerkelijk wordt aangelegd. Hierdoor verpaupert het gebied.
- Het slopen van pas ontwikkelde en het niet meer kunnen ontwikkelen van geplande bedrijventerreinen,
- Het frustreren van geplande ruimtelijke ontwikkelingen zoals Schiphol Logistic Park, Nieuw-Vennep Zuid en wellicht ook Park 21, Primaviera en de Westflank.

Deze impact zal zeker voelbaar zijn bij het afwaarderen van een andere start- en landingsbaan (Aalsmeerbaan) waardoor een parallelle Kaagbaan een volwaardige capaciteitsbaan gaat worden, hetgeen een realistisch scenario is.

De ontwikkeling van Schiphol moet plaatsvinden binnen het bestaande stelsel van start- en landingsbanen; Haarlemmermeer is dus tegen de aanleg van een parallelle Kaagbaan. De huidige reservering legt een onacceptabele druk legt op de ontwikkeling van het dorp Rijsenhout en het gebied eromheen.

Beantwoording per onderdeel

- a. Wij nemen de informatie voor kennisgeving aan. Of er sprake is van 'tijdelijkheid' is nog de vraag. Vooralnog zetten we daar niet op in.
- b. Wij verwijzen hiervoor naar het, in de aanleiding van het bestemmingsplan toegevoegde, onderwerp 'Overeenkomst met Chipshol'.
- c. De tekst over de reservering parallelle Kaagbaan wordt aangevuld met in achtname van de 'Overeenkomst met Chipshol'.
- d. De gedachten gaan uit naar het mogelijk realiseren van een datacenter. Nogmaals een verwijzing naar het onderdeel 'Overeenkomst met Chipshol' van de tekst in de plantoelichting.
- e. Gelezen de gesloten overeenkomst en gelet op het tot nu toe verstreken tijdspad en de nog te voeren procedure ten behoeve van de AMvB, is het wachten met het bestemmingsplan op de AMvB voor ons geen optie.

Conclusie:

Deze vooroverlegreactie leidt tot aanpassingen in het bestemmingsplan (zie hierboven onder b en c).

Ad 7. Luchtverkeersleiding Nederland

Vooroverlegreactie:

LVNL heeft meegedeeld dat ze op dit moment niet zal reageren op het bestemmingsplan. De verwijzing in de brief van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (kenmerk IENM/BSK-2013/18079) van 31 januari 2013 naar de procedure bij afwijking van het LIB incl. benodigd advies van LVNL borgt voldoende het belang van LVNL.

Gemeentelijke reactie en conclusie:

Deze vooroverlegreactie behoeft geen beantwoording.

Ad 8. Stichting O.R.A. Belangen

Geen reactie ontvangen.

Ad 9. Schiphol Group

Vooroverlegreactie:

- a. Het door het Rijk gevoerde reserveringsbeleid voor een parallelle Kaagbaan ontbreekt in het bestemmingsplan.
- b. Bestemmingsplannen en gebruiksregels moeten op grond van de Wet Luchtvaart volledig in lijn zijn met het Luchthavenindulingsbesluit Schiphol (LIB). Tevens gaat Schiphol ervan uit dat de gemeente alvast, in lijn met de Alderstafel Schiphol, anticipeert op de bij het Rijk in voorbereiding zijnde wijziging van het LIB Schiphol.
- c. Het bestemmingsplan bevindt zich in het ACT gebied. De integrale visie van ACT op de logistieke ontwikkeling van het gebied moet nadrukkelijk in het bestemmingsplan terugkomen en deze moet uit oogpunt van de goede ruimtelijke ordening ook bepalend zijn voor de functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt.
- d. Schiphol Group gaat ervan uit dat de gemeente een consistente lijn trekt voor parkeerbeleid en parkeernormen, bereikbaarheid, luchtkwaliteit en overige normen voor alle bestemmingsplannen. In het bestemmingsplan ontbreekt de parkeernormering en de maximale toegestane volumes en de daaraan gerelateerde milieuonderzoeken.
- e. In regionaal verband constateert Schiphol Group dat de huidige leegstand in kantoren voor een deel wordt getracht op te lossen door leegstaande kantoren te transformeren naar hotels. Schiphol Group ziet een groot risico omdat de omvang niet goed is afgestemd op de totale toekomstige markt vraag.
- f. Schiphol Group vraagt naar de bestuurlijke status van het bestemmingsplan: Is het al behandeld in de gemeenteraad?
- g. De voorgenomen bestemmingswijziging van agrarisch naar bedrijfsdoeleinden is strijdig met het bevroeren van de agrarische bestemming, zoals opgenomen in het ruimtelijk reserveringsbeleid voor een parallelle Kaagbaan.
- h. Waarom is alle bedrijvigheid mogelijk en wordt er niet aangesloten bij het logistieke karakter van ACT?
- i. De toelichting geeft een hoge ambitie aan die niet wordt op onderbouwd en verankerd. In het plan zit geen enkele verbeelding, terwijl het onze ervaring is dat dit in andere bestemmingsplannen wel wordt vereist.
- j. Er is in het plan geen enkel bouw vlak, bouwrichting of rooilijn aangegeven. Is er een beeldkwaliteitsplan?
- k. In het bestemmingsplan Schiphol 2012 wordt verwezen naar gemeentelijk parkeerbeleid en wordt de ASW 2004 gehanteerd. Parkeerbeleid ontbreekt geheel in dit plan. Parkeermogelijkheid is niet gekoppeld aan bedrijvigheid. Er gelden geen normen, waarbij de vraag is waarom niet?
- l. In het bestemmingsplan Schiphol wordt parkeren voor passagiers uitgesloten. Waarom is dat in dit plan niet het geval?
- m. Hoe past dit plan in de landschapsvisie die wordt opgesteld in het kader van de N201?
- n. De vraag is in hoeverre in het plan opgenomen windturbines passen in het LIB, als het gaat om radarreflectie en hoogtebeperkingen.
- o. De onderzoeken op het gebied van geluid, externe veiligheid, verkeer en luchtkwaliteit ontbreken.

Gemeentelijke reactie:

- a. Tekst over Rijksbeleid en gemeentelijk standpunt wordt toegevoegd.
- b. Wij verwijzen naar het onderdeel 'overeenkomst met Chipshol' in de plandoelichting. Zolang er geen definitieve overeenstemming is over een nieuw LIB (verbeelding en regels) is het niet mogelijk om er rekening mee te houden.
- c. De integrale visie van ACT ontbrak ten onrechte in het bestemmingsplan. De tekst van de toelichting wordt op dit onderwerp aangevuld. Het heeft geen invloed op de functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt.
- d. In de plandoelichting wordt verwezen naar de geldende parkeernormeringen, die gebaseerd zijn op het Stedelijk Verkeers- en Vervoersplan (SVVP). Aandachtspunt daarbij is dat deze normen dit jaar zullen worden aangepast. Bouwvolumes zijn te herleiden uit de bebouwingspercentages in de verschillende bouwvlakken.
- e. Van hotelontwikkeling is in dit bestemmingsplan geen sprake. Dit is in lijn met de Ruimtelijke Economische Visie Schipholregio (REVS).
- f. Het voorontwerp-bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve is ter kennisname aan de gemeenteraad gezonden. De volgende fase in de bestemmingsplanprocedure is de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. Het college beslist over deze ter inzage legging en zij zal haar besluit ter informatie aan de gemeenteraad zenden. De gemeenteraad zal, na de ter inzage legging en de beoordeling van de zienswijzen, besluiten over de vaststelling van het bestemmingsplan.
- g. De bestaande boerderij blijft gehandhaafd en wordt van een passende bestemming voorzien. De boerderij van de heer Pruissen krijgt een agrarisch functie met een wijzigingsbevoegdheid naar 'bedrijventerrein'. Zie voor het gemeentelijke standpunt over het reserveringsbeleid de gemeentelijke reactie onder 6.
- h. De gemeente en Chipshol zijn in een vaststellingsovereenkomst overeengekomen dat de gemeente op constructieve wijze alle benodigde planologische medewerking verleent indien Chipshol nieuwe plannen wenst te ontwikkelen voor het 'terrein Pruissen II, thans genoemd bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve' (nu High Speed Logistics Park genoemd). De in het bestemmingsplan gehanteerde bestemming sluit aan bij de gewenste ontwikkelplannen van Chipshol.
- i. Er zijn geen informatieve afbeeldingen beschikbaar.
- j. Neen.
- k. Deze constatering is correct. Het bouwvlak valt samen met het bestemmingsvlak. Hierbinnen mag tot een hoogte van maximaal 14 meter en een percentage van 55% gebouwd worden. Van een beeldkwaliteitplan is voor deze locatie geen sprake.
- l. Ook in dit bestemmingsplan wordt parkeren voor passagiers uitgesloten.
- m. Het landschapsplan is nog in ontwikkeling en heeft alleen betrekking op de nieuwe N201. Aangrenzende terreinen zoals het Groenenbergterrein of aansluitende wegen als bijvoorbeeld de Fokkerweg zitten hier niet in.
- n. Er zijn windturbines gepland binnen het plangebied.
- o. Deze constatering is correct. De samenvattingen van de onderzoeken worden opgenomen in de toelichting. De beschikbare onderzoeksrapporten worden als bijlagen bij het bestemmingsplan ter inzage gelegd.

Conclusie:

Deze vooroverlegreactie leidt tot aanpassingen in het bestemmingsplan (zie hierboven onder a t/m d, l en o).

Ad 11. ORAM

Geen reactie ontvangen.

Ad 12. Rijkswaterstaat Noord-West Nederland

Vooroverlegreactie:

Rijkswaterstaat is beheerder van de nabij het plangebied gelegen rijksweg A4 en ziet toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Rijkswaterstaat verlangt bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen een analyse van de verkeersintensiteiten waarbij de verkeerseffecten op de (aansluitingen van de) A4 in beeld worden gebracht. Onder grootschalige ontwikkelingen valt onder andere 10 hectare bedrijventerrein. Het plangebied Rozenburg Corneliahoeve betreft 19 hectare te ontwikkelen bedrijventerrein. Oude Meer Groenenberg omvat 21 hectare, waarvan 9 hectare hoogwaardig ontwikkeld zal worden. Behalve de afzonderlijke omvang van de plannen, levert het feit

dat de plannen tegelijkertijd in procedure worden gebracht, een grootschalige ontwikkeling op. Daarom moet de analyse van de verkeersintensiteiten aanwezig zijn. Rijkswaterstaat verzoekt een mobiliteitsparagraaf op te nemen in beide bestemmingsplannen waarin de veranderingen in verkeersintensiteiten als gevolg van het plan in beeld worden gebracht voor zowel de rijksweg A4 als het onderliggend wegennet. Bij negatieve effecten dient in deze analyse aangegeven te worden welke maatregelen genomen worden en wat de (financiële) haalbaarheid is van die maatregelen. Over de uitgangspunten van de analyse moet de gemeente met Rijkswaterstaat in overleg treden.

Gemeentelijke reactie:

Over de verschillen in intensiteit kan het volgende worden gezegd:

- 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.

Deze tekst wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

Conclusie:

Deze vooroverlegreactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan (zie hierboven).



Raadsvoorstel 2013/ ontwerp t.b.v.

terinzagelgging

Onderwerp vaststelling bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve

Portefeuillehouder drs. M.J. Bezuijen
Steller K. Lakerveld / L. Wolters
Collegevergadering 19-03-2013
Raadsvergadering

1. Samenvatting

Wat willen we bereiken?

Het doel van het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve is enerzijds een passende planologische regeling bieden voor de bestaande, en voornamelijk te behouden, agrarische functie en anderzijds een toekomstbestendige planologische basis te leggen voor de beoogde functies in het gebied. Daarnaast is het nieuwe bestemmingsplan een herziening van de geldende regelingen in dit gebied.

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

Het plangebied zal de komende jaren een transformatie ondergaan van een agrarische functie naar een bedrijfsfunctie: ontwikkeling tot een hoogwaardig bedrijventerrein.

In navolging van de vaststellingsovereenkomst (2007) tussen Chipshol en de gemeente, waarin de gemeente heeft aangegeven op constructieve wijze planologische medewerking te verlenen aan de ontwikkelplannen van Chipshol voor het gebied Rozenburg Corneliahoeve, is het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve opgesteld.

Wat gaan we daarvoor doen?

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

Wat mag het kosten?

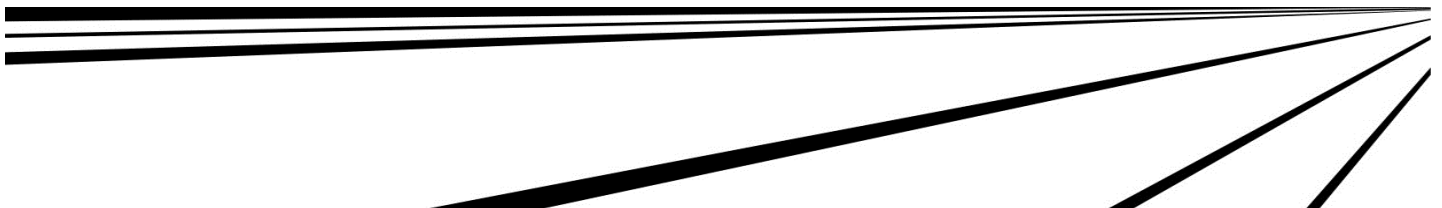
Artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In vervolg op artikel 6.12 lid 1 wordt in artikel 6.12 lid 2 Wro bepaald dat de gemeenteraad geen exploitatieplan vaststelt als het verhaal van kosten anderszins is verzekerd.

Voor dit bestemmingsplan is het kostenverhaal anderszins verzekerd, indien voor de vaststelling van het bestemmingsplan een anterieure overeenkomst is gesloten met de betrokken grondeigenaar Chipshol.

Voor zover er in dit plan sprake is van een wijzigingsbevoegdheid is het uitgangspunt dat ten tijde van het opstellen van het wijzigingsplan een anterieure overeenkomst wordt gesloten met de betrokken grondeigenaar.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. De wethouder Ruimtelijke Ordening is verantwoordelijk voor het opstellen van het



bestemmingsplan. Door ons college te machtigen het verder noodzakelijke te verrichten, zijn wij bevoegd op te treden in een eventuele beroepsprocedure bij de Raad van State.

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

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

2. Voorstel

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

1. PM ingediende zienswijzen wel/niet ontvankelijk te verklaren;
2. PM wel/niet in te stemmen met de ingediende zienswijzen;
3. PM het bestemmingsplan (gewijzigd) vast te stellen;
4. geen exploitatieplan vast te stellen voor het bestemmingsplan, omdat het kostenverhaal anderszins is verzekerd;
5. het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve met planidentificatie NL.IMRO.0394.BPGrozcorneliahoev-C001 bestaande uit een verbeelding en bijbehorende regels met bijlagen, conform de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 Bro in elektronische vorm vast te leggen en in die vorm vast te stellen, één en ander overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde bescheiden en op grond van de overwegingen genoemd in het voorstel van Burgemeester en Wethouders;
6. het college van Burgemeester en Wethouders te machtigen het verder nodige te verrichten.

3. Uitwerking

Wat willen we bereiken?

Het doel van het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve is enerzijds een passende planologische regeling bieden voor de bestaande, en vooralsnog te behouden, agrarische functie en anderzijds een toekomstbestendige planologische basis te leggen voor de beoogde functies in het gebied. Daarnaast is het nieuwe bestemmingsplan een herziening van de geldende regelingen in dit gebied.

Wat gaan we daarvoor doen?

Locatie 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.



Plangebied Rozenburg Corneliahoeve

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 Pruisen II terrein, nu Corneliahoeve genoemd).

Inhoud bestemmingsplan

Het plangebied zal de komende jaren een transformatie ondergaan van een agrarische functie naar een bedrijfsfunctie: ontwikkeling tot een hoogwaardig bedrijventerrein.

Resultaten wettelijk vooroverleg, volgens artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening

Het plan heeft als voorontwerp het wettelijk vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro doorlopen. Parallel aan het formele vooroverleg is een aantal buitenwettelijke partners in de gelegenheid gesteld tot het geven van een reactie over het voorontwerpbestemmingsplan. De ingekomen reacties zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien en hebben in enkele gevallen geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Zie hiervoor de bij deze nota gevoegde Nota Vooroverleg bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve.

Procedure

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

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de raad wordt het vastgestelde plan gedurende zes weken ter inzage gelegd. De Wet ruimtelijke ordening bepaalt, dat een gewijzigd vastgesteld bestemmingsplan pas na 6 weken mag worden gepubliceerd. In deze zes weken krijgen de provincie en het rijk de gelegenheid om een reactieve aanwijzing te geven in het geval de gewijzigde vaststelling een provinciaal belang of rijksbelang schaadt.

Na die terinzageligging is het plan van kracht, tenzij beroep wordt ingesteld en voorlopige voorziening wordt gevraagd bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als tegen het plan binnen de beroepstermijn wel beroep wordt ingesteld maar geen verzoek om voorlopige voorziening bij de Raad van State is gedaan, dan treedt het plan direct na de beroepstermijn in werking.

Beoordeling zienswijzen

PM

Wat mag het kosten?

Op grond van artikel 6.12 Wro is de gemeente verplicht, bij vaststelling van een bestemmingsplan waarin bouwplannen zijn opgenomen als aangewezen in artikel 6.12 Wro in samenhang met artikel 6.2.1. Bro, een exploitatieplan vast te stellen. Geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld als het verhalen van kosten anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld doordat de gemeente hierover overeenkomsten heeft gesloten met de eigenaren van de binnen het exploitatiegebied gelegen gronden, of doordat de gemeente zelf eigenaar is van bedoelde gronden.

Voor dit bestemmingsplan is het kostenverhaal anderszins verzekerd, indien voor de vaststelling van het bestemmingsplan een anterieure overeenkomst is gesloten met de betrokken grondeigenaar Chipshol. Het vaststellen van de anterieure overeenkomsten met Chipshol over kostenverhaal blijft punt van aandacht. De overeenkomsten moeten getekend zijn bij de vaststelling van de bestemmingsplannen door de gemeenteraad. Anders is de gemeenteraad verplicht om exploitatieplannen vast te stellen.

Voor zover er in dit plan sprake is van een wijzigingsbevoegdheid is het uitgangspunt dat ten tijde van het opstellen van het wijzigingsplan een anterieure overeenkomst wordt gesloten met de betrokken grondeigenaar.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

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

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

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

Overige relevante informatie

-

4. Ondertekening

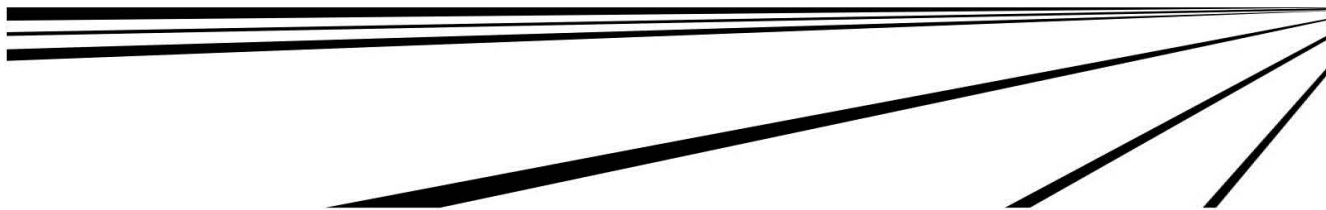
Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris, de burgemeester,

drs. C.H.J. Brugman

drs. Th.L.N. Weterings

Bijlage(n)
planstukken

CONCEPT



Historisch onderzoek plangebied Schiphol

Cluster Beheer en Onderhoud
Team BBG
September 2008

Inhoudsopgave

Fout! Geen indexgegevens gevonden.

HOOFDSTUK 1: Inleiding	1
HOOFDSTUK 2: Historie	1
2.1. Schiphol	1
2.2. Rozenburg	2
HOOFDSTUK 3: Algemene bodemkwaliteit	3
3.1. Bodem en bodemopbouw.....	3
3.2. Grond- en oppervlaktewater	3
3.3. Bodemkwaliteitskaart.....	3
HOOFDSTUK 4: Verontreinigingen	3
HOOFDSTUK 5: Conclusie.....	4

BIJLAGEN

Bijlage 1: Overzichtskaart

Bijlage 2: Topografische kaarten 1908-1916 (3 stuks)

Bijlage 3: Luchtfoto's 1944 (3 stuks)

HOOFDSTUK 1: Inleiding

In het kader van het opstellen van het ontwikkelingsplan Schiphol is door het team Bodem, Bereikbaarheid en Gegevens van het cluster Beheer en Onderhoud een historisch bodemonderzoek uitgevoerd voor de luchthaven Schiphol.

Het gebied wordt aan de noordoostzijde begrensd door de A9, aan de oostzijde door de Fokkerweg/Schipholdijk, aan de zuidzijde door de Kruisweg/ Beechavenue en volgt aan de westzijde de contouren van de Zwanenburger- en Polderbaan. Het gebied tussen de Reykjavikweg, de Fokkerweg, de Zuideinde en de Aalsmeerderbaan vallen buiten het plangebied. De percelen aan de Sloterweg 396 tot en met 529 vallen wel onder het plangebied. In bijlage I is een kaart van de locatie opgenomen.

Het doel van het historisch bodemonderzoek is vast te stellen of er, op basis van historische gegevens, bodemverontreiniging verwacht wordt. Dit historisch onderzoek dient in eerste instantie om te onderzoeken of de bestemming van een gebied strijdig is met de bodemverontreinigingstoestand. Een bodemonderzoek is in veel gevallen noodzakelijk voor de ruimtelijke ordeningsprocedures en de aanvragen van bouwvergunningen.

Voor dit onderzoek zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Overzicht beschikbare bodemonderzoeken uit het bodeminformatiesysteem van de gemeente Haarlemmermeer (NAZCA).
- Historisch onderzoek Gemeente Haarlemmermeer, waaronder historische topografische kaarten en luchtfoto's.
- Bodembeleidsplan Schiphol (Amsterdam Airport Schiphol; 23 september 2003).

Vanwege de complexiteit van de gegevens over inrichtingen uit het Wet milieubeheer/Hinderwet-archief en het BOOT-archief bij de gemeente Haarlemmermeer zijn van deze gegevens geen overzicht opgenomen in dit rapport. Bovendien zijn de bij de gemeente Haarlemmermeer bekende gegevens niet volledig omdat luchthaven Schiphol voor de Milieuvergunning valt onder de provincie Noord-Holland en veel bodemonderzoeken door Schiphol in eigen beheer worden uitgevoerd in het kader van aankoop van gronden of grondverzet.

HOOFDSTUK 2: Historie

2.1. Schiphol

Ten behoeve van de inrichting van de Haarlemmermeer is van 1840 tot 1845 een ruim 60 kilometer lange ringvaart en ringdijk om het water aangelegd. Na vier jaar pompen viel in 1852 de Haarlemmermeer definitief droog. Na het droogvallen van de Haarlemmermeer werd het land op een geometrische wijze verkaveld en werden vaarten, de twee belangrijkste de Hoofdvaart en de Kruisvaart, en vele lengte- en dwarswegen aangelegd. Deze wegen werden om de twee kilometer evenwijdig aan de Hoofdvaart en om de drie

kilometer evenwijdig aan de Kruisvaart aangelegd. Naast de vaarten en wegen ontstonden rond 1858 twee grote dorpen (Kruisdorp en Vennepedorp) en werden enkele woningen gebouwd langs de vaarten en lengtewegen. Bovendien werd er op een stuk weiland in het noordoosten van de Haarlemmermeer in de buurt van het Fort Schiphol in 1916 een vliegveld (Schiphol) aangelegd. De rest van de Haarlemmermeer werd hoofdzakelijk gebruikt voor landbouw en een relatief klein deel werd als weiland gebruikt. In 1916 landden de eerste vliegtuigen op Schiphol, op het terreindeel dat nu bekend staat als het "technisch areaal Schiphol-Oost". Aan het einde van de Eerste Wereldoorlog was de oppervlakte van Schiphol toegenomen tot 76 hectare. In 1935 werd het landingsterrein sterk uitgebreid en werden vier asfaltbetonnen landingsbanen aangelegd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd Schiphol verschillende malen gebombardeerd en volledig verwoest. Na de Tweede Wereldoorlog werd Schiphol naar het zuiden uitgebreid (verlenging Aalsmeerbaan en aanleg Kaagbaan) en vervolgens naar het westen. In 1963 werd begonnen met de bouw van het stationsgebouw, dat in 1967 werd geopend. Het stationsgebouw lag aan de westkant van de oude luchthaven. De rijksweg tussen Amsterdam en Den Haag werd in westelijke richting omgebogen. Ten zuiden van het stationsgebouw bevonden zich de eerste kantoren en vrachtgebouwen. Het voormalige Schiphol, nu Schiphol-oost, werd vrachtgebied. Tevens is in deze tijd de Zwanenburgerbaan aangelegd. De Buitenveldertbaan is aan het eind van de jaren '60 aangelegd. Schiphol bestaat momenteel uit zes start- en landingsbanen. De Polderbaan (Vijfde baan genoemd) is de meest westelijk gelegen baan; deze is aangelegd begin deze eeuw en is in 2003 geopend. Sinds 1978 beschikt Schiphol over een spoorverbinding. Het station ligt in een bijna zes kilometer lange Schipholspoortunnel onder de luchthaven. In 2002 werd de zuidtangente geopend een snelle busverbinding van Haarlem via Hoofddorp, Schiphol en Amstelveen naar Amsterdam zuid-oost. Deze busverbinding loopt door een tunnel parallel aan de spoortunnel.

In bijlage 2 zijn topografische kaarten van begin vorige eeuw opgenomen. De Spaarnwouderdwarsweg op de kaart uit 1909, is tegenwoordig ventweg van de Schipholweg. Tevens is op deze kaart de Aalsmeerdere noortocht aanwezig, lopend van noord naar zuid. Bij de uitbreiding van Schiphol is deze steeds voor een groter deel gedempt. De huidige Fokkerweg is gedeeltelijk ter plaatse van de voormalige tocht aangelegd.

Op de luchtfoto's uit 1944 (bijlage 3) is te zien dat tijdens de Tweede Wereldoorlog een tankgracht gelegen heeft rondom Schiphol. De tankgracht liep van Badhoevedorp, ten westen van de Sloterweg, naar het zuiden. Halverwege de Vijfhuizerdwarsweg en de Kruisweg liep de gracht naar het zuidoosten om daar weer op de ringvaart aan te sluiten bij de voormalige boerderij Hardenberg.

2.2. Rozenburg

Het voormalige dorp Rozenburg bestond uit lintbebouwing langs de Aalsmeerderweg en de Kruisweg. Op een kaart vanaf 1872 is lintbebouwing langs de Kruisweg aangegeven. Deze bebouwing wordt in de loop der tijd enigszins uitgebreid. In 1913 ligt ten noordoosten van het dorp de spoorlijn Hoofddorp-Aalsmeer. In 1958 is de spoorlijn weggehaald. Het dorp bestond voornamelijk uit tuinbouw.

HOOFDSTUK 3: Algemene bodemkwaliteit

3.1. Bodem en bodemopbouw

In de polder liggen hoofdzakelijk kleigronden. Plaatselijk zijn deze wat zaveliger van opbouw. In de gehele polder hebben tijdens de opbouw van de bodem eb- en vloedkreken gelegen. Plaatselijk kan de samenstelling van de bodem en de bodemsoorten nogal verschillend zijn. De bodems onderscheiden zich door verschillen in meer of minder kleiige of zandige samenstelling.

3.2. Grond- en oppervlaktewater

De gemiddelde grondwaterstand in de polder staat ongeveer op - 1,2 m - mv. Door de algeheel voorkomende kwel in de polder is het polderwater brak. In het noordwesten sterke kwel ten opzichte van de rest van de Haarlemmermeer.

3.3. Bodemkwaliteitskaart

De algemene bodemkwaliteit is beschreven in het Bodembeleidsplan Schiphol en bijbehorende bijlagen "Bodemkwaliteitskaarten Beheersgebied Schiphol".

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.

HOOFDSTUK 4: Verontreinigingen

Gezien de hoeveelheid informatie die aanwezig is van het plangebied Schiphol wordt in dit hoofdstuk alleen een algemene beschrijving gegeven van de aanwezige verdachte locaties. Omdat een nieuwe bestemming binnen het plangebied altijd een bedrijfsbestemming zal betreffen, zal de locatie al dan niet door middel van een bodemsanering geschikt zijn te maken. Bij aanvraag van een Bouwvergunning dient door de gemeente te worden beoordeeld of de bodem geschikt is voor het bouwplan. Hiervoor zal een locatiegebonden historisch onderzoek of een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd.

Het plangebied kan wat verdenking op bodemverontreiniging betreft onder worden verdeeld in het gebied dat van begin deze eeuw in gebruik is als luchthaven en de oude polderwegen.

Op de luchthaven zijn van oudsher veel bedrijfsactiviteiten aanwezig geweest waardoor de bodem verontreinigd is geraakt. Het betreffen met name de volgende activiteiten: ontvettingsbaden, verven, spuiten, motoronderhoud.

Langs de oorspronkelijke polderwegen, Sloter-, Aalsmeerder- en Kruisweg zijn van oudsher boerderijen aanwezig/ aanwezig geweest. De erven en ontsluitingswegen van deze (voormalige) boerderijen, inclusief met puin verharde landbouwwegen, dammetjes en met verdacht materiaal gedempte sloten zijn verdacht op bodemverontreiniging (o.a.

met zware metalen, PAK en asbest). Tevens worden bij de boerderijen vaak nog niet bekende ondergrondse tanks aangetroffen.

Aan de Kruisweg 279 tot en met 485 zitten of hebben gezeten diverse transportbedrijven en autoreparatiebedrijven waardoor de bodem verontreinigd kan zijn geraakt. De voormalige spoorlijn is in 1992 onderzocht. Hierbij zijn maximaal lichte verontreinigingen in de grond en het grondwater aangetroffen. De tankgracht is voor zover bekend nog nooit onderzocht.

Indien er gevallen van ernstige bodemverontreiniging (verontreinigingen ontstaan vóór 1987 en met een bepaalde omvang) reeds geconstateerd zijn in het verleden zijn deze aangepakt. Voor sommige locaties is nazorg noodzakelijk.

HOOFDSTUK 5: Conclusie

Binnen het plangebied Schiphol hebben veel activiteiten plaatsgevonden waardoor de bodem verontreinigd kan zijn geraakt. Voorafgaand aan een bouwplan dient een bodemonderzoek te worden uitgevoerd om vast te stellen of de bodem op de 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 dient naast de in dit historisch onderzoek beschreven verdachte activiteiten rekening gehouden te worden met de perceelsgebonden activiteiten uit het verleden.

HISTORISCH BODEMONDERZOEK

SCHIPHOL-RIJK

GEMEENTE HAARLEMMERMEER

September 2011

Steller: R. van Damme

Cluster B&O, team BenG

Kenmerk:

U:\05_Uitvoering\01_Cluster_Beheer_Onderhoud\01_Team_BBG\21_Bodem\Producten\Historische_onderzoeken\2011\Schiphol-Rijk_Bestemmingsplan\Historisch onderzoek Schiphol-Rijk.docx

I N H O U D S O P G A V E

1. Inleiding	blz. 1
2. Historie	blz. 2
2.1 Algemeen	blz. 2
2.2 Bodem en bodemopbouw	blz. 2
2.3 Grond- en oppervlaktewater	blz. 2
2.4 De ontwikkeling van de onderzoekslocatie	blz. 2
3. Bodemkwaliteitskaart	blz. 4
4. Inventarisatie bodembedreigende activiteiten	blz. 5
5. Aanbevelingen en conclusies	blz. 6
5.1 Aanbevelingen	blz. 6
5.2 Conclusies	blz. 6

Bijlage I: Overzicht van het plangebied Schiphol-Rijk

Bijlage II: Historische (luchtfoto) kaart

Bijlage III: Overzichtslijsten bodemverontreiniging

Historisch bodemonderzoek Schiphol-Rijk

1. Inleiding

In het kader van de (actualisatie) van het bestemmingsplan Schiphol-Rijk is door dhr. R. van Damme, van het team Bodemkwaliteit en Gegevensbeheer van de cluster Beheer en Onderhoud, een historisch bodemonderzoek uitgevoerd voor de planlocatie Schiphol-Rijk te gemeente Haarlemmermeer.

Het plangebied van bestemmingsplan "Schiphol-Rijk" is aan de zuidzijde begrensd door de Kruisweg, vanaf de brug over de Ringvaart tot aan de afslag richting de voormalige ingang van het bedrijf Fokker. Aan de oostzijde wordt het begrensd door de Ringvaart vanaf genoemde brug tot aan de plaats waar de Schipholdijk begint. De grens loopt verder langs de kop van de Aalsmeerderbaan en het plan omvat Skypark en het Groenenbergterrein. Aan de westzijde wordt het plan begrensd door de plangrens van het bestemmingsplan Schiphol 2010. In het plan bevindt zich een gedeelte, namelijk het gebied waar de omlegging van de N201 in Schiphol Rijk in een separaat bestemmingsplan is geregeld. Voor het voormalig Fokkerterrein wordt ook een separaat bestemmingsplan opgesteld.

Het gebied is ontwikkeld op voormalig agrarisch gebied waarbij de Fokkerweg, Aalsmeerderdijk en Schipholdijk als historische elementen (lintbebouwing) aanwezig zijn. In bijlage I is een kaart van de locatie opgenomen.

Het doel van het historisch bodemonderzoek is vast te stellen of er, op basis van historische gegevens, bodemverontreiniging verwacht kan worden. Dit historisch onderzoek dient in eerste instantie om te onderzoeken of de bestemming van een gebied strijdig is met de bodemverontreinigingstoestand. Het kan tevens als leidraad dienen om te komen tot een onderzoeksopzet voor het uitvoeren van een bodemonderzoek. Een bodemonderzoek is in veel gevallen noodzakelijk voor de ruimtelijke orderingsprocedures en de aanvragen van een omgevingsvergunning met betrekking tot bouw.

Voor dit onderzoek zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Overzicht beschikbare bodemonderzoeken uit het bodeminformatiesysteem van de gemeente Haarlemmermeer (NAZCA).
- Historisch onderzoek Gemeente Haarlemmermeer, waaronder historische topografische kaarten en luchtfoto's.
- www.dinoloket.nl
- www.ahn.nl

2. Historie

De planlocatie ligt ten zuiden van het grondgebied van Luchthaven Schiphol. Ten noorden van de lintbebouwing op de Aalsmeerderdijk is in de jaren negentig en tweeduizend een nieuw bedrijventerrein ontwikkeld. De lintbebouwing aan de Aalsmeerderdijk en de Schipholdijk is rond de jaren dertig en veertig opgericht, zie ook bijlage II, historische (luchtfoto) kaarten Schiphol (1944).

Hieronder wordt in het kort eerst de historie van de Haarlemmermeer samengevat, waarna de ontwikkeling van het onderzochte gebied wordt beschreven.

2.1 Algemeen

Ten behoeve van de inrichting van de Haarlemmermeer is van 1840 tot 1845 een ruim 60 kilometer lange ringvaart en ringdijk om het water aangelegd. Na vier jaar pompen viel in 1852 de Haarlemmermeer definitief droog. Na het droogvallen van de Haarlemmermeer werd het land op een geometrische wijze verkaveld en werden vaarten, de twee belangrijkste, de Hoofdvaart en de Kruisvaart, en vele lengte- en dwarswegen aangelegd. Deze wegen werden om de twee kilometer evenwijdig aan de Hoofdvaart en om de drie kilometer evenwijdig aan de Kruisvaart aangelegd. Naast de vaarten en wegen ontstonden rond 1858 twee grote dorpen (Kruisdorp en Venneperdorp) en werden enkele woningen gebouwd langs de vaarten en lengte- en dwarswegen. Bovendien werd er op een stuk weiland in het noordoosten van de Haarlemmermeer in 1917 een vliegveld (Schiphol) aangelegd. De rest van de Haarlemmermeer werd hoofdzakelijk gebruikt voor landbouw en een relatief klein deel werd als weiland gebruikt. Het grondgebruik ter plaatse van Schiphol-Rijk is vanaf het begin hoofdzakelijk bouwland, terwijl een relatief klein deel als weiland gebruikt werd. In de loop der jaren is een deel van het landbouwareaal ingenomen door woningbouw, bedrijven en in mindere mate door tuinbouw.

2.2 Bodem en bodemopbouw

In de polder liggen hoofdzakelijk kleigronden. Plaatselijk zijn deze wat zaveliger van opbouw. Aan de westzijde van de polder liggen de wat meer zandige gronden van Cruquius tot Zwaanshoek. In de gehele polder hebben tijdens de opbouw van de bodem eb- en vloedkreken gelegen. Plaatselijk kan de samenstelling van de bodem en de bodemsoorten nogal verschillend zijn. De bodems onderscheiden zich door verschillen in meer of minder kleiige of zandige samenstelling. Het maaiveld ter plaatse van het bedrijventerrein te Schiphol-Rijk is gelegen op circa -4,00 m. –N.A.P.

2.3 Grond- en oppervlaktewater

De gemiddelde grondwaterstand in de polder wordt waargenomen op circa 0,7 m. – m.v. (circa -4,70 m. -NAP). Door de algeheel voorkomende kwel in de polder is het polderwater brak.

2.4 De ontwikkeling van de onderzoekslocatie

De naam Rijk herinnert aan een dorpje, in het noordoosten van Haarlemmermeer nabij Schiphol, dat door uitbreiding van de luchthaven in de vijftiger jaren moest verdwijnen.

Volgens Ramaer (Ramaer, Johan Christoffel, Rijkswaterstaatsingenieur van 1874 tot 1918) hebben we hier te doen met een ook voor de drooglegging bestaande nederzetting gelegen nabij het Nieuwe Meer, toendertijd Rietwijck genaamd, welke waarschijnlijk rond 1600 door het water is verzwolgen. Bij hem lezen we ook dat, bij het droogvallen van Haarlemmermeer, de fundamenten van de kerktoren van het dorpje Rijk zijn teruggevonden. Ramaer haalt hier het werk aan van Staring "De bodem van Nederland", waar deze schrijft:

"Zoo had men algemeen verwacht de puinhopen van de dorpen die in Haarlemmermeer verzwolgen zijn op den bodem te zullen wedervinden. Alles echter wat er is aangetroffen heeft zich bepaald bij de grondslagen van den toren van het dorp Rijk en daardoor is volkomen het gevoel van diegenen bevestigd, welke gelooven, dat het meer zich langzamerhand uitgebreid heeft ten koste van de omliggende veengronden. Er is slechts veen weggeslagen en de uitbreiding heeft zoo langzaam plaats gehad, dat er overvloedig tijd geweest is om de huizen af te breken en naar elders weg te voeren. Men moet echter niet uit het oog verliezen dat toentertijd voor zeker de meeste woningen houten gebouwen zullen zijn geweest"

Overigens dient van de dorpsomvang van Rijk, alias Rietwijck, geen overdreven voorstelling te worden gemaakt. Volgens Ramaer heeft Rietwijck nooit meer dan 200 inwoners geteld.



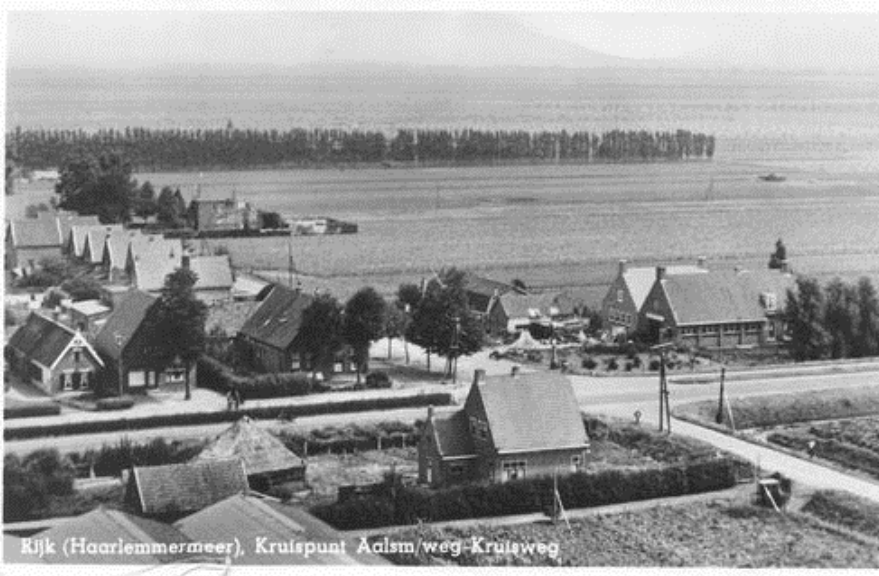
Rond 1959 was het ten noordoosten van het huidige Rozenburg gelegen dorp Rijk, als gevolg van de dynamische ontwikkeling van Schiphol, gedoemd van de kaart te verdwijnen. Voor een belangrijk deel der bewoners (40%) is toen voor vervangende woongelegenheden gezorgd in het zuidelijker, aan het einde van de Uiterweg gelegen Rijsenhout. Enkelsten vestigden zich onder meer in Hoofddorp, Vijfhuizen, Badhoevedorp en Aalsmeerderbrug.



Schiphol-Rijk en omgeving in 1975

Tot Rijk en omgeving - niettegenstaande de verdwijning van het eigenlijke dorp wordt de naamsaanduiding voor het omliggende gebied nog steeds gebezigd - worden in het algemeen gerekend de in het oosten en zuiden aan Schiphol grenzende woonkernen Aalsmeerderbrug en Oude Meer, vroeger Aalsmeerderbuurt-Centrum en Aalsmeerderbuurt-Noord genoemd, alsmede het kleine aan de provinciale weg Hilversum-Haarlem gelegen Rozenburg.

Voorgenoemde nederzettingen worden alle gekenmerkt door lintbebouwing. De bebouwing van Oude Meer loopt via Aalsmeerderbrug, met enkele kleine onderbrekingen, zelfs door tot Rijsenhout, een afstand van meer dan zes kilometer.



Het voorzieningenniveau in deze kleine kernen is - mede ten gevolge van de speciale structuur van de bebouwing en het ontbreken van een centrum - van beperkte omvang. Zowel in Rozenburg als in Aalsmeerderbrug zijn echter wel een kleuter- en een basisschool aanwezig. Voorts beschikt Rozenburg over een kerkgebouw, waarin zowel diensten uitgaande van de Gereformeerde Kerken als van de Gereformeerde Kerken worden gehouden.

Langs de Aalsmeerderdijk alsmede aan de Kruisweg ter hoogte van Rozenburg zijn een aantal winkels gevestigd, merendeels op het gebied van de dagelijkse levensbehoeften.

Voor de overige voorzieningen zijn Aalsmeerderbrug en Oude Meer met -begin 1974 - respectievelijk 715 en 556 inwoners in belangrijke mate georiënteerd op Aalsmeer, terwijl Rozenburg, met 712 inwoners, op Hoofddorp is georiënteerd.

3 Bodemkwaliteitskaart

Op 2 februari 2011 is voor het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer een bodemkwaliteitskaart vastgesteld. De bodemkwaliteitskaart geeft aan wat de gemiddelde kwaliteit van de grond op niet-verdachte locaties is in de gemeente. Het plangebied van Schiphol-Rijk valt voor een klein gedeelte binnen de bodemkwaliteitskaart van Schiphol (gebied globaal ten noorden van de Fokkerweg) en over het algemeen de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Haarlemmermeer. Over de kwaliteit van de bodem ter plaatse van percelen welke in eigendom zijn van Luchthaven Schiphol kan geen uitspraak worden gedaan.

Het plangebied valt onder oudstedelijk gebied 3 met als bodemfunctie Industrie. Volgens de ontgravingskaart van de Bodemkwaliteitskaart is de kwaliteit van de bovengrond (0,00-0,50 m. -m.v.) "Industrie" en is de kwaliteit van de tussenlaag (0,50 – 1,50 m.-m.v.) en de ondergrond (1,50 – 2,00 m. -m.v.) "Landbouw/natuur".

4 Inventarisatie bodembedreigende activiteiten

In dit hoofdstuk worden bodembedreigende activiteiten en de hieruit resulterende bodemverontreinigingen in het plangebied beschreven. Vanwege het grote oppervlak en de verschillende periodes van ontwikkeling wordt het plangebied opgedeeld in 3 deelgebieden.

Eerst wordt er een overzicht gegeven van de belangrijkste bodembedreigende activiteiten in het gebied.

Verdachte locaties

In deze paragraaf worden de locaties besproken waar een verontreiniging is gevonden en locaties waar gesaneerd is. In bijlage 3 is een overzicht van alle locaties waar een bodemonderzoek heeft plaatsgevonden en/of een sanering is / wordt uitgevoerd of een advies tot sanering aanwezig is. Onderstaande tekst is slechts een (algemene) samenvatting van dit overzicht.

Deellocatie 1:

Een groot deel van de Aalsmeerderdijk is een onderdeel van een lintbebouwing waarvan de bebouwing in de jaren 30 is opgericht. Ter plaatse van deze lintbebouwing wordt, ook als gevolg van historische bedrijfsmatige activiteiten, in het algemeen verontreinigingen (in alle gradaties) in de bodem aangetoond. Deze bedrijfsmatige activiteiten zijn zowel grootschalig als kleinschalig.

Ook ter plaatse van het Anthony Fokker Business Park worden in het algemeen verontreinigingen in de bodem aangetoond. Deze locatie valt echter buiten de planlocatie.

In de jaren negentig is het zuidelijke gedeelte van Schiphol-Rijk een onderdeel geweest van een grote (her)ontwikkeling waarbij kantoorpanden en bedrijfsgebouwen zijn gebouwd. Op deze locatie is geen verdenking op milieubedreigende stoffen aanwezig.

Deellocatie 2:

- Ter plaatse van het vrachtareaal Schiphol Zuid-oost is een potentieel ernstig geval van bodemverontreiniging met minerale olie. Een nader bodemonderzoek moet worden uitgevoerd om ernst en spoedeisendheid van sanering te bepalen.
- Ter plaatse van de opslagbassins Schiphol Zuid-Oost wordt een monitoring van de grondwaterkwaliteit uitgevoerd naar aanleiding van een verontreiniging met PFOS in het grond en grondwater. Op dit moment wordt een saneringsplan opgesteld teneinde deze verontreiniging te verwijderen.

Deellocatie 3:

- Ter plaatse van de Aalsmeerderweg 512 wordt zowel in de bovengrond als het grondwater lichte verontreinigingen aangetoond. Er is geen nader of aanvullend onderzoek noodzakelijk.
- Ter plaatse van de oude spoorbaan (parallel aan de Boeing Avenue) is een lichte verontreiniging met minerale olie, arseen, cadmium en PAK aangetoond. Het grondwater is licht verontreinigd met toluene, xylenen en EOX. Er is geen nader of aanvullend onderzoek noodzakelijk.
- Het wegtracé Beechavenue is onderdeel geweest van een sanering van arseen in de bodem. De sanering is voldoende uitgevoerd. Er is geen nazorgverplichting.

5. Aanbevelingen en Conclusies

5.1 Aanbeveling

Het gebied Schiphol-Rijk is een relatief oud industriegebied met lintbebouwing langs de Ringvaart, waardoor voor de planontwikkeling in het algemeen geen verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd. De bodemonderzoeken die er beschikbaar zijn, zijn (relatief) verouderd, waardoor het van belang is om bij nieuwe ontwikkelingen verkennend bodemonderzoek uit te voeren.

Tevens kan er bij nieuwe ontwikkelingen rekening gehouden worden met de verdachte locaties, waardoor de functie van het gebied niet in conflict komt met de verontreinigde toestand. In het algemeen is de bodem, vanwege het historisch gebruik, matig tot sterk verontreinigd met PAK's, minerale olie en/of zware metalen.

De huidige bestemming van het gebied als, voornamelijk, industriegebied is niet strijdig met de bodemverontreinigingstoestand.

5.2 Conclusie

In het algemeen kan geconcludeerd worden dat de huidige bestemming van het gebied niet strijdig is met de bodemverontreinigingstoestand. In het kader van eventueel toekomstige ontwikkelingen zijn er echter een groot aantal aandachtspunten, die hierboven geschetst zijn, waarmee in het geval van een nieuwe bestemming rekening gehouden moet worden.

Hierbij moet gedacht worden aan actualiserend verkennend bodemonderzoek, nader bodemonderzoek en zelfs saneringen.

Bijlage I Overzicht van het plangebied Schiphol-Rijk



Bijlage II Historische (luchtfoto) kaart



Schiphol, 1944

Bijlage III Overzichtslijsten bodemverontreiniging



Rapportage deellootatie 1

Naam	Straat	Huisnu	Plaats	Opmerkingen	Dominante	EUT totaal	Statuslocatie UBI	Status oordeel	Status rapportage	Vervolgactie Wbb
1867009 Aalsmeerderdijk 1	Aalsmeerderdijk	1	Oude Meer			Potentieel Ernstig	Niet verontreinigd	Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1867016 Aalsmeerderdijk 4 - 6	Aalsmeerderdijk	4	Oude Meer			Ernstig, niet urgent	Niet verontreinigd	Ernstig, niet urgent	Onderzoek omvang/EUT	Uitvoeren aanvullend NO
1867019 Aalsmeerderdijk 7	Aalsmeerderdijk	7	Oude Meer			Potentieel Ernstig		Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	opstellen SP
1867005 HAK	Aalsmeerderdijk	25	OUDE MEER			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1866001 KEMP, P.J.	Aalsmeerderdijk	32	OUDE MEER		hbo-tank (bovengronds)	Niet verontreinigd	Pot. verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1766011 Aalsmeerderdijk 34 (voorheen nr. 34 tot 37)	Aalsmeerderdijk	34	OUDE MEER	Mogelijk ernstig niet urgent (zn->).	autoplafwerk erij annex -	Potentieel Ernstig	Pot. ernstig en urgent	Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1766014 AALSMEERDERDIJK 38	Aalsmeerderdijk	38	Oude Meer		autoreparatiebedrijf	Niet verontreinigd	Pot. ernstig, niet urgent	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1766013 Aalsmeerderdijk 45	Aalsmeerderdijk	45	Oude Meer		transportbedrijf	Niet ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1766001 AALSMEERDERDIJK 46	Aalsmeerderdijk	46	OUDE MEER	Beoordeling gemeente bestaat wel maar niet aanwezig in dossier	ophooglaag (niet gespecificeerd)	Niet verontreinigd	Pot. ernstig, niet urgent	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1766002 AALSMEERDERDIJK 58	Aalsmeerderdijk	58	Oude Meer	sanering geweest maar met restverontreiniging. ES niet in dossier.	hbo-tank (bovengronds)	Ernstig, urgentie niet bepaald	Pot. verontreinigd	Ernstig, urgentie niet bepaald	SE gereed	registratie restverontreiniging
1766005 AUTOBEDRIJF BROGO (DHR A.E.J. K	Aalsmeerderdijk	68	OUDE MEER		brandstoftank (ondergronds)	Niet verontreinigd	Pot. verontreinigd	Niet verontreinigd	Zorg deelrapportage	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1766015 AALSMEERDERDIJK 71	Aalsmeerderdijk	71	Oude Meer		kunststofproductenindustrie	Pot. verontreinigd	Pot. ernstig, niet urgent	Pot. verontreinigd	Onderzoek op aard	monitoring
1766012 Aalsmeerderdijk 79	Aalsmeerderdijk	79	RIJSENHOUT		metaalwarenfabriek	Niet ernstig	Pot. ernstig en urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1766008 Milenaar & zonen, Aalsmeerderdijk	Aalsmeerderdijk	83	Oude Meer	25-03-2004 brief prov.verm. ernstig. NO niet	hbo-tank (ondergronds)	Ernstig, niet urgent	Pot. verontreinigd	Ernstig, niet urgent	SE gereed	opstellen SP
1765011 Aalsmeerderdijk 126	Aalsmeerderdijk	126	OUDE MEER	verontreiniging niet E + niet U; bij bouwactiviteiten aanvullende voorwaarden		Niet ernstig		Niet ernstig	Onderzoek omvang/EUT	voldoende onderzocht
1765007 AALSMEERDERDK 141	Aalsmeerderdijk	141	OUDE MEER		aluminium productenfabrikant	Niet ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1765013 Aalsmeerderdijk 142	Aalsmeerderdijk	142	OUDE MEER			Ernstig, urgentie niet bepaald		Ernstig, urgentie niet bepaald	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1765004 Aannemers bedrijf van den Heuvel	Aalsmeerderdijk	142	OUDE MEER		ophooglaag met puin en/of	Potentieel Ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Potentieel Ernstig	Onderzoek omvang/EUT	uitvoeren NO
1765001 Aalsmeerderdijk 151	Aalsmeerderdijk	151	Oude Meer		benzinepompijnstallatie	Niet verontreinigd	Pot. ernstig en urgent	Niet verontreinigd	SO rapport	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1765008 AALSMEERDERDK 164	Aalsmeerderdijk	164	Oude Meer		jachtwerf (nieuwbouw-	Niet ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1765002 DE BOER, aalsmeerderdijk 165	Aalsmeerderdijk	165	Oude Meer		ophooglaag met puin en/of	Ernstig, niet urgent	Pot. ernstig, niet urgent	Ernstig, niet urgent	Onderzoek omvang/EUT	starten sanering

1665011 SADC N.V. Capronilaan, Aalsmeer	Aalsmeerderdijk	170	SCHIPHOL-RIJK		ophooglaag (niet)	Potentieel Ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Potentieel Ernstig	SP rapport	starten sanering
1664017 AALSMEERDERDK 200	Aalsmeerderdijk	200	Aalsmeerderbrug	NO in het kader van OONS niet noodzakelijk	metaalconstructiebedrijf	Potentieel Ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1664019 Aalsmeerderdijk 201	Aalsmeerderdijk	201	Aalsmeerderbrug		pompen- en compressoren	Niet ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzoek
1664016 Aalsmeerderdijk 207A	Aalsmeerderdijk	207	AALSMEERDERBRUG		landbouwmachinefabriek	Pot verontreinigd	Pot. ernstig en urgent	Pot. verontreinigd	Onderzoek op aard	uitvoeren OO
1664015 Aalsmeerderdijk 209 + 210	Aalsmeerderdijk	209	AALSMEERDERBRUG	potentieel ernstig maar niet urgent...	benzinepompijnstallatie	Potentieel Ernstig	Pot. ernstig en urgent	Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1664006 AMFORT B.V.	Aalsmeerderdijk	212	Aalsmeerderbrug		bestrijdingsmiddelenopslagp	Niet ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Niet ernstig	Onderzoek omvang/EUT	voldoende onderzoek
1664010 Gebroeders Moolhuysen	Aalsmeerderdijk	218	Aalsmeerderbrug	gaat overeenkomst aan met bsb brief prov/GS		Potentieel Ernstig en Urgent		Potentieel Ernstig en Urgent	PreHO	uitvoeren OO
1664005 WOONPERCEEL, KOHLER	Aalsmeerderdijk	239	Aalsmeerderbrug			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzoek en/of gesaneerd
1664018 Aalsmeerderdijk 244	Aalsmeerderdijk	244	Aalsmeerderbrug		overige chemische productenindustrie	Pot. verontreinigd	Pot. ernstig, niet urgent	Pot. verontreinigd	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1664013 Aalsmeerderdijk 247	Aalsmeerderdijk	247	Aalsmeerderbrug	NO i.h.k.v. GONS niet noodzakelijk omdat er naar verwachting geen	chemische grondstoffen	Potentieel Ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1764001 KWEKERIJ W.G.M. VAN SCHIE (OPDRA	Aalsmeerderdijk	258	Aalsmeerderbrug			Potentieel Ernstig	Niet verontreinigd	Potentieel Ernstig	SP rapport	starten sanering
1664020 Aalsmeerderdijk 261	Aalsmeerderdijk	261	Aalsmeerderbrug		grond-, water- en	Niet ernstig	Pot. verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzoek
1664023 Aalsmeerderdijk 270	Aalsmeerderdijk	270	Aalsmeerderbrug	Asbest laten saneren en evaluatie rapport ter beoordeling aan		Niet ernstig	Niet verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzoek
1664024 Aalsmeerderdijk 273	Aalsmeerderdijk	273	Aalsmeerderbrug			Niet ernstig		Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzoek
1563012 AALSMEERDERDK 298	Aalsmeerderdijk	298	Aalsmeerderbrug		dakdekkersbedrijf	Niet ernstig	Pot. verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzoek
1563019 Aalsmeerderdijk 312-313	Aalsmeerderdijk	312	AALSMEERDERBRUG			Potentieel Ernstig	Niet verontreinigd	Potentieel Ernstig	Onderzoek omvang/EUT	opstellen SP
1563004 E. de Vries, Aalsmeerderdijk 316	Aalsmeerderdijk	316	Aalsmeerderbrug		hbo-tank (ondergronds)	Potentieel Ernstig	Pot. verontreinigd	Potentieel Ernstig	Onderzoek omvang/EUT	Uitvoeren aanvullend NO
1563016 Aalsmeerderdijk 318	Aalsmeerderdijk	318	Aalsmeerderbrug		transportbedrijf	Niet ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzoek
1563013 AALSMEERDERDK 319 -317	Aalsmeerderdijk	319	Aalsmeerderbrug		metaalconstructiebedrijf	Niet ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzoek en/of gesaneerd
1563002 COLIJN	Aalsmeerderdijk	327	AALSMEERDERBRUG	In het bodemdossier zit een briefje van de eigenaar uit 1997 waarop staat dat ter plaatse van de achtertuin een leeflaag van 0,5 meter wordt opgebracht en het	ophooglaag met puin en/of bouw- en sloopafval	Urgent, san binnen 4 jaar	Pot. ernstig, niet urgent	Ernstig, niet urgent	SP rapport	starten sanering
1563014 AALSMEERDERDK 328	Aalsmeerderdijk	328	Aalsmeerderbrug		luchthaven	Niet ernstig	Pot. ernstig en urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzoek
1465004 CHIPSHOL OUDE SPOORB	Aalsmeerderweg		HOOFDDORP			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzoek

1466014 Trace Beech Avenue	Beechavenue		SCHIPHOL	RAPPORT IS AANGEBODEN TER INSPECTIE	ophooglaag (niet)	Ernstig, niet urgent	Pot. ernstig, niet urgent	Potentieel Ernstig	SE gereed	voldoende gesaneerd
1564011 PLOT 5000, SCHIPHOL RIJK	Beechavenue		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1565007 CMG-terrein, Fokkerweg	Beechavenue		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1565001 NATO-PUJPLEIDING BEACH AVENUE	Beechavenue		SCHIPHOL-RIJK	In de documentatiemap zijn er wel aanwijzingen dat er in 1994 een saneringsplan opgesteld was en toegestuurd naar de Provincie Noord-Holland.	brandstoftank (ondergronds)	Potentieel Ernstig en Urgent	Pot. verontreinigd	Potentieel Ernstig en Urgent	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1665020 (voorheen Capronilaan 37)	Bellsingel	20	Schiphol-Rijk		dieseltank (bovengronds)	Niet verontreinigd	Pot. verontreinigd	Niet verontreinigd	PreHO	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1665019 Bellsingel 51	Bellsingel	51	Schiphol-Rijk		bloemenkwekerij	Niet verontreinigd	Pot. verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1665005 YAMAHA MOTOR DISTRIBUTION	Bellsingel		SCHIPHOL			Niet ernstig	Niet verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1665006 VERHOEF BEHEER B.V.	Bellsingel		SCHIPHOL-RIJK			niet ernstig, licht tot matig verontreinigd	Niet verontreinigd	niet ernstig, licht tot matig verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1564019 Boeingavenue 103-105	Boeingavenue	103	Schiphol-Rijk			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	PreHO	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564021 Boeingavenue Gebouw Virgo Staete	Boeingavenue		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564014 MICROSOFT 2 GEBOUW	Boeingavenue		SCHIPHOL			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564013 DUIMELOT	Boeingavenue		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564010 KANTOORGEBOUW SCHIPHOL-RIJK PLOT	Boeingavenue		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564015 PARK DAVIS	Boeingavenue		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564003 PARK HOTEL SCHIPHOL RIJK	Boeingavenue		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564025 Boeingavenue Tupolevlaan	Boeingavenue		SCHIPHOL-OOST	Cd in onderlaag >1, afhankelijk van resultaat vervolgstap bepalen		Potentieel Ernstig		Potentieel Ernstig	Onderzoek omvang/EUT	uitvoeren aanvullend onderzoek
1564020 Boeingavenue gebouw Wygrax	Boeingavenue		SCHIPHOL-RIJK	Puindepot verwijderen en controle monsters nemen van de oorspronkelijke bovengrond ter plaatse		Potentieel Ernstig	Niet verontreinigd	Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	uitvoeren aanvullend onderzoek

1766017 verharding Breguetlaan	Breguetlaan	1	Oude Meer			Niet verontreinigd		Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1766016 Breguetlaan 7	Breguetlaan	7	Oude Meer			Niet verontreinigd		Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1766009 Special Cargo Services BV	Breguetlaan	9	Oude Meer	Nader onderzoek noodzakelijk.	laad-, los-, open overslagbedrijf (goederen)	Ernstig, urgentie niet bepaald	Pot. verontreinigd	Ernstig, urgentie niet bepaald	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1766010 SGS Rewood Dangerous Goods	Breguetlaan	19	Oude Meer		chemicalienopslagplaats	Potentieel Ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Potentieel Ernstig	PreHO	Uitvoeren aanvullend NO
1765012 Capronilaan 2	Capronilaan	2	Schiphol-Rijk		telecommunicatie	Niet ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1665022 Capronilaan 22-56	Capronilaan	22	Schiphol-Rijk			Niet ernstig		Niet ernstig	PreHO	voldoende onderzocht
1665014 illegale stort nabij Capronilaan 33	Capronilaan	33	Schiphol-Rijk	betreft een illegale stort die nog gesaneerd dient te worden	stortplaats industrie- en bedrijfsafval op land	Potentieel Ernstig en Urgent	Pot. ernstig en urgent	Potentieel Ernstig en Urgent	Onderzoek op aard	starten sanering
1665001 AIRPORT BUSINESS PARK 'DE OUDE M	Capronilaan	37	Schiphol-Rijk		ophooglaag met	Niet ernstig	Pot. ernstig en urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1665008 NEWLONG	Capronilaan		OUDE MEER			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1665023 Elektricitetskabel tpv Cessnalaan 1-33	Cessnalaan	1	Schiphol-Rijk			niet ernstig, licht tot matig verontreinigd		niet ernstig, licht tot matig verontreinigd	Onderzoek op aard	
1665009 Noortman bv, cessnalaan 45	Cessnalaan	45	Schiphol-Rijk			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1665010 Intel, Cessnalaan 50	Cessnalaan	50	Schiphol-Rijk		dieseltank (bovengronds)	Niet verontreinigd	Pot. verontreinigd	Niet verontreinigd	SE gereed	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1665018 Cessnalaan 71	Cessnalaan	71	Schiphol-Rijk		dieseltank (ondergronds)	Niet verontreinigd	Pot. ernstig, niet urgent	Niet verontreinigd	PreHO	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1666005 DOUGLASSINGEL 1	Douglassingel	1	Schiphol-Rijk			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1766006 SCHIPHOLTAXI FOKKERWEG	Fokkerweg	165	Oude Meer			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1766004 M+P. INTERNATIONAL	Fokkerweg	175	Oude Meer			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1766007 SHELL TANKSTATION	Fokkerweg	175	OUDE MEER			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Zorg deelopportage	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1868004 Anthony Fokker Businesspark	Fokkerweg	300	Oude Meer	2-2-2005 melding start sanering geval 4 en 3	vliegtuigbouwen vliegtuigrepairatiebedrijf	Urgent, san binnen 4 jaar	Pot. ernstig en urgent	Urgent, san binnen 4 jaar	Zorg deelopportage	starten sanering

1765005 Calamiteit Fokkerweg 7-10-2003	Fokkerweg					Niet ernstig		Niet ernstig	PreHO	voldoende onderzocht
1766003 FOKKERWEG OUDE MEER	Fokkerweg		OUDE MEER	gemeente: nulpuntonderzoek		Niet ernstig	Niet verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek omvang/EUT	voldoende onderzocht
1664012 PLOT 3000/C, D1 EN D2	Fokkerweg		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1665008 N201 omliegging Schiphol-Rijk	Fokkerweg		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1669008 FOKKERWEG 2E FASE GRONDONDERZOEK	Fokkerweg		SCHIPHOL-OOST		luchthaven	Niet verontreinigd	Pot. ernstig en urgent	Niet verontreinigd	Onderzoek omvang/EUT	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1665003 PLOT 6000 PARK	Fokkerweg		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1666006 Bouwlocatie fokkerweg	Fokkerweg		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1765014 Fokkerweg (baggerdepot)	Fokkerweg		Oude Meer						PreHO	
1664001 Verhoef Aluminium BV	Koolhovenlaan	112	Schiphol-Rijk		hbo-tank (ondergronds)	ernstig, geen spoed	Pot. verontreinigd	ernstig, geen spoed	SE gereed	voldoende onderzocht
1665021 Koolhovenlaan 114	Koolhovenlaan	114	Schiphol-Rijk			Niet ernstig		Niet ernstig	PreHO	voldoende onderzocht
1665007 FRISO SNEEK	Koolhovenlaan		SCHIPHOL-OOST			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1666001 CESSNALAAN (LOCATIE VISBEEN)	Koolhovenlaan		SCHIPHOL-RIJK		luchthaven	Niet verontreinigd	Pot. ernstig en urgent	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1666002 KOOLHOVENLAAN (OBAYASHI CORPORAT)	Koolhovenlaan		OUDE MEER			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1666003 KOOLHOVENLAAN (SEAGATE TECHNOLOG)	Koolhovenlaan		OUDE MEER			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1664006 STARPARC	Kruisweg	33	AALSMEERDERBRUG		hbo-tank (ondergronds)	Potentieel Ernstig	Pot. verontreinigd	Potentieel Ernstig	SE gereed	uitvoeren NO
1664023 KRUISWEG 51	Kruisweg	51	AALSMEERDERBRUG		brandstoftank (bovengronds)	Niet ernstig	Pot. verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1664007 EVANGELISCH CENTRUM AALSMEERDERB	Kruisweg	55	AALSMEERDERBRUG		hbo-tank (ondergronds)	Potentieel Ernstig	Pot. verontreinigd	Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1665015 Molenweg 29-31	Molenweg	29	Aalsmeerderbrug		dieselpompinstallatie	niet ernstig, licht tot matig verontreinigd	Pot. ernstig en urgent	niet ernstig, licht tot matig verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1665013 Austin Nederland B.V.	Molenweg	29	Aalsmeerderbrug		glasuinbouw	Potentieel Ernstig en Urgent	Pot. ernstig, niet urgent	Potentieel Ernstig en Urgent	SE gereed	starten sanering

1665016 Molenweg 33	Molenweg	33	AALSMEERDERBRUG		dieselpompinstallatie	niet ernstig, licht tot matig verontreinigd	Pot. ernstig en urgent	niet ernstig, licht tot matig verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1665017 Molenweg (achter) nummer 51	Molenweg	51	Aalsmeerderbrug	asbest verontreiniging met gehalten onder de interventiewaarde dus geen noodzaak tot sanering. provincie noord holland heeft de onderzoeken beoordeeld en is tot de conclusie gekomen dat het niet gaat	kassenbouw (metaalconstructies)	Niet verontreinigd	Pot. ernstig, niet urgent	Niet verontreinigd	Onderzoek omvang/EUT	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1664008 Van Schie	Molenweg	51	Aalsmeerderbrug	Globis-code (NH039400690) bestaat al in database ? Globis-code niet niet ingevoerd	ophooglaag met huishoudelijk afval	Urgent, start san voor 2015	Pot. ernstig en urgent	Urgent, san binnen 4 jaar	SE gereed	opstellen SP
1665012 Bellsingel te Schiphol-Rijk	Molenweg	59	Aalsmeerderbrug	asbestverontreiniging, niet ernstig, sanering tot onder interventiewaarde (100 mg/kg)	dynamofabriek	Niet verontreinigd	Pot. ernstig, niet urgent	Niet verontreinigd	SE gereed	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1664011 R.A. van der Meulen	Molenweg	75	Aalsmeerderbrug	gemeente: ondergrondse tank verwijderen, alvorens gebouwd mag worden	brandstoftank (ondergronds)	Niet ernstig	Pot. verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1664021 MOLENWEG 123	Molenweg	123	Aalsmeerderbrug		brandstoftank (ondergronds)	Niet ernstig	Pot. verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1664002 MOLENWEG 129	Molenweg	129	Aalsmeerderbrug		hbo-tank (ondergronds)	Niet ernstig	Pot. verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1664014 Molenweg 131	Molenweg	131	Aalsmeerderbrug		scheepsbouwen	Niet ernstig	Pot. ernstig en urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1664003 HERMADIX COATINGS BV	Molenweg	137	Aalsmeerderbrug	geen beschikking aanwezig	verffabriek	Niet ernstig	Pot. ernstig en urgent	Niet ernstig	SE gereed	voldoende gesaneerd
1664022 MOLENWEG 153	Molenweg	153	Aalsmeerderbrug	geen OONS nodig is bij verkoop aan Meerschip onderzocht door Tarracon	hbo-tank (bovengronds)	Pot. verontreinigd	Pot. verontreinigd	Pot. verontreinigd	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1564017 Vink, Molenweg 169	Molenweg	169	Aalsmeerderbrug		glastuinbouw	Niet ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Niet ernstig	Onderzoek omvang/EUT	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564022 Molenweg 209	Molenweg	209	Aalsmeerderbrug		elektrisch onderstation (transformator olie)	Niet verontreinigd	Pot. ernstig, niet urgent	Niet verontreinigd	Onderzoek omvang/EUT	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564024 MOLENWEG 209	Molenweg	209	Aalsmeerderbrug	sterk verontreinigde puinlaag, geen vervolg in het kader van OONS	glastuinbouw	Pot. verontreinigd	Pot. ernstig, niet urgent	Pot. verontreinigd	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1563003 Luchtvaart Hobby Shop, Molenweg	Molenweg	249	AALSMEERDERBRUG		autoparkeren - stallingsbedrijf	Niet verontreinigd	Pot. verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564002 STARPARC	Molenweg		AALSMEERDERBRUG			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564008 KANTOORGEBOUW A, MIDRETH B.V.	Molenweg		AALSMEERDERBRUG		demping (niet gespecificeerd)	Niet verontreinigd	Pot. verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1765010 Oude Meerweg 6-8	Oude Meerweg	6	OUDE MEER			Ernstig, niet urgent		Ernstig, niet urgent	Onderzoek op aard	opstellen SP
1765010 OUDEMEERWEG 6A	Oude Meerweg	6	OUDE MEER		glastuinbouw	Potentieel Ernstig	Pot. ernstig, niet urgent	Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	uitvoeren OO

1866004 SLOOT. GEMAAL ZUID I	Oude Meerweg		OUDE MEER			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1867010 Schipholdijk naast 237	Schipholdijk	237	OUDE MEER		brandstofengroothandel (Vloeibaar)	Pot. verontreinigd	Pot. ernstig en urgent	Pot. verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1867001 VOF Resoort tankstation	Schipholdijk	253	Oude Meer	Monitoring grondwater ivm tankstationactiviteiten	benzine-service-station	Ernstig, urgentie niet bepaald	Pot. ernstig en urgent	Ernstig, urgentie niet bepaald	SE gereed	monitoring
1867011 Schipholdijk naast 254	Schipholdijk	254	Oude Meer		benzine-service-station	Niet ernstig	Pot. ernstig en urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1867012 Schipholdijk 257	Schipholdijk	257	Oude Meer		benzine-service-station	Niet ernstig	Pot. ernstig en urgent	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1867013 Schipholdijk 263	Schipholdijk	263	Oude Meer		benzine-service-station	Niet verontreinigd	Pot. ernstig en urgent	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1867007 Verhoeve, Schipholdijk 266	Schipholdijk	266	Oude Meer		hbo-tank (bovengronds)	Potentieel Ernstig	Pot. verontreinigd	Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	Uitvoeren aanvullend OO
1867004 SCHIPHOLDIJK 268	Schipholdijk	268	Oude Meer			Niet ernstig	Niet verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1867014 SCHIPHOLDIJK 271 A	Schipholdijk	271	OUDE MEER		grond-, water- en wegenbouwkundige bedrijven	niet ernstig, licht tot matig verontreinigd	Pot. verontreinigd	niet ernstig, licht tot matig verontreinigd	Onderzoek op aard	opstellen SP
1867003 GEB 71 GARAGE FOKKER	Schipholdijk		SCHIPHOL		benzine-service-station	Ernstig, niet urgent	Pot. ernstig en urgent	Ernstig, niet urgent	SE gereed	voldoende gesaneerd
1867017 Ten Pol 2	Ten Pol	2	OUDE MEER			Niet ernstig		Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1867018 Ten Pol 3	Ten Pol	3	Oude Meer			Niet ernstig		Niet ernstig	Onderzoek omvang/EUT	voldoende onderzocht
1867006 S.F ten Pol BV, Ten Pol 4	Ten Pol	4	Oude Meer	gemeente: sanering tank mag door KIWA-erkend bedrijf worden uitgevoerd	hbo-tank (ondergronds)	Niet ernstig	Pot. verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1867008 A.M. de Bok	Ten Pol	4	OUDE MEER		ophooglaag (niet gespecificeerd)	Niet verontreinigd	Pot. ernstig, niet urgent	Niet verontreinigd	Onderzoek omvang/EUT	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1867002 AWZI TEN POL 5	Ten Pol	5	Oude Meer	In het grondwater in de nieuw geplaatste peilbuis aan de overzijde van de Fokkerweg is een geringe hoeveelheid PFOS aangetroffen. Beoordeling gemeente (d.d. 1-3-2011): Uit de beoordeling blijkt dat de grondwaterverontreiniging met PFOS zich niet noemenswaardig	noelwaterzuiveringinsrichting (nrzi)	Niet verontreinigd	Pot. ernstig en urgent	Niet verontreinigd	Zorg deelrapportage	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1867015 Weg Ten Pol	Ten Pol		OUDE MEER			niet ernstig, licht tot matig verontreinigd	Niet verontreinigd	niet ernstig, licht tot matig verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht

1564016 Conplacer, Tupolevlaan plot 8000	Tupolevlaan		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1565004 Tupolevlaan, Mainland Unisys	Tupolevlaan		SCHIPHOL			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1565002 TUPOLEWEG G.I.P. AIRPORT	Tupolevlaan		OUDE MEER		ophooglaag met grond	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1565006 Plot 6000 en 7000			SCHIPHOL-RIJK	Nader onderzoek wel geadviseerd. Beoordelingsrapport draagvlak opceltief	ophooglaag met grond	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1564004 CHIPSHOL/KLM			AALSMEERDERBRUG		ophooglaag (niet gespecificeerd)	Pot verontreinigd	Pot. ernstig, niet urgent	Pot. verontreinigd	Onderzoek omvang/EUT	uitvoeren NO
1665002 AALSMBRG KLEIDUIV.BAAN			Aalsmeerderbrug	Vormalige mobiele kleiduivenschietbaan. Nagaan aan de hand van bekende onderzoeken of er voldoende beeld is van de verontreinigingssituatie		Pot verontreinigd		Pot. verontreinigd	PreHO	Uitvoeren historisch onderzoek
1668004 VRACHTAREAL ZUID-OOST			SCHIPHOL		luchthaven	Potentieel Ernstig	Pot. ernstig en urgent	Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1670001 SCHIPHOL NULONDERZOEK			SCHIPHOL	Omvat geheel Schiphol dus weinig specifiek.	chemische wasserij/stom	Potentieel Ernstig	Pot. ernstig en urgent	Potentieel Ernstig	PreHO	uitvoeren aanvullend onderzoek
1666007 opslagbassins Schiphol-zuidoost			Schiphol			Potentieel Ernstig en Urgent		Potentieel Ernstig en Urgent	PreHO	monitoring



Rapportage deellocatie 2

Naam	Straat	Huisnum	Plaats	Opmerkingen	Dominante UBI	EUT totaal	Statuslocatie UBI	Status oordeel	Status rapportage	Vervolgactie Wbb
1566005 Aalsmeerderweg achter 512	Aalsmeerderweg	512	Rozenburg	14-09-2006 provincie ingediend saneringsplan voor tank onvoldoende	demping (niet gespecificeerd)	Niet verontreinigd	Pot. verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1565008 N201 omliegging Schiphol-Rijk	Fokkenweg		SCHIPHOL-RIJK			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1666004 SLOOT. GEMAAL ZUID I	Oude Meerweg		OUDE MEER			Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1566011 Oude Meerweg	Oude Meerweg		SCHIPHOL	Zelfde rapport, andere locatie. Zie locatienummer 1566001 Nabij Oude Meerweg		Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht en/of gesaneerd
1666004 VRACHTAREAL ZUID-OOST			SCHIPHOL		luchthaven	Potentieel Ernstig	Pot. ernstig en urgent	Potentieel Ernstig	Onderzoek op aard	uitvoeren NO
1666007 opslagbassins Schiphol-zuidoost			Schiphol			Potentieel Ernstig en Urgent		Potentieel Ernstig en Urgent	PreHO	monitoring



Rapportage deellocatie 3

Naam	Straat	Huisnummer	Plaats	Dominante UBI	EUT totaal	Statuslocatie UBI	Status oordeel	Status rapportage	Vervolgactie Wbb
1566008 Aalsmeerderweg 512	Aalsmeerderweg	512	Rozenburg	hbo-tank (ondergronds)	Niet ernstig	Pot. verontreinigd	Niet ernstig	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1465004 CHIPSHOL OUDE SPOORB	Aalsmeerderweg		HOOFDDORP		Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1566005 Aalsmeerderweg achter 512	Aalsmeerderweg	512	Rozenburg	demping (niet gespecificeerd)	Niet verontreinigd	Pot. verontreinigd	Niet verontreinigd	Onderzoek op aard	voldoende onderzocht
1466014 Trace Beech Avenuenue	Beechavenue		SCHIPHOL	ophooglaag (niet gespecificeerd)	Ernstig, niet urgent	Pot. ernstig, niet urgent	Potentieel Ernstig	SE gereed	voldoende gesaneerd

Van Brederode BV
Ir. H. van Brederode bi bnSP
Boeing Avenue 244
1119 PZ SCHIPHOL-RIJK

Afdeling Cultureel Erfgoed
Ons kenmerk CNH-2012-611-HZ/TdR
Datum 18 oktober 2012
Onderwerp QS Groenenbergterrein en Pruissen II

Geachte heer Van Brederode,

Conform uw opdracht van 21 september jl. hebben wij voor u twee quickscans uitgevoerd op basis van de door u verstrekte informatie en de door ons bij Raap aangevraagde en door Raap toegezonden RAAP-notitie 1765 "*Project N201, onderzoeksgebied projectdeel omlegging Schiphol-Rijk. Gemeente Haarlemmermeer. Archeologisch, historisch-geografisch en architectuurhistorisch bureauonderzoek.*"

In deel 1 wordt de quickscan uitgevoerd ten behoeve van archeologie. In deel 2 volgt de conclusie. In bijlage 1 is de aangeleverde informatie opgenomen die als basis dient voor deze quickscans en bijlage 2 is de gemeentelijke beleidskaart opgenomen.

1 Quickscans

In deze quickscans wordt gekeken wat er wettelijk verplicht is op het gebied van archeologie (er is niet gekeken naar cultuurhistorische waarden).

1.1 Bestemmingsplan

In de aangeleverde informatie wordt verwezen naar een aantal bestemmingsplannen. Om na te gaan wat het vigerende toetsingskader is, is op 10 oktober jl. telefonisch contact geweest met de heer Van Brederode, van Brederode BV. De heer Van Brederode heeft aangegeven dat er voor de plannen nieuwe bestemmingsplannen zullen worden opgesteld.

1.2 Beleidskaart

Aangenomen mag worden dat de gemeente Haarlemmermeer voor het opstellen van de nieuwe bestemmingsplannen gebruik zal maken van hun erfgoednota die op 17 februari 2011 is vastgesteld en terug te vinden is op de gemeentelijke website.

In de toelichting op de nota staat op de gemeentelijke website:
"Archeologie

In de Haarlemmermeer zijn op bescheiden schaal archeologische waarden aangetoond. Op een aantal plaatsen is bij nieuwe ontwikkelingen, vooral als deze grootschalig zijn, verkennend archeologisch onderzoek vereist.

Cultuurcompagnie Noord-Holland

is ontstaan uit
Cultureel Erfgoed Noord-Holland
en Kunst en Cultuur Noord-Holland

Postbus 3043
1801 GA Alkmaar

Bergerweg 1
1815 AC Alkmaar

T (072) 850 28 00
E info@cultuurcompagnie.nl
I www.cultuurcompagnie.nl

ING 68 96 62 289
KvK 41226736

De gemeente voert dan ook een beleid dat in eerste instantie gericht is op behoud van waardevolle elementen en structuren, waarbij de omvang van de bodemversturende activiteit bepalend is."

Deze erfgoednota geeft het archeologisch beleid van de gemeente Haarlemmermeer weer. In bijlage 1 van deze quickscans is de archeologische beleidskaart aangegeven.

Beide plangebieden vallen in het gebied waarvoor geldt:
"Archeologisch onderzoek vereist bij"
"Plannen van 10.000 m2 en groter"

Voor plangebied Groenenbergterrein geldt een omvang van 21 hectare en voor plangebied Pruisen II geldt een omvang van 15 hectare. De omvang van beide gebieden overschrijden dus ruimschoots de 10.000 m2. Zodoende is voor beide terreinen een archeologisch onderzoek vereist.

1.3 Onderzoek Project 201

De plangebieden liggen deels in en direct grenzend aan een plangebied waarvoor RAAP een bureauonderzoek heeft opgesteld (Soonius en Bekius 2006). In dit bureauonderzoek staat de volgende conclusie:

"Op grond van het ontbreken van aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten en de geconstateerde lage archeologische verwachting wordt ten aanzien van het archeologisch aspect in dit project geen vervolgonderzoek aanbevolen."

Vermoedelijk geldt dit ook voor de plangebieden Groenenbergterrein en Pruisen II. Deze plangebieden liggen echter grotendeels buiten het bureauonderzoek van RAAP. Dit betekent dat het bureauonderzoek van RAAP niet kan volstaan om te voorzien aan de eis van een archeologisch onderzoek voor de betreffende plangebieden.

2. Conclusie

Voor beide plangebieden geldt een eis voor archeologisch onderzoek. Het bureauonderzoek van RAAP doet vermoeden dat voor de betreffende plangebieden de archeologische verwachting laag is. Aangezien de plangebieden echter grotendeels buiten het onderzoeksgebied van bureauonderzoek van RAAP liggen, kan dit bureauonderzoek niet voorzien in de gestelde eis om een archeologisch onderzoek te verrichten. Op grond hiervan zal voor beide plangebieden een bureauonderzoek vereist zijn die naast archeologie ook aandacht geeft aan cultuurhistorie.

Mocht u naar aanleiding van onze quick scans nog vragen of opmerkingen heeft dan horen wij dit graag.

Wij danken u voor uw opdracht.

Met vriendelijke groet,



Drs. T. de Ridder
Senior archeoloog

Bijlage 1: verstrekte informatie

**Nadere informatie voor archeologische quick-scan
Groenenbergterrein en Pruissen II** (zie ook eerder per e-mail
verstrekte gegevens)

Ruimtelijke ontwikkeling:

Groenenbergterrein: bedrijventerrein, logistieke bedrijven (loodsen)
Pruissen II: bedrijventerrein, logistieke bedrijven, data-centers en
kantoren

Geldende bestemmingsplannen

Het plangebied valt in de volgende bestemmingsplannen:

- Landelijk gebied (raadsbesluit 24 november 1988, nr. 440; KB 8 maart 1991, nr. 91.002124);
- Schiphol-Zuidoost (raadsbesluit 23 november 1989, nr. 482; KB 24 april 1992, nr. 92.003695);
- Schiphol en omgeving (raadsbesluit 6 november 1975, nr. 441; KB 16 januari 1987, nr. 20).
- Paraplubestemmingsplan Luchthavenindeling (raadsbesluit 8 juli 2004 nr 184; Goedgekeurd door GS op 13 oktober 2004, nr. 2004-33059).

Dit plan heeft tot doel de beperkingen van het
Luchthavenindelingsbesluit vast te leggen in vigerende
bestemmingsplannen.

Het **Groenenbergterrein** ligt in het bestemmingsplan 'Schiphol-
Zuidoost'

Voor **Pruissen II** zijn het 'Landelijk gebied' en 'Schiphol en Omgeving'
van toepassing, met dien verstande dat voor een gedeelte van het
terrein sinds kort het bestemmingsplan Schiphol, vastgesteld 24
november 2011

Oppervlakten en bodemverstoring:

De oppervlakte van het te ontwikkelen gebied van Groenenbergterrein
is: **21 hectare**

Bodemverstoring door fundering van gebouwen en laadkuilen

Agrarisch gebruik en onbebouwd (satellietfoto)

Laadkuil kan op maaiveld (peil gebouw ca. + 1,20 m'), half verdiept of
geheel verdiept (ca. 1,20 m' onder bouwpeil).

De oppervlakte van Pruissen II is: **15 hectare**

Bodemverstoring door fundering gebouwen en laadkuilen.

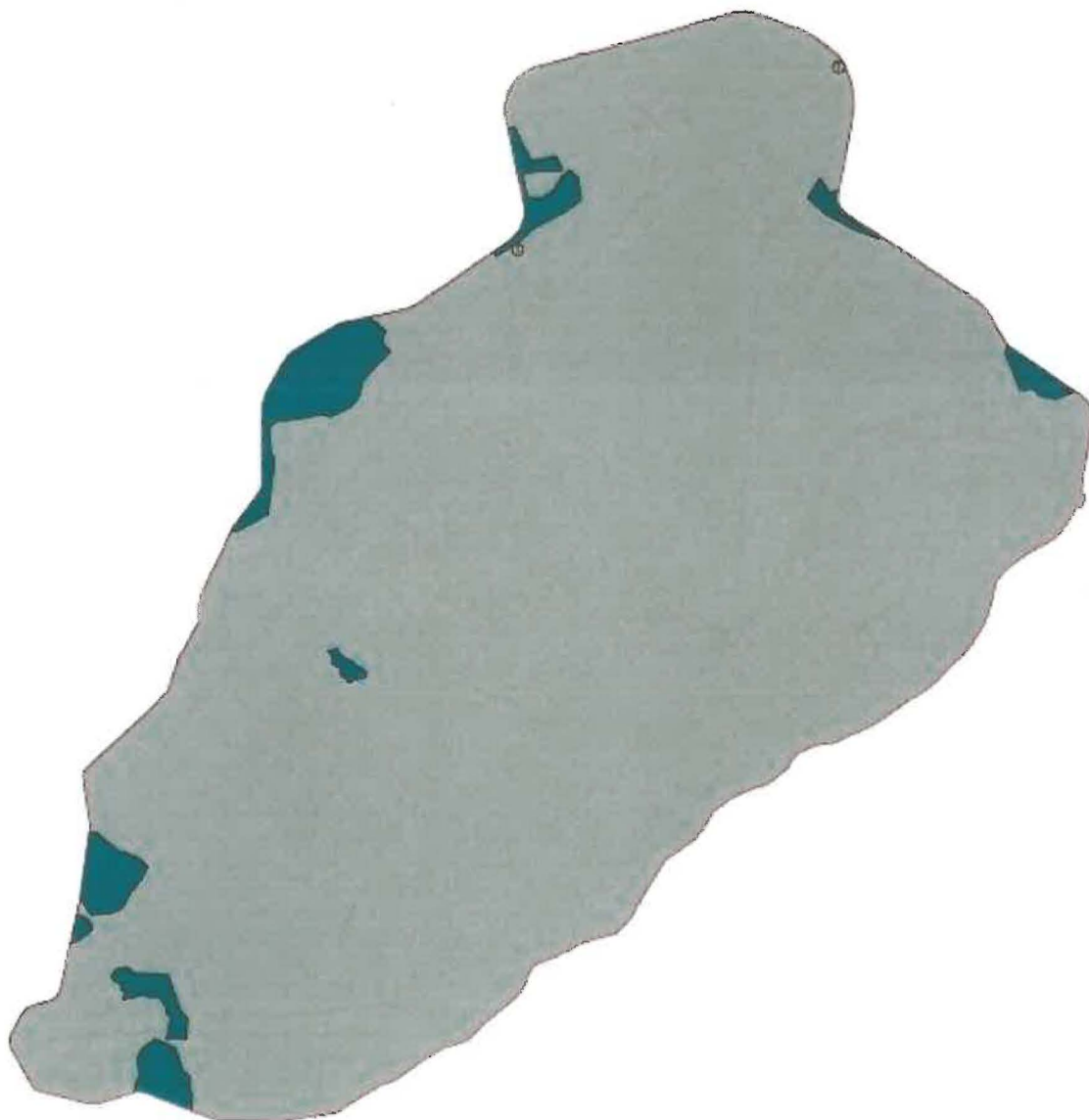
Agrarisch gebruik en boerderij met bedrijfsgebouwen centraal in het
gebied aanwezig (satellietfoto). 2

Literatuur

Gemeente Haarlemmermeer, 2011: ERFGOED OP DE KAART. Nota beleid cultureel Erfgoed Haarlemmermeer

Soonius, C.M. en D. Bekius, 2006: Project N201, onderzoeksgebied projectdeel omlegging Schiphol-Rijk. Gemeente Haarlemmermeer. Archeologisch, historisch-geografisch en architectuurhistorisch bureauonderzoek. *RAAP-NOTITIE* 1765.

**Bijlage 2: archeologische beleidskaart gemeente
Haarlemmermeer**



Legenda

Archeologisch onderzoek vereist bij:



Plannen van 50 m² en groter



Plannen van 500 m² en groter



Plannen van 10.000 m² en groter



Molen

RAAP-RAPPORT 1812 (herziene eindversie)

Schiphol

**Gemeente Haarlemmermeer
Cultuurhistorisch bureauonderzoek**

drs. D. Bekius & drs. R.A.C. Kroes



Archeologisch Adviesbureau

Colofon

Opdrachtgever: Schiphol Real Estate

Titel: Schiphol, gemeente Haarlemmermeer; cultuurhistorisch bureauonderzoek

Status: herziene eindversie

Datum: 20 januari 2010

Auteurs: *drs. D. Bekius & drs. R.A.C. Kroes*

Projectcode: SCIO

Bestandsnaam: RA1812_SCIO

Projectleider: drs. R.A.C. Kroes

Projectmedewerkers: drs. D. Bekius, drs. K. Anderson, drs. H. Abrechi

ARCHIS-vondstmeldingsnummer: n.v.t.

ARCHIS-waarnemingsnummer: n.v.t.

ARCHIS-onderzoeksmeldingsnummer/CIS-code: 31177

Bewaarplaats documentatie: RAAP West-Nederland

Autorisatie: drs. C.M. Soonius

ISSN: 0925-6229

RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V.

Leeuwenveldseweg 5b

1382 LV Weesp

Postbus 5069

1380 GB Weesp

telefoon: 0294-491 500

telefax: 0294-491 519

E-mail: raap@raap.nl

© RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V., 2010

RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Samenvatting

In opdracht van Schiphol Real Estate heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in oktober 2008 een bureauonderzoek uitgevoerd in verband met de vaststelling van het bestemmingsplan Schiphol in de gemeente Haarlemmermeer.

Het doel van het onderzoek was het inventariseren van de in het plangebied aanwezige archeologische, historisch-geografische en architectuurhistorische waarden en het opstellen van een gespecificeerde verwachting voor het aantreffen van nog onbekende cultuurhistorische waarden. Op basis hiervan zijn vervolgens in hoofdstuk 4 adviezen geformuleerd voor de omgang met aanwezige en te verwachten cultuurhistorische waarden bij de verdere planvorming en voor eventueel benodigd cultuurhistorisch vervolgonderzoek.

Archeologie

Op basis van de onderzoeksresultaten is voor het plangebied een lage verwachting gedefinieerd voor de aanwezigheid van archeologische overblijfselen uit alle perioden. Hierbij kan het gaan om resten van tijdelijke kampementen van jagers-verzamelaars uit de Oude en Midden Steentijd op diepten rond 6 tot 8 meter beneden maaiveld, om losse vondsten uit de Middeleeuwen die verband houden met de middeleeuwse ontginning van het Haarlemmermeerse veengebied en met scheepvaart en visserij op het Haarlemmermeer in de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Op één perceel is sprake van een hoge verwachting voor het aantreffen van onverstoorde resten van een 19e-eeuwse boerderij.

Gezien de gespecificeerde archeologische verwachting is geconcludeerd dat bij eventuele bodemingrepen vermoedelijk geen archeologische waarden zullen worden verstoord. Boerderijen uit de 19e eeuw zijn in de directe omgeving (de Haarlemmermeer) nog in aanzienlijke aantallen aanwezig en bovendien nog in onverstoorde staat. In dergelijke omstandigheden zijn de mogelijke resten van funderingen van een afgebrande boerderij uit dezelfde periode nauwelijks als 'behoudenswaardig bodemarchief' aan te merken.

Ten aanzien van het op te stellen bestemmingsplan wordt geadviseerd géén archeologische dubbelbestemming op te nemen. Wanneer archeologische resten worden aangetroffen, is altijd conform artikel 53 van de Wet op de archeologische monumentenzorg 2007 aanmelding van de desbetreffende vondsten bij het bevoegd gezag (gemeente Haarlemmermeer) verplicht. Dit is een wettelijke verplichting die niet in het bestemmingsplan hoeft te worden opgenomen.

Historische geografie en architectuurhistorie

In het plangebied bevindt zich een aantal historisch-geografische en architectuurhistorische elementen waarop provinciaal cultuurhistorisch beleid van toepassing is. De ringdijk en de geïnventariseerde wegen en tochten zijn in het 'Beleidskader landschap en cultuurhistorie Noord-Holland' gemarkeerd als structuurlijnen. Voor twee nog enigszins 'landelijke' zones in het plangebied kan relevant zijn dat in dit beleidskader voor het karakteristieke profiel van tochten en bebouwingslin-

ten in de Haarlemmermeer een versterkende strategie wordt voorgesteld. Tevens wordt in dit beleidsdocument voorgesteld om bij de invulling van droogmakerijen zoveel mogelijk gebruik te maken van karakteristieke kavel- en waterpatronen en doorzichten. Teneinde cultuurhistorische structuren van kleine kernen te versterken, wordt voorgesteld om bij ruimtelijke ontwikkelingen de cultuurhistorie als uitgangspunt te nemen en nieuwe bebouwing een bijdrage te laten vormen aan de cultuurhistorische identiteit van de locatie. Ook kan relevant zijn dat ten behoeve van een nieuwe cultuurhistorische identiteit voor de Haarlemmermeer een totaalconcept [moet] worden ontwikkeld, waarbij het poldergrid kan dienen als onderlegger voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Uitgaand van de voorgestelde beleidsstrategieën in het hierboven genoemde Beleidskader wordt voor twee zones waarin het oorspronkelijke agrarische polderlandschap nog intact is aanbevolen om:

- bij ruimtelijke ontwikkelingen, indien mogelijk, het oorspronkelijke 'poldergrid' van de droogmakerij te laten dienen als onderlegger voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied;
- de (restanten van de) Sloterweg, Kagertocht, Aalsmeedersweg en Aalsmeerderecht zodanig in de planvorming in te passen, dat deze landschapselementen in de toekomstige situatie herkenbaar blijven en, indien mogelijk, ruimtelijk worden geaccentueerd;
- in de toekomstige situatie de bebouwing te blijven concentreren langs de Sloterweg en de Aalsmeerderweg;
- voor zover nog niet gesloopt: de geïventariseerde MIP-objecten langs de Aalsmeerderweg (boerderijen, een kerk en een spoorwegstation) en eventuele andere gebouwde objecten in het plangebied die ouder zijn dan 50 jaar, indien mogelijk, te behouden, of anderszins zorg te dragen voor een zorgvuldige omgang hiermee in de planvorming (conform bepalingen uit de Monumentenwet). Bij inpassing van deze bestaande bebouwing in nieuwe plannen wordt aanbevolen om de historische kenmerken (historische functie en uiterlijk) ervan zoveel mogelijk te gebruiken als inspiratiebron voor de toekomstige ruimtelijke functies en inrichting.
- de verdwenen historische boerderijen en herberg langs de Sloterweg en Aalsmeerderweg te laten fungeren als inspiratiebron voor de toekomstige inrichting van het plangebied. Dit kan bijvoorbeeld door de locaties hiervan te visualiseren met nieuwe inrichtingselementen die verwijzen naar de vroegere gebouwen. Ook kan worden overwogen om het tracé van de voormalige spoorweg Haarlem-Aalsmeer opnieuw te visualiseren, bijvoorbeeld in de vorm van een fietspad.

Met betrekking tot de bevindingen van onderhavig onderzoek dient contact opgenomen te worden met de gemeente Haarlemmermeer.

Inhoud

Samenvatting	5
1 Inleiding	9
1.1 Kader en doelstelling	9
1.2 Plangebied	9
1.3 Wettelijke en beleidsmatige context	9
1.4 Onderzoeksopzet en richtlijnen	10
2 Archeologie	13
2.1 Methoden	13
2.2 Resultaten	13
3 Historische geografie en architectuurhistorie	25
3.1 Methoden	25
3.2 Resultaten	26
3.3 Historisch-geografische en architectuurhistorische waarden en verwachting	31
4 Conclusies en aanbevelingen	33
4.1 Conclusies	33
4.2 Aanbevelingen	34
Literatuur	37
Gebruikte afkortingen	38
Verklarende woordenlijst	39
Overzicht van figuren en tabellen	41

RAAP-RAPPORT 1812

Schiphol, gemeente Haarlemmermeer
Cultuurhistorisch bureauonderzoek

1 Inleiding

1.1 Kader en doelstelling

In opdracht van Schiphol Real Estate heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in oktober 2008 een bureauonderzoek uitgevoerd in verband met de vaststelling van het bestemmingsplan Schiphol in de gemeente Haarlemmermeer.

Dit bureauonderzoek is uitgevoerd omdat de realisatie van de toekomstige infrastructuur in het plangebied zou kunnen leiden tot de aantasting of vernietiging van cultuurhistorische waarden. Het doel van het onderzoek was het inventariseren van de in het plangebied aanwezige archeologische, historisch-geografische en architectuurhistorische waarden en het opstellen van een gespecificeerde verwachting voor het aantreffen van nog onbekende cultuurhistorische waarden. Op basis hiervan zijn vervolgens in hoofdstuk 4 adviezen geformuleerd voor de omgang met aanwezige en te verwachten cultuurhistorische waarden bij de verdere planvorming en voor eventueel benodigd cultuurhistorisch vervolgonderzoek.

1.2 Plangebied

Begrenzing en administratieve gegevens

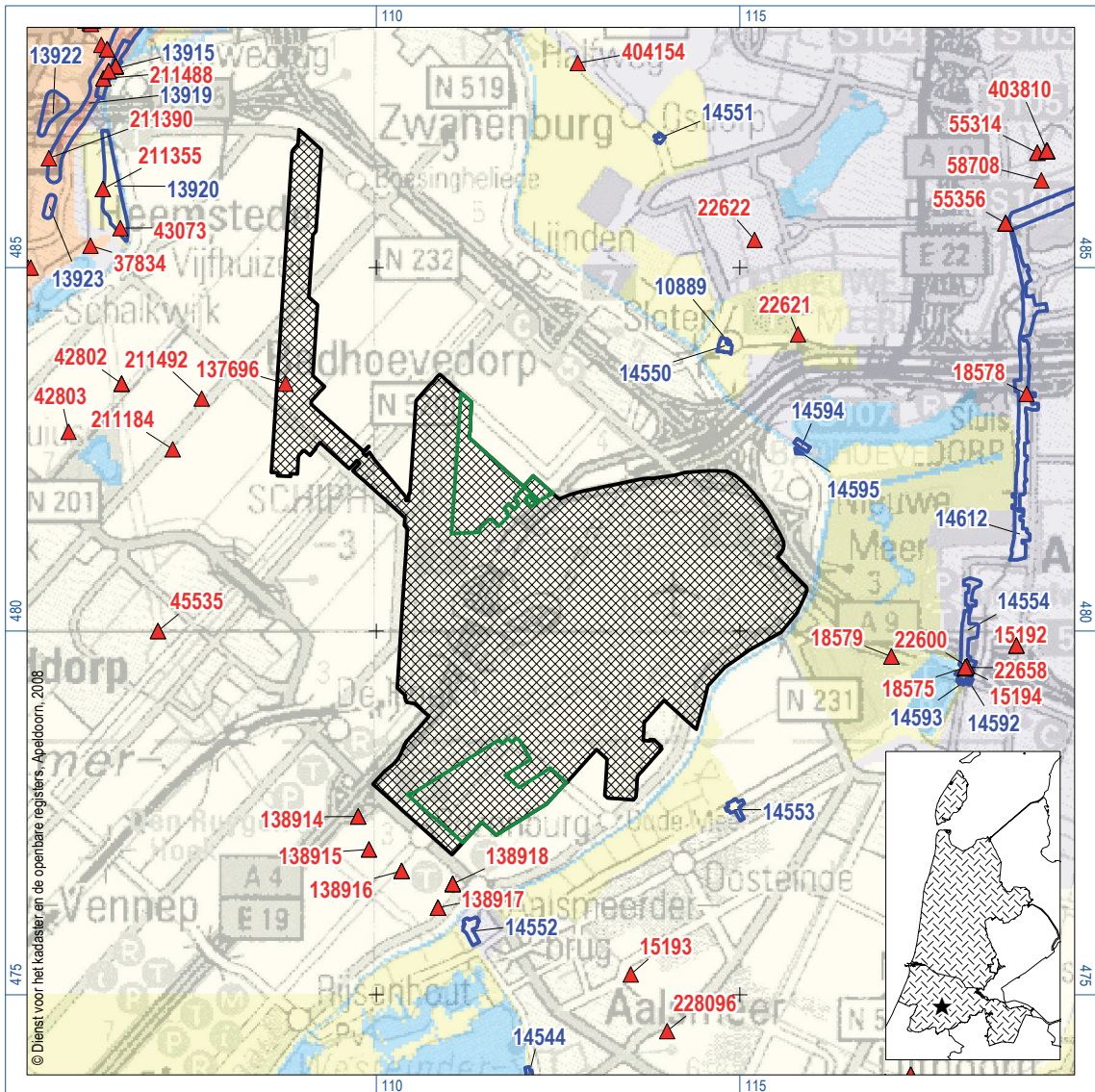
Het plangebied (2.410 ha) ligt in de Haarlemmermeerpolder direct ten oosten van Hoofddorp, ten noorden van Aalsmeer en ten zuidwesten van Amsterdam (figuur 1). Het gebied staat afgebeeld op kaartblad 25D van de topografische kaart van Nederland (schaal 1:25.000); het wordt begrensd door de coördinaten 108.500-116.000/476.800-486.650.

Toekomstige situatie

Het nieuwe bestemmingsplan moet het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015 mogelijk maken. Daarin is voorzien in de aanleg van 45 extra opstelplaatsen voor vliegtuigen, een nieuwe terminal, 85.000 m² nieuwe vrachtgebouwen, aanpassing en uitbreiding van het (rijks)wegenet en het rijbanenstelsel, 10 ha extra onderhoudsruimte voor vliegtuigen, 27 ha extra ruimte voor secundaire luchthavenfuncties zoals catering, brandweer, onderhoud en vluchtleiding, 200.000 m² extra kantoorruimte, 650 extra hotelkamers, 2500 m² extra winkelruimte, 10.500 extra parkeerplaatsen en de mogelijke uitbreiding van het waterbergingsoppervlak. Ingrepen in de komende zeven jaar zullen van zeer diverse aard zijn en van wisselende invloed op het bodemarchief. Van belang voor die invloed zal ook zijn in hoeverre het eventueel aanwezige bodemarchief al is verstoord door eerdere ingrepen ten behoeve van de aanleg van het vliegveld.

1.3 Wettelijke en beleidsmatige context

Het uitgangspunt voor dit bureauonderzoek wordt gevormd door het wettelijk en beleidsmatig kader voor de ruimtelijke ordening en de monumentenzorg. Gezien de uitvoering ten behoeve van



Figuur 1. Ligging van het plangebied (gearceerd) met ARCHIS-waarnemingen (rood), AMK-terreinen (blauw) en zones met intact agrarisch polderlandschap (groen) op de IKAW; inzet: ligging in Noord-Holland (ster).

de opstelling van een bestemmingsplan in de provincie Noord-Holland vormen meer specifiek het 'Streekplan Noord-Holland Zuid', het 'Beleidskader landschap en cultuurhistorie Noord-Holland' en het 'Overgangsdokument geldend streekplanbeleid' (Provincie Noord-Holland, resp. 2003, 2006, & 2008a) het uitgangspunt voor de aanbevelingen in hoofdstuk 4.

1.4 Onderzoekopzet en richtlijnen

Het archeologisch bureauonderzoek is uitgevoerd volgens de normen die gelden in de archeologische beroepsgroep c.q. de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie versie 3.1 (KNA), welke wordt beheerd door de Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer (SIKB; <http://www.sikb.nl>). RAAP beschikt over een eigen opgravingsvergunning, verleend door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

Zie tabel 1 voor de dateringen van de in dit rapport genoemde archeologische perioden. Achter in dit rapport is een lijst met gebruikte afkortingen opgenomen.

Chronostratigrafie		Biostratigrafie	Archeologische perioden						
Tijd(vak)		Pollenzone			Gecalibreerd				
Holoceen		Subatlanticum	Nieuwste tijd		C	1850			
			Nieuwe tijd		B				
					A	1650			
					B	1500			
					Laat	1250			
					Vol	A	1050		
						D	900		
					Vroeg	C	725		
						B	525		
						A	450		
					Romeinse tijd	Laat	270		
						Midden	70 na Chr.		
						Vroeg	12 voor Chr.		
					IJzertijd	Laat	250		
						Midden	500		
						Vroeg	800		
					Bronstijd	Laat	1100		
						Midden	1800		
						Vroeg	2000		
					Subboreaal	Laat	2850		
					Atlanticum	Midden	4200		
						Vroeg	4900/5300		
						Laat	6450		
					Boreaal	Midden	7100		
		Preboreaal	Vroeg	8800					
Pleistoceen	Weichsellien	Laat Glaciaal	Prehistorie Steentijd			Paleolithicum	Midden		
								Pleniglaciaal	
									Vroeg Glaciaal
		Saalien							
		Vroeg Glaciaal						Late Dryas	
								Allerød	
								Vroege Dryas	
	Bølling								
	Weichsellien	Pleniglaciaal						Denekamp	
								Hengelo	
								Moershoofd	
								Odderade	
		Vroeg Glaciaal						Brørup	
								Amersfoort	
	35.000								
	300.000								

Tabel 1. Geologische en archeologische tijdschaal.

RAAP-RAPPORT 1812

Schiphol, gemeente Haarlemmermeer
Cultuurhistorisch bureauonderzoek

2 Archeologie

2.1 Methoden

Het bureauonderzoek is uitgevoerd om een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen. Daartoe zijn reeds bekende archeologische en aardkundige gegevens verzameld en is het grondgebruik in het plangebied in het heden en verleden geïventariseerd.

Geraadpleegd zijn de volgende bronnen:

- het ARChEologisch Informatie Systeem (ARCHIS);
- de Archeologische Monumenten Kaart (AMK);
- de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW);
- literatuur en historisch en aardkundig kaartmateriaal (zie literatuurlijst);
- de recente topografische kaart 1:25.000;
- recente luchtfoto's uit Google Earth (<http://www.earth.google.com>);
- het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN);
- het informatiesysteem Kennis Infrastructuur CultuurHistorie (KICH);
- de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland;
- de molendatabase.

2.2 Resultaten

Huidige situatie

Het plangebied is in gebruik als luchthaven (figuur 1). Volgens de geraadpleegde topografische kaart varieert de huidige maaiveldhoogte in het plangebied tussen 5 en 3,9 m -NAP met een gemiddelde waarde rond de 4,5 m -NAP. Dit komt overeen met de gegevens uit het Actueel Hoogtebestand Nederland (<http://www.ahn.nl/>).

Volgens de bodemkaart ligt het gemiddeld hoogste grondwaterpeil in het plangebied tussen 40 en 80 cm -Mv. Onder de vijfde baan ligt dat op enkele plekken dieper dan 80 cm -Mv. Het gemiddeld laagste grondwaterpeil ligt overal dieper dan 120 cm -Mv.

Het grootste deel van het plangebied is bebouwd of verhard. Enkele delen -met name in het zuiden rond Rozenburg en in het noorden bij Badhoevedorp- zijn nog in gebruik als akker of weide. Hier is het oorspronkelijke landschap van de polder Haarlemmermeer nog intact, inclusief de boerderijen die bij het land horen.

Aardkundige situatie

Geologie

De geologische geschiedenis van het plangebied is kenmerkend voor grote delen van West-Nederland. Op circa 10,0 à 12,0 m -NAP ligt de top van een dik pakket zand: het zogenaamde 'dekzand' (Riezebos & Du Saar, 1969). Dit dekzand is afgezet gedurende de laatste ijstijd van het tijdvak dat

'Pleistoceen' heet. Rond 10.000 jaar geleden eindigde het Pleistoceen en begon het huidige tijdvak: het Holoceen.

Het Holoceen wordt gekenmerkt door een warmer klimaat, waardoor de landschappen die tijdens de laatste ijstijd waren gevormd, smolten en er een grootschalige en relatief snelle zeespiegelstijging optrad; iets meer dan 1 m per eeuw tot ongeveer 6000 jaar geleden (De Groot, 1994). Ook in Nederland waren de gevolgen van deze zeespiegelstijging merkbaar. Gelijktijdig met de stijging van de zeespiegel steeg ook het grondwater en ontstonden goede condities voor veengroei. In grote delen van West-Nederland ontwikkelde zich op het pleistocene dekzand een veenlaag: het zogenaamde 'Basisveen'. Dit veen is gevormd in een nat en moerassig milieu.

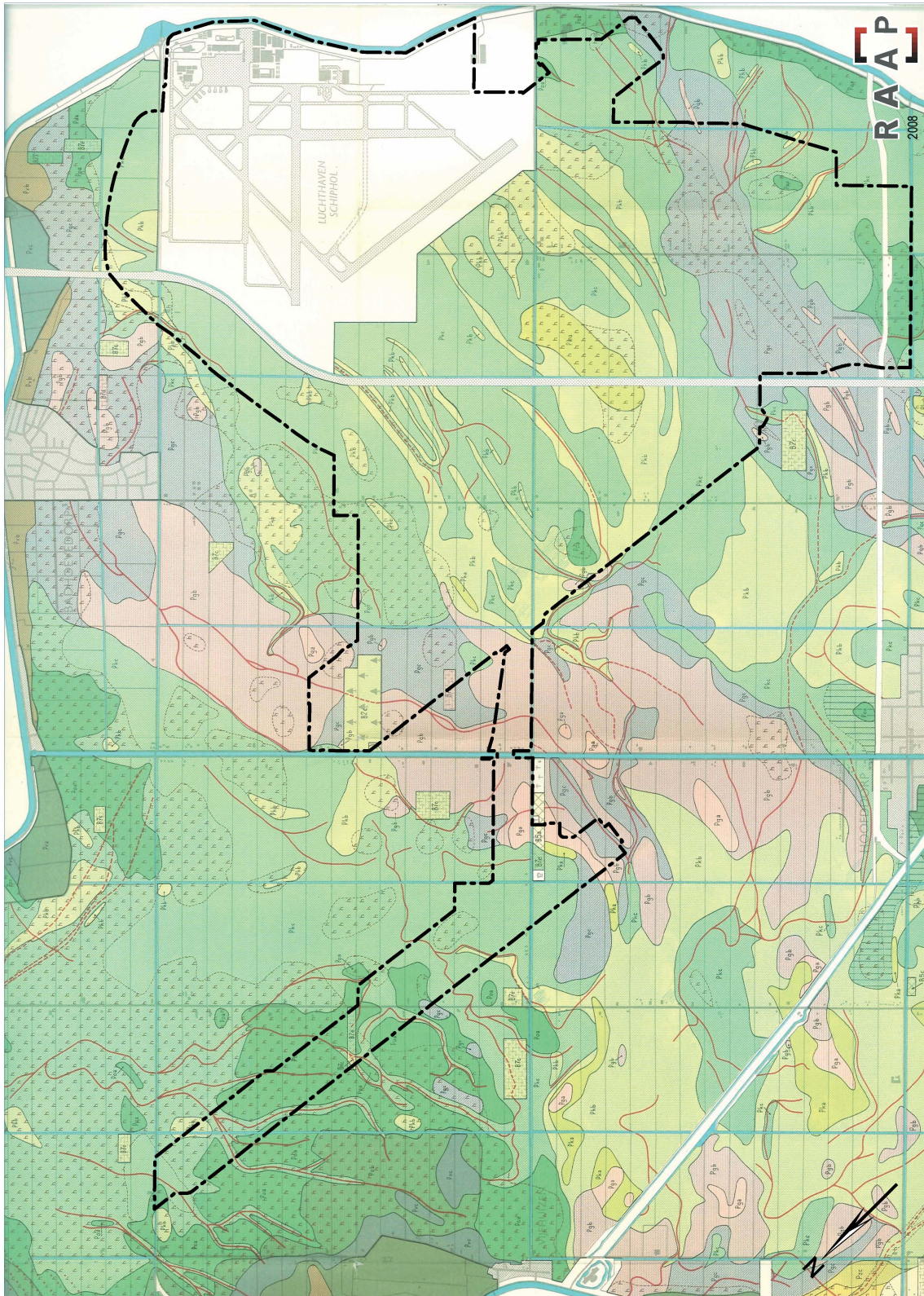
Vanaf circa 7000 voor Chr. werd de directe invloed van de zee in het huidige Nederlandse kustgebied merkbaar. Het zeewater brak op verschillende plaatsen door de kust en drong tot diep in het achterland door, waarbij door kreek- en geulsystemen zanden en kleien werden afgezet. Zo ontstond in grote delen van West-Nederland een uitgestrekt wadden- en kweldergebied. De sedimenten die in deze periode zijn afgezet, worden tot het Laagpakket van Wormer gerekend. De Haarlemmermeer was ook zo'n wadden- en kweldergebied. Het stond via het Zeegat van Hoofddorp in verbinding met de zee. In het plangebied is het Laagpakket van Wormer circa 6,0 à 7,0 m dik. Het ligt tegenwoordig aan het oppervlak.

Vanaf 3000 voor Chr. werd de invloed van de zee minder sterk. Veel zeegaten langs de Nederlandse kust verzandden en er ontstond een vrijwel gesloten kustgordel met strandwallen. Het Zeegat van Hoofddorp slibde als eerste dicht, de geulsystemen verlandden en de afzetting van wad- en kweldersediment hield op. In het gebied achter de kustgordel vond opnieuw veengroei plaats: op het laagpakket van Wormer vormde zich het zogenaamde Hollandveen. Het grootste deel van de tegenwoordige Haarlemmermeerpolder werd met circa 4 m (of meer) veen bedekt (Van den Berg & Kluiving, 1992).

In grote delen van West-Nederland is het Hollandveen in de loop van de tijd door natuurlijke erosie (oeverafslag) of menselijk handelen (vervening voor turfwinning) verdwenen. Zo ontstonden binnenmeren, gescheiden door stroken veenland. Door voortgaande oeverafslag groeiden veel binnenmeren aan elkaar en ontstonden grote meren. Een voorbeeld hiervan is het Haarlemmeer, dat vóór 1500 na Chr. uit 3 afzonderlijke meren bestond, maar rond 1740 na Chr. 1 groot binnenmeer was geworden. Om verdere uitbreiding van het Haarlemmeer te voorkomen, werd rond 1848 begonnen met droogmalen, wat in 1852 werd voltooid (Vos, 1992).

Bodem

De genese van de bodem van de Haarlemmeer is in detail gedocumenteerd in de jaren 50 van de 20e eeuw door een bodemkartering, schaal 1:25.000, vervaardigd door Haans (1954, figuur 2). In de wad- en kwelderafzettingen van het Laagpakket van Wormer heeft Haans een aantal fasen onderscheiden. Daarvan zijn er 2 van belang voor het plangebied. De oudste afzettingen bestaan uit de 'Hoofdorpronden': afzettingen van een systeem van getijdengeulen waarvan er één van west naar oost door het plangebied liep, ongeveer van de zuidpunt van de vijfde baan richting Badhoevedorp. Deze getijdengeul is herkenbaar aan zandige en zavelige afzettingen (codes Pga en Pgb). Dit grovere en lichtere materiaal werd direct in en naast de geul afgezet. Verder weg van de geul sedimenteerde het zwaardere en fijnere materiaal (klei, code Pgc). Klei klinkt sterk in en daardoor kwamen de zandigere afzettingen uiteindelijk hoger te liggen (zgn. 'differentiele klink').



Figuur 2. Het plangebied (zwarte lijn) geprojecteerd op de bodemkartering van Haans (Haans, 1954). In roze en blauwe tinten zijn de Hoofddorprgronden aangegeven (Laagpakket van Wormer, fase III), de Oude Zeekleigronden (fase IV) zijn met groene tinten aangeduid.

Waar eens een waterloop stroomde, vormde zich later een hoger gelegen 'stroomrug'. Deze hoger gelegen stroomrug moet enige tijd aan de oppervlakte hebben gelegen en is daardoor deels -als gevolg van doorsijpelend regenwater- ontkalkt geraakt.

Vooraf de lager gelegen Hoofddorpgronden zijn later deels afgedekt door 'Oude Zeekleigronden' die -in weerwil van de naam- uit zand, zavel en klei kunnen bestaan. De Oude Zeeklei-*zand-* en *zavel*gronden (codes Pka en Pkb) zijn afgezet door getijdengeulen en -krekens. De Oude Zeeklei-*klei*gronden (code Pkc) zijn verder weg van de geulen en krekens afgezet. Ook de afzettingen van de 'Oude Zeeklei-fase' zijn ingeklonken, waardoor de zandigere afzettingen in en naast de geulen hoger zijn komen te liggen dan de omgeving. Het geulensysteem van de 'Oude Zeeklei-fase' liep in het plangebied van het noordwesten naar het zuidoosten, ongeveer van het gebied ten noorden van Hoofddorp naar het centrum van Schiphol. Ten westen van Schiphol bestond het uit 1 of 2 stroomruggen, maar onder het huidige Schiphol moet sprake geweest zijn van een fijn vertakt stelsel van kleinere krekens, gezien de vele smalle ruggen die er zijn gekarteerd. De gronden uit de 'oude Zeeklei-fase' zijn allen kalkrijk. Dat wil zeggen dat ze nooit ontkalkt zijn geraakt onder invloed van regenwater. Dat betekent op zijn beurt weer dat de veenvorming (Hollandveen) die optrad als gevolg van het dichtslibben van de kust vrijwel onmiddellijk is ingezet na de afzetting van de Oude Zeekleigronden. Er is dus geen sprake geweest van een stilstandsfase in de sedimentatie zoals die er is geweest na de afzetting van de Hoofddorpgronden. De veenvorming wijst op een nat en drassig milieu.

Haans heeft de 2 fasen die hij in de top van het Laagpakket van Wormer onderscheidde, niet gedateerd. Vergelijking van de kartering van Haans met ander onderzoek maakt die datering wel mogelijk. De opbouw van het Laagpakket van Wormer is in 1969 tot een grotere diepte onderzocht door middel van boringen van Vijfhuizen naar Vinkeveen (Riezebos & Du Saar 1969). Langs de raai boringen is een geologisch profiel gereconstrueerd. Dat profiel kruist het plangebied in noordwest-zuidoostelijke richting. Het totale laagpakket van Wormer bleek in 4 fasen te zijn afgezet, van onder naar boven genummerd van I tot IV. Met behulp van pollenanalyse en ¹⁴C-dateringen zijn deze fasen gedateerd. Vergelijking van het profiel uit 1969 en het onderzoek van Haans laat zien dat de Hoofddorpgronden overeenkomen met fase III uit het profiel, waarvan de top wordt gekenmerkt als 'kalkloos hoogwad'. De Oude Zeekleigronden komen overeen met de laatste fase IV. De top van fase III blijkt in het profiel te dagzomen in het tracé van de verbindingrijbaan tussen de vijfde baan en de rest van Schiphol, exact waar Haans in 1954 de -oudere- Hoofddorpgronden gekarteerd heeft. Riezebos & Du Saar dateren het einde van fase III rond 3800 voor Chr. en het einde van fase IV rond 3000 voor Chr. Rond 3000 voor Chr. sluiten de zeegaten, vernat het gebied en begint de groei van het Hollandveen. Tussen 3800 en 3000 voor Chr. hebben de stroomruggen van de Hoofddorpgronden (fase III) aan de oppervlakte gelegen. In die periode -de Nieuwe Steentijd- zijn ze niet alleen ontkalkt geraakt, maar waren ze in principe ook goed bewoonbaar.

De Bodemkaart van Nederland 1:50.000 van het gebied (Vos, 1992) biedt minder informatie dan de kartering van Haans. Schiphol -uitgezonderd de vijfde baan- is daarop niet gekarteerd, maar de directe omgeving bestaat hoofdzakelijk uit kalkrijke poldervaaggronden en leek- en woudeerdgronden in gronden die in zwaarte variëren van lichte zavel tot lichte klei (codes Mn15A, Mn25A, Mn35A, Mn45A en pMn55A/85A/C). Ter hoogte van de vijfde baan liggen kleine zones met kalk-

houdende vlakvaaggronden in zeer fijn zand en in leemarm tot zwak lemig fijn zand (codes Zn40A en Zn21). De lichtere gronden liggen ongeveer daar waar de bodemkartering van Haans Hoofddorp-zandgronden en Hoofddorp-zavelgronden aangeeft. Op enkele plaatsen liggen gronden die kalkarm zijn (codes Mn25C, Mn52C, Mn85C en pMn85C) en ook die komen overeen met de stroomrug van de 'Hoofddorp-fase' in het Laagpakket van Wormer die Haans heeft gekarteerd (Fase III van Riezebos & du Saar).

Geomorfologie

Voor de geomorfologische kaart van het plangebied geldt hetzelfde als voor de bodemkaart: Schiphol zelf is niet gekarteerd. De directe omgeving van het plangebied bestaat geomorfologisch gezien grotendeels uit een vlakte van getij-afzettingen en een vlakte van getij-afzettingen 'relatief hooggelegen' (Van den Berg & Kluiving, 1992: code 2M35 en 2M35a). Direct ten westen van het plangebied bevinden zich zogenaamde welvingen in getij-afzettingen (3L20). De ligging van de 'relatief hooggelegen' getij-afzettingen en de 'welvingen' komt goed overeen met de door Haans gekarteerde stroomrug van de 'Hoofddorp-fase' in het Laagpakket van Wormer.

AHN en luchtfoto's

De weergave van het AHN (figuur 3) laat meer details zien dan de bodemkaart en de geomorfologische kaart. Stroomruggen uit het wadden- en kwelderlandschap van het Laagpakket van Wormer zijn zichtbaar als verhogingen in het landschap. Soms zijn de oorspronkelijke geulen als lintvormige laagtes in de hoger liggende stroomruggen herkenbaar. Recente luchtfoto's uit Google Earth (<http://www.earth.google.com>) geven niet zo'n duidelijk beeld. Luchtfoto's uit 1989 (ROBAS, 1989) laten wel zeer duidelijk herkenbare geulen in het landschap zien. Deze op luchtfoto's herkenbare geulen zijn in het kader van de aanleg van de A5 en de vijfde baan archeologisch onderzocht omdat hoger gelegen stroomruggen doorgaans goed bewoonbaar zijn (De Rooij & Soonius, 1998; Schute, 1998).

Historische situatie en mogelijke verstoringen

De polder Haarlemmermeer is in 1852 ontstaan als droogmakerij. Daarvoor was het een meer dat ontstaan was in een nat en nauwelijks bewoonbaar veengebied. Sinds de inpoldering is het voornamelijk landbouwgebied. In het plangebied bestond de bebouwing uit enkele verspreide boerderijen langs de wegen, zo blijkt uit kaarten uit de periode 1894-1923 (Gras, 2003). Begin jaren 20 van de vorige eeuw werd in het noordoosten van de Haarlemmermeer een 'luchtvaartterrein' ingericht dat in de decennia daarna zal uitgroeien tot de luchthaven Schiphol.

In de periode dat het plangebied in gebruik is geweest als landbouwgrond zullen verstoringen van het bodemarchief zijn ontstaan als gevolg van de aanleg van sloten en wegen en door (diep) ploegen. Op enkele plaatsen is verstoring ontstaan door de bouw van boerderijen. De aanleg en uitbreiding van de luchthaven Schiphol zal gepaard gegaan zijn met diepere verstoringen ten behoeve van funderingen van gebouwen, (parkeer)kelders, boven- en ondergrondse infrastructuur (met name het spoor, maar ook riolering en andere kabels en leidingen) en de egalisatie van de rijbanen voor de vliegtuigen.

RAAP-RAPPORT 1812

Schiphol, gemeente Haarlemmermeer
Cultuurhistorisch bureauonderzoek



Figuur 3. Het plangebied (zwarte lijn) geprojecteerd op het AHN.

Archeologische verwachtingen en bekende archeologische waarden

IKAW en CHW

Op de IKAW valt het plangebied in een zone waarin de kans op het aantreffen van archeologische resten niet is aangeduid (ROB, 2008).

De Cultuurhistorische Waardenkaart van Noord-Holland geeft in het plangebied geen waarden aan.

ARCHIS en AMK

Binnen het plangebied liggen géén archeologische terreinen of monumenten (figuur 1). De dichtstbijzijnde terreinen liggen buiten de Haarlemmermeerpolder.

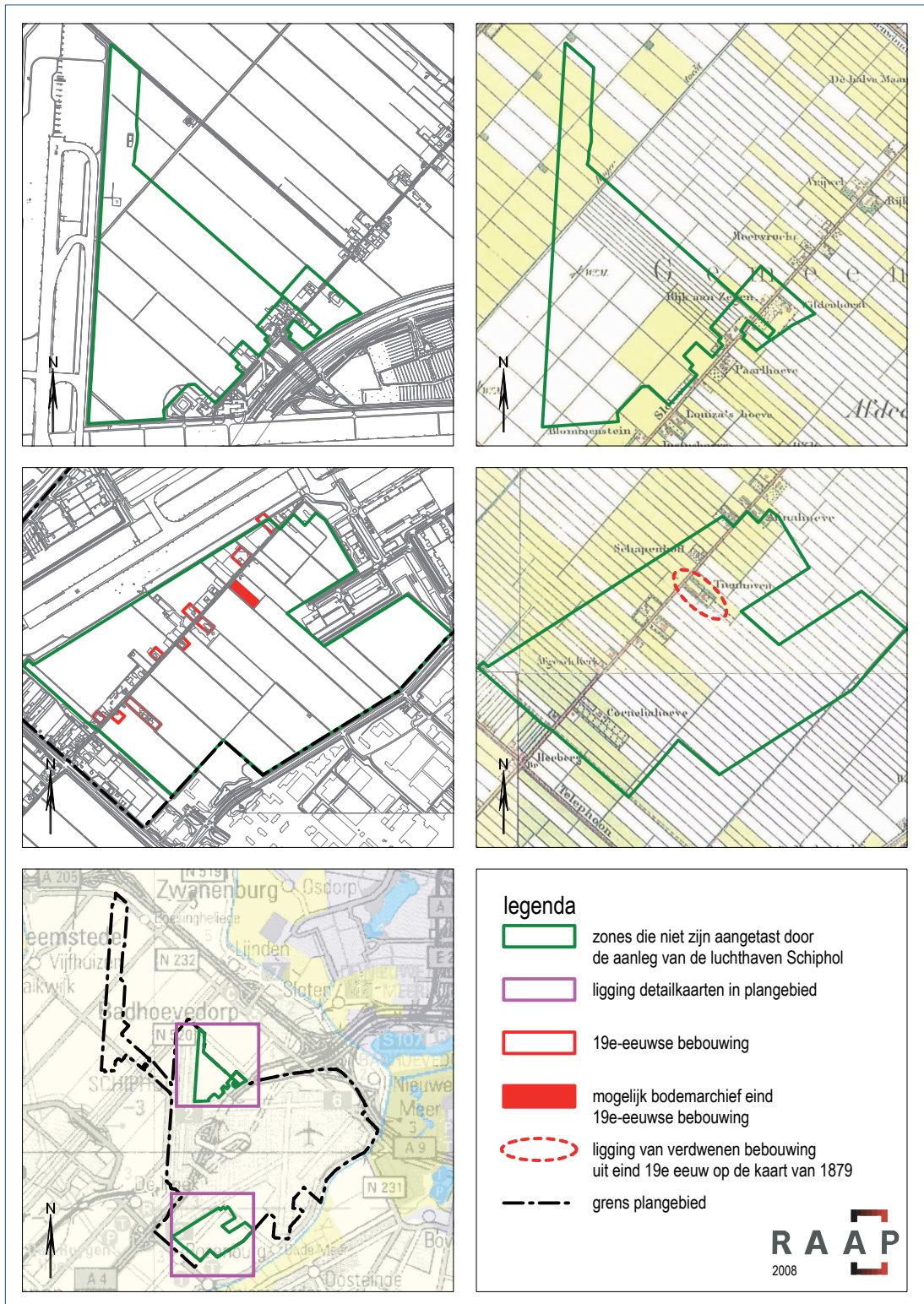
In ARCHIS staat één archeologische waarneming geregistreerd in het plangebied: de vondst van 2 laatmiddeleeuwse kogelpot scherven in het zuiden van de vijfde baan, die naar alle waarschijnlijkheid samenhangen met veenontginningen in deze periode. Aangezien het veen is ontgonnen, weggegraven of weggeslagen, hebben deze vondsten geen context meer.

Uit de directe nabijheid (1500 m) van het plangebied zijn 7 vindplaatsen bekend. Ten westen van de vijfde baan zijn in de jaren 70 van de vorige eeuw door de archeologische werkgroep Haarlem op 2 plekken houtresten en houtskool aangetroffen die vermoedelijk samenhangen met een scheepswrak of delen van een scheepswrak. Het gaat om ARCHIS-meldingsnummer 211184 en 211492. De coördinaten van de beide locaties zijn niet nauwkeurig bekend. Mogelijk betreft het 2 meldingen van dezelfde vindplaats.

Ten zuiden van het plangebied zijn 5 meldingen gedaan die ook allen betrekking hebben op de vondst van laatmiddeleeuws materiaal dat samenhangt met de veenontginningen en dat geen context meer heeft (ARCHIS meldingsnummers 138914 t/m 138918). Opvallend is de vondst (meldingsnummer 138918) van een hamerbijl van graniet uit de late Bronstijd of IJzertijd. Omdat er verder geen enkele aanwijzing werd aangetroffen voor bewoning uit deze periode, namen de onderzoekers aan dat de vondst recent van elders is aangevoerd (Molenaar, 2000).

Historische kaarten

De oudste kaart van de Haarlemmermeer als droogmakerij is een kadasterkaart uit 1864. Daarin wordt nergens bebouwing aangegeven (<http://watwaswaar.nl>). Jongere kaarten van delen van de Haarlemmermeer uit de periode 1894-1923 geven wel bebouwing aan in de vorm van verspreide boerderijen langs de wegen (Gras, 2003). Deze boerderijen zijn binnen het plangebied voor het grootste deel gesloopt voor de aanleg van de luchthaven. Alleen in de 2 delen van het plangebied waar het landschap van de agrarische polder nog intact is, is de oorspronkelijke bebouwing nog aanwezig. Uit vergelijking van de huidige topografie met de 19e-eeuwse kaarten blijkt dat in het noordelijke nog intacte gebied geen oude boerderijen hebben gelegen, maar in het zuidelijke wel (figuur 4). Alle in de 19e eeuw bebouwde percelen zijn ook nu nog bebouwd, op 1 uitzondering na. Op kaarten uit de periode 1879-1929 staat hier een boerderij genaamd 'Tienhoven' aangegeven. Deze boerderij is nog zichtbaar op een luchtfoto uit 1937 en de funderingen ervan zijn te zien op een luchtfoto uit 1945. Volgens opgave van de opdrachtgever is Tienhoven afgebrand. Dat moet dus tussen 1937 en 1945 zijn gebeurd. Een boerderij met diezelfde naam bestaat nu nog, maar uit vergelijking met kaarten uit de periode 1952-1993 blijkt dat de naam is overgegaan op een boerderij die ongeveer 250 m ten zuidwesten van de afgebrande boerderij ligt (<http://watwaswaar.nl>).



Figuur 4. Zones intact agrarisch polderlandschap met 19e-eeuwse bebouwing. Boven links: noordelijke zone op huidige topografie; boven rechts: noordelijke zone, kaart uit eind 19e eeuw; midden links: zuidelijke zone met 19e-eeuwse bebouwing op huidige topografie; midden rechts: zuidelijke zone, kaart uit eind 19e eeuw; onder rechts: noordelijke zone, kaart uit eind 19e eeuw; linksonder: ligging zones in plangebied (groen).

Op het nu onbebouwde terrein 'Tienhoven' (ca. 15.650 m²) zouden zich archeologische resten van bebouwing uit de 19e eeuw kunnen bevinden.

Overige bronnen

Het raadplegen van het cultuurhistorische informatiesysteem KICH (<http://www.kich.nl>), het AHN (<http://www.ahn.nl>), recente luchtfoto's uit Google Earth en de molendatabase (<http://www.molendatabase.nl>) heeft geen relevante archeologische informatie opgeleverd.

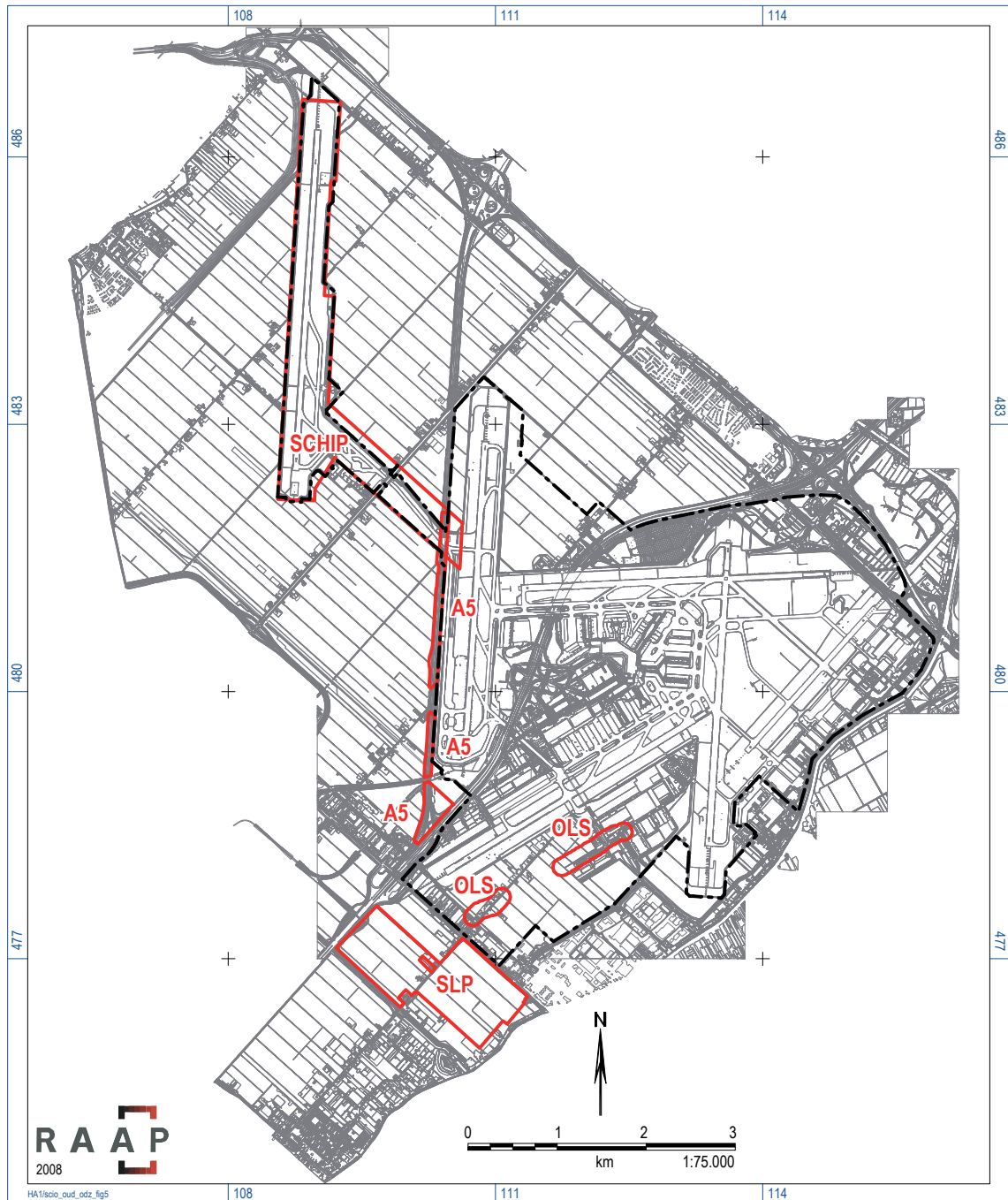
Eerder veldonderzoek

De A5 bevindt zich direct ten zuidwesten en westen van Schiphol. Voorafgaand aan de aanleg ervan is archeologisch onderzoek uitgevoerd. Bij dit onderzoek is speciaal gekeken naar de hoger gelegen stroomruggen van zowel de Hoofddorpgronden als de Oude Zeekleigronden. De ligging hiervan is bepaald aan de hand van luchtfoto's. Op deze hoger gelegen en lichtere gronden zullen mensen immers bij voorkeur gewoond hebben: ze lagen droger en waren makkelijker bewerkbaar voor landbouwers. Het archeologisch veldwerk (vlakdekkend onderzoek) heeft geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen opgeleverd (De Rooij & Soonius, 1998; figuur 5, code 'A5').

In het kader van de aanleg van de vijfde baan van Schiphol is onderzoek uitgevoerd dat evenmin archeologische vindplaatsen opgeleverd heeft (Schute, 1998; figuur 5, code 'SCHIP'). Ook bij dit onderzoek is met behulp van luchtfoto's speciale aandacht besteed aan de hoger gelegen stroomruggen, maar ook hier werden geen aanwijzingen aangetroffen voor vroegere bewoning.

Ten behoeve van het MER Ondergronds Logistiek Systeem is in het zuiden van het plangebied archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen. Tijdens dit veldonderzoek is tot aan de top van het Pleistoceen geboord. Binnen 1,0 m -Mv zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. De dikte van het Laagpakket van Wormer bedraagt circa 6,5 m. Hieronder is in veel gevallen Basisveen aangetroffen. De aanwezigheid van het Basisveen is een aanwijzing voor het feit dat het pleistocene oppervlak intact is. Hierop kunnen zich vindplaatsen uit het Laat Paleolithicum en Mesolithicum bevinden (Molenaar, 1999; figuur 5, code 'OLS').

Het plangebied Schiphol Logistics Park bevindt zich direct ten zuiden van het plangebied. Tijdens het veldonderzoek is 50 ha onderzocht met behulp van booronderzoek en een oppervlaktekartering. Tijdens die veldkartering zijn vuursteen, natuursteen en aardewerkscherven aangetroffen. Onder het vuursteen bevinden zich geen artefacten. Mogelijk is het vuursteen afkomstig uit grind dat voor versteviging van slootkanten, dammetjes en rijbanen is gebruikt. Onder het natuursteen bevindt zich één bijlfragment van rozekleurig graniet, dat gedateerd wordt in de Late Bronstijd en de IJzertijd. Omdat het fragment aan de oppervlakte is gevonden en er geen andere fragmenten in de omgeving zijn aangetroffen, is geconcludeerd dat het bijlfragment van elders afkomstig is, net als het vuursteen. Het aardewerk dateert uit de Late Middeleeuwen en staat waarschijnlijk in verband met de middeleeuwse veenontginningen. Met het verdwijnen van het veenpakket zijn ook de archeologische resten uit die periode verdwenen of zijn ze uit hun oorspronkelijke context geraakt.



Figuur 5. Overzicht van eerder veldonderzoek.

Tijdens het booronderzoek, dat gelijktijdig is uitgevoerd, zijn geheel kalkrijke profielen aangetroffen. Aanwijzingen voor bewonings- of vegetatiehorizonten zijn niet aangetroffen. Dit resultaat bevestigt het vermoeden dat de invloed van de zee en later de snelle veengroei voor ongunstige condities voor (langdurige) bewoning hebben gezorgd (Molenaar, 2000; figuur 5, code 'SLP').

Gespecificeerde archeologische verwachting

Op basis van de geologische gegevens kunnen 4 landschappen uit het verleden worden onderscheiden. De gebruiksmogelijkheden van die landschappen verschillen per landschap en de archeologische verwachting ervan dus ook. Ze worden hieronder -van onder naar boven- behandeld.

Dekzandlandschap uit het Pleistoceen

In en kort na de laatste ijstijd bestond het landschap uit een schaars begroeide dekzandvlakte waarin incidenteel rendierjagers en jagers-verzamelaars uit de Oude en Midden Steentijd hun kampementen hebben opgeslagen.

Met het stijgen van de zeespiegel is dit landschap steeds drassiger geworden. Eerst is het veranderd in een moeras waarin het Basisveen gevormd werd, later werd het een waddengebied. Deze natte milieus zijn niet goed bewoonbaar.

Waar het Basisveen het pleistocene dekzandlandschap nog afdekt, kan sprake zijn van goede bewaarcondities voor resten van tijdelijke kampementen van jagers-verzamelaars uit de Oude en Midden Steentijd. Resten van dergelijke kampementen zijn klein van oppervlak en dus moeilijk opspoorbaar. Zij zullen bij karterend onderzoek voornamelijk herkenbaar zijn aan fragmenten vuursteen, houtskool en al of niet verbrand bot. De verwachting voor het aantreffen van dergelijke resten is laag, omdat er niet veel resten van dergelijke kampementen zijn en omdat ze nauwelijks op te sporen zijn met de gebruikelijke middelen. De diepte van de afzettingen uit de ijstijd rond Schiphol bedraagt 6 tot 8 m.

Getijdengeulenlandschap in de vroege prehistorie

De in het plangebied gelegen stroomruggen van de getijdengeulen uit fase III van het Laagpakket van Wormer -waar Haans in 1954 de Hoofddorp-zand- en zavelgronden gekarteerd heeft- kunnen in de Nieuwe Steentijd bewoonbaar zijn geweest vanaf ongeveer 3800 voor Chr. tot op zijn laatst 3000 voor Chr. Dit blijkt uit het feit dat de stroomruggen van deze fase ontkalkt zijn en dus een tijdlang aan de oppervlakte gelegen hebben. Dat wijst op droge omstandigheden waarin de stroomruggen niet direct door jongere getij-afzettingen of veen zijn afgedekt. Hun hogere ligging en goed bewerkbare, zandige bodem maakt ze in dergelijke omstandigheden goed bewoonbaar. Resten van nederzettingen van landbouwers zijn herkenbaar aan fragmenten vuursteen, houtskool, al of niet verbrand bot, verbrande leem en aardewerkfragmenten.

De verwachting voor het aantreffen van resten van nederzettingen van landbouwers uit deze periode zou hoog moeten zijn. Uit eerder onderzoek blijkt echter dat er geen aanwijzingen worden aangetroffen op plekken waar dat wel wordt verwacht. Dit is des te opmerkelijker omdat dit landschap in de Haarlemmermeer aan de oppervlakte ligt en regelmatig geploegd is voor de landbouw. Vondsten uit de te verwachten nederzettingen zouden bij de diverse oppervlaktekarteringen opgemerkt moeten zijn, net zoals de losse vondsten uit de Middeleeuwen. De enige conclusie is dan ook dat dit landschap van getijdengeulen ondanks het vermoeden van goede bewoonbaarheid feitelijk niet bewoond is geweest in deze periode. De archeologische verwachting voor het aantreffen van resten van bewoning door landbouwers is dan ook laag.

Vernattend landschap

Na de stilstand in de sedimentatie hervatte de zee zijn afzettingen in de vorm van fase IV van het Laagpakket van Wormer (de Oude Zeekleigronden). Deze gronden zijn afgezet in een nat en onbewoonbaar milieu. Hierop volgde verdere vernatting en veenvorming als gevolg van het afnemen van de invloed vanuit zee. Het veenpakket is in de loop van de geschiedenis zo'n 4 m dik geworden, tot het in de Late Middeleeuwen werd ontgonnen voor de turfwinning. Hierdoor ontstond een binnenmeer dat door verdere turfwinning en afkalving steeds groter werd en waardoor bijna alle veen weer verdween. Het meer bereikte zijn grootste omvang in 1740.

Eerder is al vastgesteld dat de veenvorming direct volgde op de laatste sedimentatiefase van het Laagpakket van Wormer en geen gelegenheid bood voor bewoning. De omgeving was eenvoudig te drassig. De verdere ontwikkelingen maakte van het gebied een meer dat ook niet werd gebruikt voor bewoning, maar wellicht wel voor scheepvaart en visserij.

Uit archeologische vondsten in het verleden blijkt dat uit de middeleeuwse ontginningsfase soms losse vondsten worden aangetroffen. Deze hebben zich oorspronkelijk op of in het veen bevonden, maar zijn met het verdwijnen van het veen op de bodem van het meer terecht gekomen. De verwachting voor het aantreffen van dergelijke resten is laag.

Uit de periode waarin de Haarlemmermeer water was, kunnen archeologische resten van menselijke activiteiten in en op het water worden aangetroffen. Te denken valt dan aan resten gerelateerd aan scheepvaart en visserij. Deposities (afvaldumps bijv.) of infrastructurele werken die met water samenhangen (beschoeiingen en steigers bijv.) zullen eerder aan de waterkant worden verwacht en zijn niet relevant voor het plangebied. Sporen van scheepvaart en visserij zullen voornamelijk bestaan uit losse vondsten van gereedschap, vissersgerei en scheepsdelen. De kans op het aantreffen van dergelijke resten is klein.

Droogmakerij uit de Nieuwe tijd

In 1852 veranderde de Haarlemmermeer in een droogmakerij die voornamelijk als landbouwgrond werd gebruikt. Bebouwing bestond uit verspreide boerderijen en een enkel dorp. In het noordoosten hiervan ontwikkelde zich vanaf het begin van de jaren '20 van de vorige eeuw de luchthaven Schiphol. Aangenomen wordt dat de aanleg van de luchthaven resten van de oorspronkelijke bebouwing heeft verstoord. In 2 zones in het plangebied is het oorspronkelijke agrarische polderlandschap nog intact. Uit vergelijking met de huidige topografie met laat 19e-eeuwse kaarten blijkt dat waar destijds bebouwing stond, nu nog steeds bebouwing staat. De boerderijen bestaan dus nog, of zijn later gesloopt en overbouwd. Archeologische overblijfselen uit deze periode zijn slechts op 1 plek te verwachten in de vorm van resten van een 19e-eeuwse boerderij op een circa 15.650 m² groot terrein aan de Aalsmeerderweg. Alleen hier bleek op 19e-eeuwse kaarten bebouwing te zijn aangegeven op een plek die nu niet bebouwd is. De boerderij is in de periode 1937-1945 afgebrand.

Boerderijen uit de 19e eeuw zijn in de directe omgeving (de Haarlemmermeer) nog in aanzienlijke aantallen aanwezig en bovendien nog in onverstoorde staat. In dergelijke omstandigheden zijn de mogelijke resten van funderingen van een afgebrande boerderij uit dezelfde periode nauwelijks als 'behoudenswaardig bodemarchief' aan te merken.

3 Historische geografie en architectuurhistorie

3.1 Methoden

Het bureauonderzoek ten behoeve van de inventarisatie van historisch-geografische en architectuurhistorische elementen en patronen bestond uit de bestudering en selectie van bruikbare gegevens uit de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) Noord-Holland, regio Meerlanden en Amsterdam (zie <http://www.noord-holland.nl/chw/>) en het digitale informatiesysteem Kennis Infrastructuur Cultuurhistorie (KICH, zie (www.kich.nl/)). Hieruit zijn bekende en nog bestaande historisch-geografische en architectuurhistorische elementen en patronen in het plangebied geïnventariseerd. Tevens is nagegaan of zich in het plangebied beschermde monumenten bevinden. Daarnaast zijn de relevante bladen van de historische topografische kaart schaal 1:25.000 uit de periode 1894-1923 geraadpleegd (Gras, 2003) met het doel eventueel nog bestaande historisch-geografische en architectuurhistorische elementen en patronen in kaart te brengen die niet zijn opgenomen in de CHW Noord-Holland en het KICH of de monumentenlijst van de Haarlemmermeer.

Op 10 oktober 2008 is een bezoek gebracht aan de zuidelijke zone in het plangebied waarin het oorspronkelijke agrarische polderlandschap nog intact is. Een deel van dit gebied kon worden geïnspecteerd en de resultaten van die bevindingen zijn in het advies verwerkt, voor zover dat mogelijk was.

De resultaten van het bureauonderzoek zijn weergegeven op een historisch-geografische en architectuurhistorische overzichtskaart van het plangebied (figuur 6). Deze kaart biedt inzicht in de oorspronkelijke aard en functie van de geïnventariseerde verschijnselen. Ten behoeve van een omschrijving van de geïnventariseerde verschijnselen is aanvullende literatuur geraadpleegd (zie literatuurlijst).

Voor de waardering van de geïnventariseerde elementen en patronen is tijdens onderhavig onderzoek uitgegaan van de waarderingen uit de CHW Noord-Holland. Deze waardering kent een gradatie in 3 in waarde oplopende klassen: 'van waarde', 'hoge waarde' en 'zeer hoge waarde'. De CHW-Noord-Holland moet als informatie- en inspiratiebron worden gebruikt bij de belangenafweging in ruimtelijke processen, maar is geen beleidskaart. Aan de cultuurhistorische waarderingen in de CHW is geen juridische status als toetsingskader verbonden (Provincie Noord-Holland, 2008a: 50; Provincie Noord-Holland, 2006: 15).

3.2 Resultaten

CHW Noord-Holland

Volgens de CHW Noord-Holland bevinden zich in het plangebied 5 historisch-geografische en architectuurhistorische elementen en patronen. Deze worden hieronder beschreven en zijn - voorzien van de CHW-codering - afgebeeld op figuur 6. Ten behoeve van de omschrijving van de geïnventariseerde elementen en patronen is aanvullende literatuur geraadpleegd.

Haarlemmermeer (CHW-code MLA 045 G)

1. **Cultuurhistorische typering:** droogmakerij, strookverkaveling
2. **Cultuurhistorische eenheid:** -
3. **Ontstaansperiode:** 19e eeuw
4. **Waardering:** van waarde
5. **Beschermingsstatus:** -
6. **Monumentnummer:** -
7. **Omschrijving:** het Haarlemmermeer is ontstaan doordat 3 kleine natuurlijke meren (Spieringmeer, Leidsche Meer en Haarlemmermeer) door oeverafslag steeds groter werden en zich met elkaar verenigden. Tussen 1848 en 1852 werd het meer op initiatief van het Rijk drooggelegd en voorzien van een verkaveling in rechthoekige strookvormige percelen (Haartsen, Lenten & Ten Oever-van Dijk, 2001).

Ringdijk Haarlemmermeer (CHW-code MLA 110 G)

1. **Cultuurhistorische typering:** ringdijk
2. **Cultuurhistorische eenheid:** -
3. **Ontstaansperiode:** 19e eeuw
4. **Waardering:** van waarde
5. **Beschermingsstatus:** -
6. **Monumentnummer:** -
7. **Omschrijving:** om de Haarlemmermeer droog te kunnen leggen, werden in 1848 eerst een ringvaart en een ringdijk aangelegd. De ringdijk werd aangelegd met grond die was vrijgekomen bij het graven van de ringvaart en zand dat ten zuiden van Bennebroek was gewonnen (Haartsen, Lenten & Ten Oever-van Dijk, 2001).

Afwateringspatroon Haarlemmermeer (CHW-code MLA 111 G)

1. **Cultuurhistorische typering:** afwateringspatroon
2. **Cultuurhistorische eenheid:** -
3. **Ontstaansperiode:** 19e eeuw
4. **Waardering:** van waarde
5. **Beschermingsstatus:** -
6. **Monumentnummer:** -
7. **Omschrijving:** om de waterhuishouding in de nieuwe droogmakerij goed te kunnen reguleren, werd na de drooglegging volgens een rechthoekig stramien een uitgebreid netwerk van tochten en sloten aangelegd in de Haarlemmermeer (Haartsen, Lenten & Ten Oever-van Dijk, 2001).

Wegenpatroon Haarlemmermeer (CHW-code MLA 159 G)

1. **Cultuurhistorische typering:** wegenpatroon droogmakerij
2. **Cultuurhistorische eenheid:** -
3. **Ontstaansperiode:** 19e eeuw
4. **Waardering:** van waarde
5. **Beschermingsstatus:** -
6. **Monumentnummer:** -
7. **Omschrijving:** in aansluiting op het rechthoekige netwerk van waterlopen werden ook de wegen in de nieuwe Haarlemmermeerpolder volgens een rechthoekig stramien aangelegd (Haartsen, Lenten & Ten Oever-van Dijk, 2001).

Bewoning langs wegen Haarlemmermeer (CHW-code MLA 197 G)

1. **Cultuurhistorische typering:** verspreide bewoning langs polderwegen
2. **Cultuurhistorische eenheid:** -
3. **Ontstaansperiode:** 19e eeuw
4. **Waardering:** van waarde
5. **Beschermingsstatus:** -
6. **Monumentnummer:** -
7. **Omschrijving:** behalve in de centrale dorpen (Hoofddorp en Nieuw-Vennep) en aan de ringdijk werd in de Haarlemmermeerpolder ook bewoning - hoofdzakelijk boerderijen - gerealiseerd langs de polderwegen (Haartsen, Lenten & Ten Oever-van Dijk, 2001).

KICH

In het digitale informatiesysteem KICH (www.kich.nl/) staan in het plangebied een aantal historische-geografische en architectuurhistorische elementen geregistreerd. Hieronder wordt kort de relevante informatie uit het KICH over deze objecten vermeld. In figuur 6 zijn ze herkenbaar aan hun naam (toponiem) en/of adres. In het plangebied bevinden zich volgens het KICH geen rijksbeschermde bouwkundige monumenten.

Haarlemmermeer (KICH-aandachtsgebied 82)

Overlapt met CHW-code MLA 045G.

Waardering in KICH: van belang

Aalsmeerderweg

Overlapt met CHW-code MLA 159G.

Waardering in KICH: (inter)nationaal kenmerkend (niet expliciet gewaardeerd).

Kaagweg/Rijnlanderweg

Overlapt met CHW-code MLA 159G.

Waardering in KICH: (inter)nationaal kenmerkend (niet expliciet gewaardeerd).

Schipholweg/Spaarnwouderweg

Overlapt met CHW-code MLA 159G.

RAAP-RAPPORT 1812

Schiphol, gemeente Haarlemmermeer
Cultuurhistorisch bureauonderzoek

Waardering in KICH: (inter)nationaal kenmerkend (niet expliciet gewaardeerd).

IJweg

Overlapt met CHW-code MLA 159G.

Waardering in KICH: (inter)nationaal kenmerkend (niet expliciet gewaardeerd).

Aalsmeerdertocht

Overlapt met CHW-code MLA 111G.

Waardering in KICH: (inter)nationaal kenmerkend (niet expliciet gewaardeerd).

Hoofdvaart

Overlapt met CHW-code MLA 111G.

Waardering in KICH: (inter)nationaal kenmerkend (niet expliciet gewaardeerd).

Nieuwerkerkertocht

Overlapt met CHW-code MLA 111G.

Waardering in KICH: (inter)nationaal kenmerkend (niet expliciet gewaardeerd).

Vijfhuizertocht

Overlapt met CHW-code MLA 111G.

Waardering in KICH: (inter)nationaal kenmerkend (niet expliciet gewaardeerd).

IJtocht

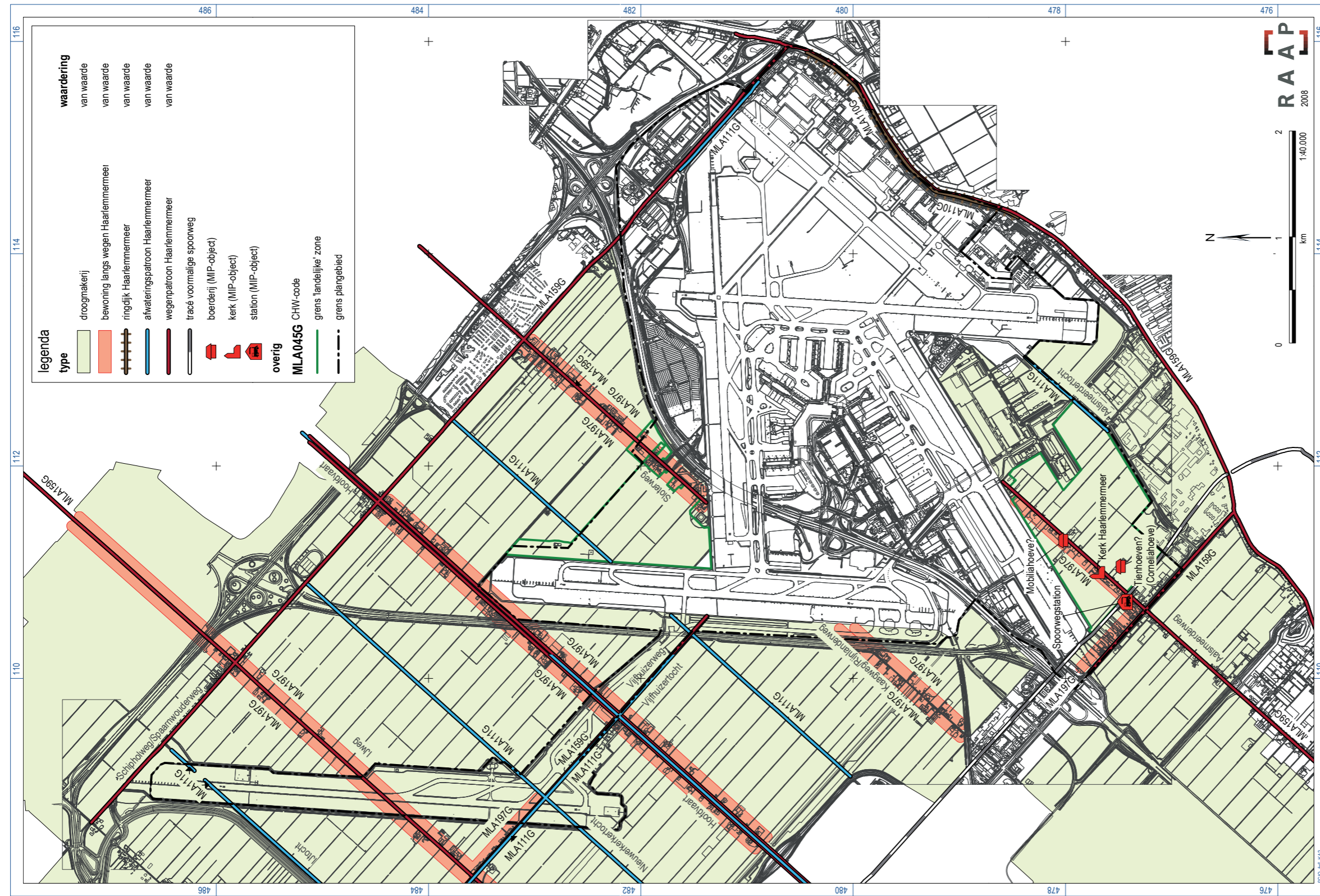
Overlapt met CHW-code MLA 111G.

Waardering in KICH: (inter)nationaal kenmerkend (niet expliciet gewaardeerd).

Boerderij 'Tienhoeven' (Aalsmeerderweg 512)

Geïnterviewd in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (Provincie Noord-Holland, 1992). Volgens de beschrijving in KICH gaat het om een monumentale boerderij van het kopromptype, gebouwd in 1871. Symmetrisch ingedeelde kopgevel ter breedte van 5 vensterassen met midden in de centrale as een gevelsteen met de naam van de hoeve.

In figuur 6 is de locatie van deze boerderij volgens de informatie uit KICH weergegeven. Omdat de juistheid van deze boerderijlocatie op basis van de historische topografische kaart uit de periode 1894-1923 wordt betwijfeld is deze met een vraagteken gemarkeerd (zie ook paragraaf hieronder). Tijdens het locatiebezoek op 10 oktober 2008 is vastgesteld dat op de plek die door het KICH wordt aangegeven voor Tienhoeven zich recente kantoorpanden bevinden. De locatie van de oude boerderij 'Tienhoven', die tussen 1937 en 1945 is afgebrand, kon wegens bouwwerkzaamheden niet worden geïnspecteerd, maar uit een zeer recente luchtfoto (2008) blijkt dat de locatie nog niet is overbouwd. De 19e-eeuwse boerderij die de naam 'Tienhoven' heeft overgenomen -zo'n 250 m ten zuidwesten van het afgebrande Tienhoven- is inmiddels wél gesloopt en overbouwd.



Figuur 6. Resultaten historisch-geografisch en architectuurhistorisch bureauonderzoek.

RAAP-RAPPORT 1812

Schiphol, gemeente Haarlemmermeer
Cultuurhistorisch bureauonderzoek

Spoorwegstation Aalsmeerderweg (Aalsmeerderweg 505; 507)

Geïnteriseerd in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (Provincie Noord-Holland, 1992). Het complex bestaat volgens de beschrijving in KICH uit het voormalig stationsgebouw en een dubbele dienstwoning. Het station lag aan de spoorlijn Haarlem-Aalsmeer, die van 1912 tot 1935 in gebruik is geweest. Het station is afgezien van de zuidgevel uitgevoerd in rode baksteen. De zuidgevel is evenals de voormalige dienstwoning witgepleisterd. Aan de spoorzijde bevindt zich in een tegeltableau de naam 'Aalsmeerderweg'.

Op 10 oktober 2008 kon worden vastgesteld dat het gebouw er nog stond.

Nederlands gereformeerde kerk Haarlemmermeer (Aalsmeerderweg 463)

Geïnteriseerd in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (Provincie Noord-Holland, 1992). Volgens de beschrijving in KICH is de kerk gebouwd in 1926 in de stijl van de Amsterdamse School.

Tijdens het locatiebezoek op 10 oktober 2008 is vastgesteld dat de betreffende kerk reeds is gesloopt.

Boerderij Mobiliahoeve (Aalsmeerderweg 369)

Geïnteriseerd in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (Provincie Noord-Holland, 1992). Volgens de beschrijving in KICH gaat het om een zeer karaktervol ensemble van een stolpboerderij en een zomerhuis, gedateerd 1863. Verhoogde centrale middenpartij met in geveltop de naam van de boerderij. Rond deze middenpartij bevindt zich een dakspiegel die zeldzaam is voor de Haarlemmermeer.

Op figuur 6 is de locatie van deze boerderij volgens de informatie uit KICH weergegeven. Omdat de juistheid van deze boerderijlocatie op basis van de historische topografische kaart uit de periode 1894-1923 wordt betwijfeld is deze met een vraagteken gemarkeerd (zie ook paragraaf hieronder). De plek van de Mobiliahoeve kon wegens bouwwerkzaamheden niet worden geïnspecteerd tijdens het locatiebezoek op 10 oktober 2008. Uit luchtfoto's uit 2005 en 2008 blijkt dat de boerderij inmiddels is gesloopt, maar nog niet is overbouwd.

Monumentenlijst Haarlemmermeer

Volgens de op 29 september 2008 online geraadpleegde monumentenlijst van de Haarlemmermeer (<http://www.meerhistorie.nl/monumenten.htm>) bevinden zich in het plangebied geen beschermde (stede)bouwkundige monumenten.

Historische topografische kaart Noord-Holland

In aanvulling op de bovenstaande bronnen is de historische topografische kaart schaal 1:25.000 uit de periode 1894-1923 geraadpleegd (Gras, 2003) en vergeleken met de situatie op de huidige topografische kaart (schaal 1:25.000) en met recente luchtfoto's uit Google Earth. Hieruit blijkt dat nog slechts in 2 zones in het plangebied sprake kan zijn van een min of meer intact agrarisch polderlandschap (zie figuur 4).

Binnen de noordelijke zone heeft de vergelijking van de historische kaart en de huidige situatie geen aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van nog bestaande historisch-geografische elementen en patronen die niet al in de CHW Noord-Holland en KICH zijn opgenomen. Langs de

Sloterweg kan in deze zone eventueel nog wel een 19e-eeuwse boerderij staan, die op de historische kaart 'Rijk aan Zegen' is genoemd. Deze boerderij staat in de CHW-Noord-Holland en KICH niet geregistreerd.

In de zuidelijke zone is zowel op Google Earth als op de historische topografische kaart het tracé herkenbaar van de voormalige spoorweg Haarlem-Aalsmeer. Langs de Aalsmeerderweg zouden eventueel nog enkele architectuurhistorische objecten uit de 19e eeuw kunnen bestaan die niet in de CHW Noord-Holland en KICH staan beschreven, waaronder de voormalige herberg bij de kruising van Aalsmeerderweg en de Kruisweg. De op de historische topografische kaart aangegeven boerderijen 'Annahoeve', 'Schapenhoff' en 'Tienhoven' zijn volgens Google Earth niet meer aanwezig in het plangebied. Twee naamloze boerderijen die op de historische kaart vlak langs de Aalsmeerderweg liggen kunnen volgens Google Earth nog wel aanwezig zijn het plangebied. De boerderij 'Tienhoeven' en de 'Mobiliahoeve' die volgens het KICH in deze zone zouden moeten liggen zijn niet goed terug te vinden op de historische topografische kaart en de luchtfoto's. De boerderij die in KICH staat geregistreerd onder de naam 'Tienhoeven' staat op de historische topografische kaart vermeld als de 'Corneliahoeve'. De boerderij 'Tienhoven' ligt op de historische kaart noordelijker en is volgens Google Earth niet meer in de huidige situatie aanwezig (zie ook figuur 4). De Corneliahoeve bestaat nog wel, zo is vastgesteld tijdens het locatiebezoek op 10 oktober 2008 en een gesprek met de plaatselijke tuinbouwer. De 'Mobiliahoeve' is op basis van de lokalisering in het KICH niet terug te vinden op de historische topografische kaart en de luchtfoto's uit Google Earth. De locatie was niet toegankelijk op 10 oktober 2008 wegens bouwwerkzaamheden. Uit luchtfoto's uit 2005 en 2008 blijkt dat de boerderij inmiddels is gesloopt, maar nog niet is overbouwd.

3.3 Historisch-geografische en architectuurhistorische waarden en verwachting

Uit de CHW Noord-Holland en het KICH is in het plangebied een aantal historisch-geografische en architectuurhistorische elementen en patronen geïnterpreteerd. Het betreft de Haarlemmermeerpolder, de ringdijk en elementen uit het afwateringspatroon, het wegenpatroon en de bebouwing in deze droogmakerij. De uit beide informatiesystemen geïnterpreteerde elementen en patronen overlappen met elkaar. Op de CHW Noord-Holland zijn deze gewaardeerd als 'van waarde'. In het plangebied bevinden zich volgens de geraadpleegde monumentenlijst geen beschermde (stede) bouwkundige monumenten.

In aanvulling op de bovengenoemde waarnemingen heeft een vergelijking van de historische topografische kaart uit de periode 1894-1923 met recente luchtfoto's uit Google Earth aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van enkele nog niet geregistreerde cultuurhistorische elementen in het plangebied. Het betreft een historisch spoorwegtracé en mogelijk enkele architectuurhistorische objecten uit de 19e en vroege 20e eeuw, die niet in de CHW Noord-Holland of het KICH staan geregistreerd. Daarnaast werd geconstateerd dat de locaties van de boerderijen 'Tienhoeven' en 'Mobiliahoeve' in het KICH niet corresponderen met de situatie op de historische topografische kaart en de luchtfoto's.

RAAP-RAPPORT 1812

Schiphol, gemeente Haarlemmermeer
Cultuurhistorisch bureauonderzoek

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

Archeologie

Op basis van de gespecificeerde archeologische verwachting (paragraaf 2.2), kan worden geconcludeerd dat, met uitzondering van 1 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.

Meer specifiek zijn de volgende bevindingen van belang:

- Op 6 tot 8 m -Mv kunnen zich resten bevinden van tijdelijke kampementen van jagers-verzamelaars uit de Oude en Midden Steentijd. De kans op het aantreffen van deze resten is klein en met de gebruikelijke middelen zijn ze -zeker op deze diepte- niet opspoorbaar.
- Aan de oppervlakte bevinden zich aardkundige resten van een landschap van getijdengeulen dat is gevormd onder invloed van de rijzende zeespiegel. In de Nieuwe Steentijd is dit landschap tijdens een stilstandfase in de vorming ervan waarschijnlijk goed bewoonbaar geweest. Uit onderzoek in het recente verleden blijkt echter dat dit landschap feitelijk niet is bewoond.
- In de periode van de nieuwe Steentijd tot 1852, het moment dat de Haarlemmermeer werd drooggelegd, was sprake van een onbewoonbare situatie. Aanvankelijk vormde zich veen in een drassig milieu. Later werd dit veen ontgonnen en ontstond een binnenmeer. De verwachting voor het aantreffen van resten uit de ontginningsperiode van het veen is laag en betreft vondsten buiten enige context. De verwachting voor het aantreffen van resten uit de periode dat de Haarlemmermeer water was, betreft overblijfselen van schepen en visserijactiviteiten. De kans op het aantreffen hiervan is laag, evenals de opspoorbaarheid van dergelijke resten.
- Resten van boerderijen uit de 19e eeuw zijn als gevolg van de aanleg van de luchthaven Schiphol verloren gegaan. In de 2 zones binnen het plangebied waar het agrarische polderlandschap nog intact is, blijken alle 19e-eeuwse boerderijen of nog te bestaan of weer overbouwd te zijn. Eén perceel aan de Aalsmeerderweg vormt hierop een uitzondering. Hier geldt een hoge verwachting voor het aantreffen van resten van een 19e-eeuwse boerderij die in de periode 1937-1945 is afgebrand. Intacte boerderijen uit de 19e eeuw zijn in de Haarlemmermeer nog in aanzienlijke aantallen aanwezig.

Historische geografie en architectuurhistorie

In het plangebied bevindt zich een aantal historisch-geografische en architectuurhistorische elementen waarop provinciaal cultuurhistorisch beleid van toepassing is. De ringdijk en de geïnventariseerde wegen en tochten zijn in het 'Beleidskader landschap en cultuurhistorie Noord-Holland' gemarkeerd als structuurlijnen. Voor de 2 zones in het plangebied waarin het oorspronkelijke agrarische polderlandschap nog intact is (figuur 6), kan relevant zijn dat in dit beleidskader voor het karakteristieke profiel van tochten en bebouwingslinten in de Haarlemmermeer een versterkende

strategie wordt voorgesteld. Tevens wordt in dit beleidsdocument voorgesteld om bij de invulling van droogmakerijen zoveel mogelijk gebruik te maken van karakteristieke kavel- en waterpatronen en doorzichten. Teneinde cultuurhistorische structuren van kleine kernen te versterken, wordt voorgesteld om bij ruimtelijke ontwikkelingen de cultuurhistorie als uitgangspunt te nemen en nieuwe bebouwing een bijdrage te laten vormen aan de cultuurhistorische identiteit van de locatie. Ook kan relevant zijn dat ten behoeve van een nieuwe cultuurhistorische identiteit voor de Haarlemmermeer een totaalconcept [moet] worden ontwikkeld, waarbij het poldergrid kan dienen als onderlegger voor ruimtelijke ontwikkelingen (Provincie Noord-Holland, 2006: 18, 116-119 & Provincie Noord-Holland 2008b).

4.2 Aanbevelingen

Algemeen

Voor de omgang met cultuurhistorische waarden in het plangebied wordt geadviseerd om bij de opstelling van het bestemmingsplan te handelen in overeenstemming met het wettelijke kader voor de ruimtelijke ordening en de monumentenzorg, alsmede de gebiedspecifieke beleidsvoornemens uit het 'Beleidskader landschap en cultuurhistorie Noord-Holland' en de concept Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009 (resp. Provincie Noord-Holland, 2006 & 2008b). Meer concreet vloeien hieruit de onderstaande aanbevelingen voort.

Archeologie

Ten aanzien van het op te stellen bestemmingsplan wordt geadviseerd géén archeologische dubbelbestemming op te nemen. Wanneer archeologische resten worden aangetroffen, is altijd conform artikel 53 van de Wet op de archeologische monumentenzorg 2007 aanmelding van de desbetreffende vondsten bij het bevoegd gezag (gemeente Haarlemmermeer) verplicht. Dit is een wettelijke verplichting die niet in het bestemmingsplan hoeft te worden opgenomen.

In de toelichting op de paragraaf 'archeologie' in het bestemmingsplan kan de tekst uit §2.2 zoals die hierboven onder de kop 'Gespecificeerde archeologische verwachting' is geformuleerd worden opgenomen.

Voor het plangebied wordt in het kader van bodemingrepen geen archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen.

Historische geografie en architectuurhistorie

Uitgaand van de voorgestelde beleidsstrategieën in het 'Beleidskader landschap en cultuurhistorie Noord-Holland' wordt voor de 2 nog enigszins landelijke zones (figuur 6) aanbevolen om:

- bij ruimtelijke ontwikkelingen, indien mogelijk, het oorspronkelijke 'poldergrid' van de droogmakerij te laten dienen als onderlegger voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied;
- de (restanten van de) Sloterweg, Kagertocht, Aalsmeedersweg en Aalsmeedertocht zodanig in de planvorming in te passen, dat deze landschapselementen in de toekomstige situatie herkenbaar blijven en, indien mogelijk, ruimtelijk worden geaccentueerd;

- in de toekomstige situatie de bebouwing te blijven concentreren langs de Sloterweg en de Aalsmeerderweg.
- voor zover nog niet gesloopt: de geïnventariseerde MIP-objecten (geregistreerd in KICH) langs de Aalsmeerderweg (boerderijen en spoorwegstation) en eventuele andere gebouwde objecten in het plangebied die ouder zijn dan 50 jaar, indien mogelijk, te behouden, of anderszins zorg te dragen voor een zorgvuldige omgang hiermee in de planvorming (conform bepalingen uit de Monumentenwet). Bij de inpassing van bestaande bebouwing in nieuwe plannen wordt aanbevolen om de historische kenmerken (historische functie en uiterlijk) ervan zoveel mogelijk te gebruiken als inspiratiebron voor de toekomstige ruimtelijke functies en inrichting.
- de verdwenen historische boerderijen en herberg (afgebeeld op figuur 4) langs de Sloterweg en Aalsmeerderweg te laten fungeren als inspiratiebron voor de toekomstige inrichting van het plangebied. Dit kan bijvoorbeeld door de locaties hiervan te visualiseren met nieuwe inrichtingselementen die verwijzen naar de vroegere gebouwen. Ook kan worden overwogen om het tracé van de voormalige spoorweg Haarlem-Aalsmeer opnieuw te visualiseren, bijvoorbeeld in de vorm van een fietspad.

Voor de overige delen van het bestemmingsplangebied worden vanuit historisch-geografisch en architectuurhistorisch oogpunt geen specifieke aanbevelingen gedaan.

Met betrekking tot de bevindingen van onderhavig onderzoek dient contact opgenomen te worden met de gemeente Haarlemmermeer.

RAAP-RAPPORT 1812

Schiphol, gemeente Haarlemmermeer
Cultuurhistorisch bureauonderzoek

Literatuur

- Berg, M.W. van den, & S.J. Kluiving**, 1992. *Geomorfologische kaart van Nederland, schaal 1:50.000. Toelichting op kaartblad 24 Zandvoort en 25 Amsterdam*. DLO-Staring Centrum/Rijks Geologische Dienst, Wageningen/Haarlem.
- Gras, C.**, 2003. Historische topografische kaarten Noord-Holland. *Bladen van de Chromo-topografische Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden schaal 1:25.000, 1894-1923*. Uitgeverij 12 Provinciën, Landsmeer.
- Groot, T.A.M. de**, 1994. Holoceen. De jongste ontwikkeling van het landschap; De Kustbarrière: Ontwikkeling van strandwallen en zeegaten. In: M. Rappol & C.M. Soonius (red.); *In de Bodem van Noord-Holland*. Lingua Terra, Amsterdam.
- Haans, J.C.F.M.**, 1954. De bodemkartering van Nederland, deel XV. De Bodemgesteldheid van de Haarlemmermeer. *Verslagen van landbouwkundige onderzoeken* No 60.7. Stichting voor Bodemkartering, Wageningen.
- Haartsen, A., J. Lenten & C. ten Oever-van Dijk**, 2001. *Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland. De cultuurhistorie van Meerlanden en Amsterdam*. Provincie Noord-Holland, Haarlem.
- Molenaar, S.**, 1999. *Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) in de provincie Noord-Holland; een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI)*. RAAP-briefverslag 1999-2027. Stichting RAAP, Amsterdam.
- Molenaar, S.**, 2000. Schiphol Logistics Park (SLP); een verkennend archeologisch onderzoek. *RAAP-rapport 541*. Stichting RAAP, Amsterdam.
- Provincie Noord-Holland**, 1992. *Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland: gemeentebeschrijving Haarlemmermeer*. Provincie Noord-Holland, Haarlem.
- Provincie Noord-Holland**, 2003. *Streekplan Noord-Holland Zuid*. Provincie Noord-Holland, Haarlem.
- Provincie Noord-Holland**, 2006. *Beleidskader landschap en cultuurhistorie Noord-Holland*. Provincie Noord-Holland, Haarlem.
- Provincie Noord-Holland**, 2008a. *Overgangsdokument geldend streekplanbeleid*. Op 23-09-2008 raadpleegbaar via http://www.noord-holland.nl/thema/wonen/Nieuwe_Wet_RO/index.asp.
- Provincie Noord Holland**, 2008b. *Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009*, concept 14-10-2008, raadpleegbaar via http://www.noord-holland.nl/Images/65_132823.pdf.
- RACM**, 2008. Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW), derde generatie. Ontleend aan <http://www.archis.nl>
- Riezebos, P.A. & A. Du Saar**, 1969. Een dwarsdoorsnede door de mariene holocene afzettingen tussen Vijfhuizen en Vinkeveen. *Mededelingen Rijks Geologische Dienst*, nieuwe serie no. 20, Maastricht.
- ROBAS Producties**, 1989. *Foto-atlas Noord-Holland, schaal 1:14.000*. ROBAS Producties, Den IJp.
- Rooij, M. de, & C.M. Soonius**, 1998. Tracé Rijksweg A5-Zuid, Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland; archeologisch onderzoek. *RAAP-rapport 379*. Stichting RAAP, Amsterdam.
- Schute, I.A.**, 1998. N.V. Luchthaven Schiphol. Vijfde Baan (5P) Schiphol. Archeologisch Onderzoek. *RAAP-rapport 335*. Stichting RAAP, Amsterdam.
- Vos, G.A.**, 1992. *Bodemkaart van Nederland, schaal 1:50.000. Toelichting bij kaartblad 24-25 West, Zandvoort-Amsterdam*. DLO-Staring Centrum, Wageningen.

Gebruikte afkortingen

AHN	Actueel Hoogtebestand Nederland
AMK	Archeologische MonumentenKaart
ARCHIS	ARCHeologisch Informatie Systeem
CHW	Cultuurhistorische WaardenKaart
CMA	Centraal Monumenten Archief
IKAW	Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden
IVO(-P)	Inventariserend VeldOnderzoek (Proefsleuven)
KICH	KennisInfrastructuur CultuurHistorie
KNA	Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie
-Mv	beneden maaiveld
MIP	Monumenten Inventarisatie Project
NAP	Normaal Amsterdams Peil
RACM	Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
ROB	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
SIKB	Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer

Verklarende woordenlijst

archeologie

Wetenschap die zich ten doel stelt om door middel van studie van de materiële nalatenschap inzicht te verwerven in alle facetten van menselijke samenlevingen in het verleden.

archeologische verwachtingskaart

Een kaart waarop in vlakken staat aangegeven waar archeologische vindplaatsen kunnen worden verwacht. De kaart is het resultaat van een systematische analyse van relevante gegevens. De analyse is statistisch onderbouwd en wordt uitgevoerd met een GIS.

Basisveen

Aan het begin van het Holoceen gevormd veen gelegen onder het Laagpakket van Wormer (zie *Wormer*).

bodemarchief

Het geheel van overblijfselen dat informatie kan verschaffen over menselijk handelen in het verleden (de materiële nalatenschap), bewaard **in** en in bepaalde gevallen **op** de bodem (bijv. grafheuvel).

¹⁴C-datering

(ook wel C14- of C¹⁴-datering) bepaling van gehalte aan radio-actieve koolstof ¹⁴C van organisch materiaal (hout, houtskool, veen, schelpen e.d.) waaruit de ¹⁴C-ouderdom kan worden afgeleid. Deze ouderdom wordt opgegeven in jaren vóór 1950 na Chr. (jaren BP) met daaraan toegevoegd de aan de meting verbonden mogelijke afwijking (standaarddeviatie).

dekzand

Fijnzandige afzettingen die tijdens een ijstijd voornamelijk door windwerking ontstaan zijn.

differentiële klink

Het in ongelijke mate inklinken van zand, klei en veen.

droogmakerij

Gebied ontstaan door droogleggen van (een deel) van een plas, meer of zee.

geologie

Aardkunde, leer van de bouw en de ontwikkelingsgeschiedenis van de aardkorst en van de processen die zich erin afspelen.

geomorfologie

Verklarende beschrijving van de vormen van de aardoppervlakte in verband met de wijze van hun ontstaan.

geul

Brede en diep uitgeslepen aan- en afvoerwegen van de eb- en vloedstroom in een waddengebied.

Hollandveen

In het Holoceen gevormd veen in laag-Nederland (ca. 5000-3000 jaar voor Chr.).

Holoceen

Jongste geologisch tijdvak (vanaf de laatste IJstijd: ca. 8800 jaar voor Chr. tot heden).

hoogwad

Het hogere en vrij vlakke deel van het wad dat begrensd wordt door de lijnen van gemiddeld hoogwater (kwelder) en gemiddeld laagwater (laagwad). Het hoogwad omvat dus de eigenlijke wadden; het heeft een overwegend zandig karakter.

klink

Maaiveld-daling van veen- en kleigronden als gevolg van ontwatering, oxidatie van organisch materiaal en krimp.

komgronden

Gronden achter de oeverwallen, waar na overstroming zware klei is afgezet.

kwelder

Begroeid en slechts bij zeer hoge vloed overstroomd buitendijks gebied.

losse vondst

Enkele vondst zonder begeleidend materiaal, zonder context.

Middeleeuwen

De tijdruimte tussen de oudheid en de nieuwe tijd, gewoonlijk gerekend van de val van het West-Romeinse rijk (476) tot de ontdekking van Amerika (1492), ook wel van 500 tot 1500 ad.

Pleistoceen

Geologisch tijdperk dat ca. 2,3 miljoen jaar geleden begon. Gedurende deze periode waren er sterke klimaatswisselingen van gematigd warm tot zeer koud (de vier bekende IJstijden). Na de laatste IJstijd begint het Holoceen (ca. 8800 voor Chr.).

pollenanalyse

De bestudering van fossiele stuifmeelkorrels en sporen waardoor een beeld van de vegetatiegeschiedenis gevormd kan worden. Uit de vegetatiegeschiedenis kan het klimaat worden gereconstrueerd.

Steentijd

Archeologische periode die zich kenmerkt door het gebruik van stenen werktuigen.

stroomrug

Niet meer functionerende, dichtgeslibde rivierloop met bijbehorende oeverwallen welke als geheel door differentiële klink als een rug zichtbaar is.

veen

Geheel of grotendeels uit enigszins ingekoolde, maar nauwelijks vergane plantenresten opgebouwde afzetting.

vindplaats

Plaats waar archeologisch materiaal is verzameld of te verzamelen is.

wad

Onbegroeid, bij vloed overstroomd en bij eb droogvallend gebied achter een niet geheel gesloten kust.

Walcheren (Laagpakket van)

Mariene afzettingen uit het Laat Holoceen (voorheen 'afzettingen van Duinkerke' en 'jonge zee-klei').

Wormer (Laagpakket van)

Mariene afzettingen uit het Vroeg Holoceen (voorheen 'afzettingen van Calais' en 'oude zee-klei').

Overzicht van figuren en tabellen

- Figuur 1.** Ligging van het plangebied (gearceerd) met ARCHIS-waarnemingen (rood), AMK-terreinen (blauw) en zones met intact agrarisch polderlandschap (groen) op de IKAW; inzet: ligging in Noord-Holland (ster).
- Figuur 2.** Het plangebied (zwarte lijn) geprojecteerd op de bodemkartering van Haans (Haans, 1954). In roze en blauwe tinten zijn de Hoofddorpgronden aangegeven (Laagpakket van Wormer, fase III), de Oude Zeekleigronden (fase IV) zijn met groene tinten aangeduid.
- Figuur 3.** Het plangebied (zwarte lijn) geprojecteerd op het AHN.
- Figuur 4.** Zones intact agrarisch polderlandschap met 19e-eeuwse bebouwing. Boven links: noordelijke zone op huidige topografie; boven rechts: noordelijke zone, kaart uit eind 19e eeuw; midden links: zuidelijke zone met 19e-eeuwse bebouwing op huidige topografie; midden rechts: zuidelijke zone, kaart uit eind 19e eeuw; onder rechts: noordelijke zone, kaart uit eind 19e eeuw; linksonder: ligging zones in plangebied (groen).
- Figuur 5.** Overzicht van eerder veldonderzoek.
- Figuur 6.** Resultaten historisch-geografisch en architectuurhistorisch bureauonderzoek.
- Tabel 1.** Geologische en archeologische tijdschaal.

Pruissen II nabij Schiphol-Rijk

Toetsing in het kader van de Flora- en faunawet

R. de Beer
J. Groot

Opdrachtgever
Chipshol IV



Van der Goes en Groot
ecologisch onderzoeks- en adviesbureau

Bovendijk 35-G
2295 RV Kwintsheul

Hazenkoog 35-A
1822 BS Alkmaar

www.vandergoesengroot.nl

Versie	Datum
Concept	4 oktober 2012
Eindrapport	9 oktober 2012

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel van het onderzoek	4
1.2	Het plangebied	4
2	Methode	4
3	Resultaten	5
3.1	Beschrijving aanwezige biotopen	5
3.2	Beschermde soorten.....	5
3.2.1	Flora.....	5
3.2.2	Vissen.....	5
3.2.3	Amfibieën	5
3.2.4	Vogels.....	5
3.2.5	Zoogdieren.....	6
3.2.6	Overige fauna.....	6
4	Wetgeving	7
4.1	Flora- en faunawet.....	7
4.1.1	Zorgplicht.....	7
4.1.2	Verbodsbepalingen	7
4.1.3	Vrijstellingen.....	7
4.1.4	Ontheffingsmogelijkheid.....	7
4.1.5	Gedragscode	8
4.1.6	Broedvogels	8
4.1.7	Ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet.....	9
4.2	Natuurbeschermingswet 1998	9
4.3	Ecologische hoofdstructuur (EHS).....	10
4.4	Overig	10
4.5	Wabo.....	10
5	Conclusies en aanbevelingen.....	11
6	Literatuur	12

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek

Er bestaan plannen een terrein onder de naam 'Pruissen II' nabij Schiphol-Rijk her in te richten.

In opdracht van gebiedsontwikkelaar Chipshol IV heeft Ecologisch Onderzoeks- en Adviesbureau Van der Goes en Groot in het kader van de Flora- en faunawet een *quick scan* uitgevoerd naar de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde flora en fauna in het plangebied.

Het onderzoek heeft bestaan uit een veldbezoek.

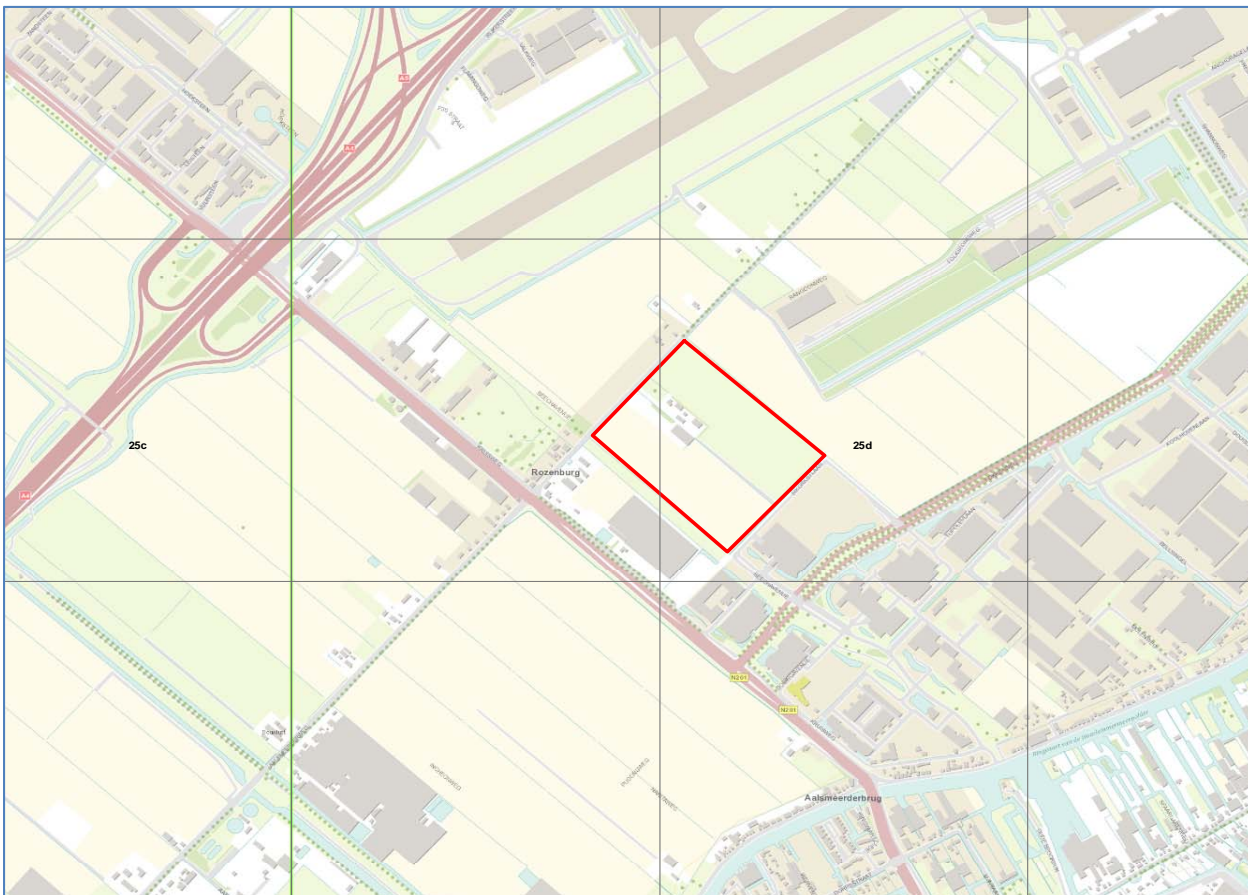
1.2 Het plangebied

In Figuur 1 is de ligging van het onderzoeksgebied aangegeven.

Het plangebied ligt aan de noordwestkant van het bedrijventerrein Schiphol-Rijk en ligt in grotendeels open akkerlandschap rond luchthaven Schiphol.

2 Methode

Het plangebied is op 28 september 2012 bezocht om enerzijds de aanwezige en aangrenzende biotopen te beschrijven en anderzijds eventuele incidentele waarnemingen te doen van beschermde flora en fauna (voor zover waarneembaar). Op basis van de aangetroffen biotopen is per soortgroep een inschatting gemaakt van het mogelijk voorkomen van in ieder geval die beschermde soorten waarvoor, indien aanwezig, onthefing moet worden aangevraagd bij werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting en ontwikkeling.



Figuur 1. Ligging van het plangebied Pruisen II nabij Schiphol-Rijk.

3 Resultaten

3.1 Beschrijving aanwezige biotopen

Het plangebied bestaat uit een boerenerf met diverse opstallen en daar omheen een grootschalig akkerbouwgebied. Het terrein wordt omgeven door watergangen die geen deel uitmaken van het plangebied.

Het akkerland lag ten tijde van het veldbezoek braak. Het erf wordt omgeven door singels met hogere bomen. In deze bomen werden geen opvallende holtes, spleten of nesten waargenomen maar vanwege de vele bladeren was vooral de aanwezigheid van nesten moeilijk te beoordelen.

Op het erf staat een vrij nieuw woonhuis met bakstenen en een pannendak en een drietal schuren met enkelsteens muren en plaatdaken. Tussen de schuren liggen verhardingen met opslag van materialen.

3.2 Beschermde soorten

3.2.1 Flora

In het plangebied werd geen beschermde flora waargenomen. Deze wordt ook niet verwacht.

3.2.2 Vissen

In het plangebied is geen water aanwezig, er kunnen dus geen vissen voorkomen.

3.2.3 Amfibieën

In het plangebied is geen voortplantingswater aanwezig voor amfibieën. Het erf levert beperkt geschikt landbiotoop voor algemene soorten zoals Gewone pad of Bruine kikker.

3.2.4 Vogels

De bomen en bosschages leveren broedgelegenheid aan enkele algemene bos- en struweelvogels zoals bijvoorbeeld Houtduif, Merel of Winterkoning. Rond de erfgebouwen zou een soort als de Witte kwikstaart kunnen broeden. En in de schuren mogelijk Boerenzwaluw of Spreeuw. Op het omliggende akkerland is geschikt broedbiotoop aanwezig voor weidevogels zoals Kievit of Scholekster.

Vogels vallen onder het zwaardere beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Men dient activiteiten waarbij nesten verstoord kunnen worden buiten het broedseizoen plaats te doen vinden, dus niet van 15 maart tot 15 juli.



Het boerenerf in het plangebied wordt omgeven door grootschalig akkerland.

In het plangebied kunnen ook vogels broeden waarvan de nesten (verblijfplaatsen) jaarrond zijn beschermd. In het woonhuis, onder het pannendak, of in de schuren zou de Huismus kunnen broeden. In de boomsingels zijn mogelijk broedende roofvogels aanwezig zoals Sperwer of Boomvalk. Mogelijk broedt in de schuren de Kerkuil.

3.2.5 Zoogdieren

Het is mogelijk dat in het gebied enkele (kleine) zoogdieren voorkomen zoals Egel, Haas, en verschillende algemene soorten (spits)muizen. Deze soorten zijn alle beschermd onder het lichte beschermingsregime.

In het woonhuis op het boerenerf kunnen ook vleermuizen verblijven. Te denken valt aan Gewone dwergvleermuis of Laatvlieger. Deze soorten kunnen tussen dakpannen en dakbetimmering aanwezige holtes benutten om (tijdelijk) te verblijven.

3.2.6 Overige fauna

Het onderzoeksgebied is niet geschikt voor andere beschermde diersoorten, in verband met het ontbreken van geschikt biotoop.



Erfbeplanting in het plangebied met potenties voor jaarrond beschermde broedvogels

4 Wetgeving

4.1 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet is het nationale wettelijke kader dat de soortbeschermende bepalingen van de Europese Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn in nationaal recht heeft omgezet.

De soortenlijst die volgt uit deze bepalingen is door de Minister van EL&I aangevuld met een extra aantal landelijk te beschermen soorten.

4.1.1 Zorgplicht

Een belangrijke bepaling van de Flora- en faunawet is de zorgplicht (artikel 2), die stelt “dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora en fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.”

4.1.2 Verbodsbepalingen

De Flora- en faunawet bepaalt dat het verboden is:

- ♣ Planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen (artikel 8);
- ♣ Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen, dan wel opzettelijk te veront- rusten (artikel 9 en 10);
- ♣ Verder is het verboden van beschermde diersoorten nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen of te verstoren (artikel 11) en iets dergelijks geldt voor eieren (artikel 12).

4.1.3 Vrijstellingen

De Mol is vrijgesteld van de verboden van de artikelen 9 t/m 11 en daarnaast zijn Bosmuis, Veldmuis en Huis- spitsmuis vrijgesteld in of op gebouwen of daarbij behorende erven.

Er zijn daarnaast nog een aantal andere algemene soorten aangewezen die vrijgesteld zijn van de ver-

Kader: Tabellen van de Flora- en faunawet

Voor een precies overzicht van soorten in de tabellen zie: <http://www.dasenboom.nl/pdf/soorten%20FFW%20tabel%203.pdf> of http://www.hetlnvloket.nl/txmpub/files/?p_file_id=37183 of http://www.hetlnvloket.nl/txmpub/files/?p_file_id=41764.

Tabel 1	Wanneer activiteiten worden ondernomen die zijn te kwalificeren als “bestendig beheer en onderhoud”, “bestendig gebruik” of “ruimtelijke ontwikkeling”, geldt een vrijstelling voor de soorten uit Tabel 1. Voor deze activiteiten hoeft dan geen ontheffing aangevraagd worden. Voor andere dan hierboven genoemde activiteiten is voor de soorten uit Tabel 1 wel een ontheffing nodig.
Tabel 2	Wanneer activiteiten worden ondernomen die zijn te kwalificeren als “bestendig beheer en onderhoud”, “bestendig gebruik” of “ruimtelijke ontwikkeling”, geldt een vrijstelling voor de soorten in Tabel 2, <u>mits</u> activiteiten aantoonbaar worden uitgevoerd op basis van een door de Minister van EL&I goedgekeurde gedragscode. Als de functionaliteit van de voortplantings-, rust- en/of vaste verblijfplaats niet kan worden gegarandeerd en men niet in het bezit is van een dergelijke gedragscode, is voor de soorten in Tabel 2 een ontheffing nodig.
Tabel 3	Wanneer activiteiten worden ondernomen die zijn te kwalificeren als “bestendig beheer en onderhoud” of “bestendig gebruik”, geldt een vrijstelling voor de soorten in Tabel 3 <u>mits</u> activiteiten aantoonbaar worden uitgevoerd op basis van een door de Minister van EL&I goedgekeurde gedragscode. Wanneer activiteiten worden ondernomen die zijn te kwalificeren als “ruimtelijke ontwikkeling”, en de functionaliteit van de voortplantings-, rust- en/of vaste verblijfplaats kan niet worden gegarandeerd, dan is voor Tabel 3-soorten een ontheffing nodig. Ook voor vogels geldt deze zware toets.

boden van de artikelen 8 t/m 12, indien werkzaamheden worden verricht in het kader van natuurbeheer, van bestendig beheer of onderhoud, van bestendig gebruik of van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor deze soorten hoeft dan geen ontheffing te worden aangevraagd, maar de zorgplicht blijft onverminderd gelden. Dit wordt het ‘lichte beschermingsregime’ genoemd, geldend voor de zogenaamde ‘Tabel 1-soorten’ (zie kader ‘Tabellen van de Flora- en faunawet’).

4.1.4 Ontheffingsmogelijkheid

Ruimtelijke ontwikkeling en (her)inrichting zoals het aanleggen van woningbouw- of bedrijventerreinen, kan beschadiging of vernieling tot gevolg hebben van de voortplantings- en rustplaatsen van de in het gebied voorkomende (beschermde) soorten. Dit hangt af van de fysieke uitvoering daarvan en de periode waarin het project plaatsvindt. In bepaalde gevallen moet dan ont-



heffing volgens artikel 75 van de Flora- en faunawet verkregen worden.

Als er beschermde soorten voorkomen uit **Tabel 2** of **Tabel 3** (zie kader 'Tabellen van de Flora- en faunawet') én als het niet mogelijk is door middel van verzachtende en/of compenserende maatregelen schade aan deze natuurwaarden te voorkomen, dan is ontheffing vereist.

Als door het nemen van voldoende verzachtende en/of compenserende maatregelen geen schade optreedt (te beoordelen door het Ministerie van EL&I!), hoeft geen ontheffing te worden verkregen.

De vraag of de ontheffing kan worden verleend zal worden beoordeeld door het bevoegde gezag (Ministerie van EL&I) op grond van de volgende punten per beschermingsregime of soortgroep:

Tabel 2

- ♣ In hoeverre treedt schade op?
- ♣ Komt 'de gunstige staat van instandhouding' in gevaar?

Tabel 3 én voorkomend in Bijlage IV Habitatrichtlijn

- ♣ In hoeverre treedt schade op?
- ♣ Is er een wettelijk belang zoals bescherming flora en fauna, volksgezondheid, openbare veiligheid of dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten?
- ♣ Zijn er bevredigende alternatieven?
- ♣ Komt 'de gunstige staat van instandhouding' in gevaar?

Tabel 3, niet voorkomend in Bijlage IV Habitatrichtlijn

- ♣ In hoeverre treedt schade op?
- ♣ Is er een wettelijk belang zoals onder andere eerder genoemde belangen of een belang in de vorm van het uitvoeren van werkzaamheden in verband met ruimtelijke inrichting en ontwikkeling?
- ♣ Zijn er, bevredigende, alternatieven?
- ♣ Komt 'de gunstige staat van instandhouding' in gevaar?

Broedvogels (zie §4.1.6)

- ♣ In hoeverre treedt schade op?
- ♣ Is er een wettelijk belang zoals bescherming van flora en fauna, veiligheid van het luchtverkeer, bedreiging van de volksgezondheid of openbare veiligheid?
- ♣ Zijn er bevredigende alternatieven?
- ♣ Komt 'de gunstige staat van instandhouding' in gevaar?

Voor een overzicht van de soorten van Bijlage IV zie:

http://www.minlnv.nederlandsesoorten.nl/get?site=lnv.db&view=lnv.db&page_alias=zoekwet&show=speciesList&rid=33&legislation=&version=xls.

4.1.5 Gedragscode

Indien men in het bezit is van een door de minister van EL&I goedgekeurde gedragscode hoeft bij werkzaamheden in het kader van natuurbeheer, van bestendig beheer of onderhoud en van bestendig gebruik voor de **Tabel 2- en 3-soorten** en ook voor vogels geen ontheffing te worden aangevraagd, mits aantoonbaar wordt gewerkt met deze gedragscode. Het is ook mogelijk te werken conform een dergelijke goedgekeurde gedragscode zonder deze zelf te hebben opgesteld. Te beïnvloeden soorten dienen dan wel in de gebruikte gedragscode te worden behandeld!

Bij werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting hoeft voor **Tabel 2-soorten** geen ontheffing te worden aangevraagd wanneer men in het bezit is van (of aansluit bij) een door de minister van EL&I goedgekeurde gedragscode.

4.1.6 Broedvogels

Voor broedvogels wordt in principe geen ontheffing verleend. Als men versturende activiteiten buiten het broedseizoen laat plaatsvinden worden de vogels geacht te kunnen uitwijken, treedt geen schade op en is geen ontheffing noodzakelijk.

Vogelnesten die buiten het broedseizoen in gebruik zijn vallen onder de definitie van vaste rust- of verblijfplaatsen en zijn daarom jaarrond beschermd.

Van enkele soorten zijn de nesten jaarrond be-

Kader: Vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten

Vogelsoorten waarvan de nesten in principe jaarrond zijn beschermd met beschermingscategorie (1 = soorten die ook buiten het broedseizoen het nest gebruiken als vaste rust- of verblijfplaats, 2= koloniebroeders die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop, 3 = soorten die elk jaar op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing, 4 = soorten die niet of nauwelijks zelf in staat zijn een nest te maken). Zie ook http://www.hetlnvloket.nl/txmpub/files/?p_file_id=41763.

Soort	Categorie
Boomvalk	4
Buizerd	4
Gierzwaluw	2
Grote gele kwikstaart	3
Havik	4
Huismus	2
Kerkuil	3
Oehoe	3
Ooievaar	3
Ransuil	4
Roek	2
Slechtvalk	3
Sperwer	4
Steenuil	1
Wespendief	4
Zwarte wouw	4



scherm. De lijst met vogelsoorten waarvan de nesten gedurende het hele jaar zijn beschermd is in 2009 aangepast (zie kader). **Let wel!** Bij de bescherming van een jaarrond beschermd nest of verblijf wordt zowel de verblijfplaats als de (directe) omgeving die nodig is voor het succesvol functioneren daarvan, betrokken!

Voor jaarrond beschermde soorten kan, meestal alleen buiten het broedseizoen, wel ontheffing worden aangevraagd. Een ‘omgevingscheck’ is dan vereist. Een deskundige moet in dat geval vaststellen of de desbetreffende soort zelfstandig een vervangend nest kan vinden in de omgeving, of dat door verzachtende en/of compenserende maatregelen de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rustplaats gegarandeerd kan worden. Om zeker te zijn dat geplande of genomen maatregelen hiertoe voldoende zijn en er geen ontheffing nodig is, kunnen deze middels een ontheffingsaanvraag worden voorgelegd aan het Ministerie van EL&I. Het Ministerie zal de ontheffingsaanvraag dan ‘positief afwijzen’ omdat geen schade wordt voorzien. Een dergelijke positieve afwijzing kan (juridisch) gelden als ontheffing voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Het is uiteraard essentieel dat de (aan het ministerie) voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk worden genomen.

Wanneer het niet mogelijk is passende verzachtende en/of compenserende maatregelen te nemen dient ontheffing te worden aangevraagd. Deze wordt op dezelfde gronden getoetst als Tabel 3-soorten (zware toetsing).

De overige vogelsoorten keren weliswaar vaak terug naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed of de directe omgeving daarvan, maar beschikken over voldoende flexibiliteit om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. Van deze soorten zijn de verblijfplaatsen alleen dan beschermd als ‘zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen’ (categorie 5).

4.1.7 Ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet

Zijn er negatieve effecten mogelijk op soorten van **Tabel 2** en/of **Tabel 3** dan dient een “Aanvraag ontheffing, ingevolge Flora- en faunawet artikel 75, vierde lid of vijfde lid onderdeel c” te worden ingediend bij de Dienst Regelingen van het Ministerie van EL&I. Deze aanvraag dient onder andere vergezeld te gaan van:

- ♣ Het desbetreffende projectplan.
- ♣ Een actuele en volledige inventarisatie naar het voorkomen van beschermde dier- en plantensoorten in het plangebied (ongeveer 5 jaar geldig).
- ♣ Een beschrijving van de te verwachten schade voor de in de aanvraag vermelde soorten.
- ♣ Een beschrijving hoe de schade aan de beschermde soorten tot een minimum kan worden beperkt.

- ♣ Een beschrijving van voorgenomen mitigerende en/of compenserende maatregelen indien schade onvermijdelijk is.

Voor de eerdergenoemde **Tabel 3**-soorten dient wegens een uitgebreide toets ook te worden vermeld:

- ♣ Onderbouwing van de keuze voor de geplande locatie van de voorgenomen activiteit en onderzoek naar alternatieve locaties.
- ♣ De onderbouwing van het wettelijke belang van de voorgenomen activiteit.

4.2 Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 is het nationale wettelijke kader dat de gebiedsbeschermende bepalingen van de Europese Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn in nationaal recht heeft omgezet.

Gebieden die hieronder vallen zijn de Natura 2000-gebieden en de Beschermde Natuurmonumenten. Voor een overzicht van deze gebieden zie:

<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=infogebieden>

Voor natuurgebieden die geheel of gedeeltelijk binnen de grenzen van een provincie liggen, is die Provincie het bevoegde gezag. Soms kan ook een andere provincie bevoegd zijn, of het ministerie van EL&I.

Procedure bij vergunningaanvraag

Initiatiefnemers die een project willen uitvoeren IN of NABIJ een natuurgebied dat wordt beschermd door de Nb-wet dienen altijd na te gaan wat de mogelijke gevolgen zijn voor het natuurgebied. De eerste stap daarbij is om eerst met de provincie in vooroverleg te treden. Hierbij krijgt u de mogelijkheid uw project toe te lichten. Zij kan de mogelijkheden en onmogelijkheden uitleggen en informatie verschaffen voor het (voor)onderzoek.

In het (ontwerp)aanwijzingsbesluit van het natuurgebied (van zowel Natura 2000 als van een Beschermde Natuurmonument) staat opgenomen voor welke natuurwaarden het gebied is aangewezen. Er dient een (voor)onderzoek te worden gedaan waarin deze natuurwaarden worden genoemd, en welke effecten er mogelijk zijn op deze natuurwaarden door de voorgenomen activiteiten.

Als er geen negatieve effecten zijn is er geen vergunningplicht. Als er wel effecten zijn, kan vergunning worden verleend aan de hand van het (voor)onderzoek. Als er significante negatieve effecten zijn, kan vergunning uitsluitend verleend worden aan de hand van een passende beoordeling. In zo'n passende beoordeling wordt het initiatief dan afgewogen tegen de belangen, en wordt de mogelijkheid van mitigatie en compensatie nagegaan.

4.3 Ecologische hoofdstructuur (EHS)

Mogelijke sancties zijn geldelijke boetes of stilleggen van werkzaamheden.

Ingrepen in gebieden die horen bij de EHS worden in principe niet toegestaan, tenzij bijvoorbeeld uitgesloten is dat de ingreep een negatief effect heeft op de EHS of de ingreep een groot maatschappelijk belang dient. Als een dergelijke ingreep wordt toegestaan, moeten eventuele nadelige gevolgen zoveel mogelijk worden voorkomen en de resterende schade moet worden gecompenseerd.

4.4 Overig

Naast deze wetgeving zijn soms andere gebiedsbeschermende bepalingen van kracht. Dit kunnen regionale of provinciale plannen of visies zijn die gebieden of soorten (extra) beschermen. Een voorbeeld hiervan zijn de 'weidevogelleefgebieden' van de Provincie Noord-Holland. Per gebied zal moeten worden nagegaan of dergelijke bepalingen aan de orde zijn.

4.5 Wabo

Vanaf 1 oktober 2010 is het mogelijk geworden voor particulieren, bedrijven en overheden om voor projecten een zogenaamde omgevingsvergunning aan te vragen onder de 'Wet algemene bepalingen omgevingsrecht' (Wabo).

De omgevingsvergunning komt in plaats van een groot aantal andere losse vergunningen en kan digitaal (of op papier) worden aangevraagd bij de gemeente waarin de activiteit plaats vindt. Formulieren zijn (digitaal) te verkrijgen via www.omgevingsloket.nl.

Ook een ontheffing Flora- en faunawet en een vergunning Natuurbeschermingswet 1998 kan onder de Wabo worden aangevraagd in het formulier door aan te geven dat 'Handelingen worden verricht met gevolgen voor beschermde dieren en planten'. Vervolgens kan met het (digitale) formulier, ongeveer op dezelfde wijze als bij de ontheffingsaanvraag zoals hierboven beschreven, worden aangegeven welke beschermde flora en fauna voorkomt, wat de verwachte schade is, wat het belang is van de ingreep en welke verzachtende (mitigerende) en/of compenserende maatregelen worden getroffen. De gemeente waarbij de aanvraag is ingediend stuurt de informatie omtrent beschermde flora en fauna naar het ministerie van EL&I die een 'Verklaring van geen bedenkingen' (Vvgb) afgeeft als onderdeel van de omgevingsvergunning. Als voorschriften worden overtreden en beschermde soorten worden geschaad, moeten de gemeenten handhaven. Bij een overtreding van de Flora- en faunawet die los staat van de Wabo, moet het ministerie van EL&I optreden.

5 Conclusies en aanbevelingen

- ♣ 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 onderzoeksperioden.

Tabel 1.

Optimale periode voor uit te voeren vervolgonderzoek naar zwaar beschermde soorten of soortgroepen (Tabel 2 en 3) die zijn aangetroffen of worden verwacht in plangebied Pruisen II nabij Schiphol-Rijk.

**=één bezoek kan gecombineerd worden met terreinbezoek*

Soort/Soortgroep	Optimale periode		Aantal bezoeken
Vogels			
Nestenonderzoek roofvogels en uilen	november - half april		1
Huisumus	half maart - juni		1-2
Sperwer	half maart - juni		2-4
Kerkuil	februari - juli		2-4
Boomvalk	mei t/m augustus		2-4
Vleermuizen			
Alle soorten	winterverblijf	december - februari	1
Alle soorten	vliegroutes, foerageergebied	april - november	2*
Alle soorten	verkenkend terreinbezoek	april	1
Gewone dwergvleermuis	kraam/zomerverblijf	half mei - half juli	2
	balts/paarverblijven	augustus - oktober	2
Laatvlieger	kraam/zomerverblijf	juni - half juli	2
	balts/paarverblijven	nvt	2

Zorgplicht

Voor alle beschermde soorten (alle regimes) geldt de zorgplicht (zie §4.1.1). Teneinde de zorgplicht na te leven kan men voorafgaand aan de werkzaamheden de volgende praktische richtlijnen hanteren:

- ♣ Alle aanwezige vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken) kan gefaseerd verwijderd worden. Dit geeft bodembewonende dieren de kans om in de nabijgelegen omgeving een ander leefgebied te benutten;

Overige wetgeving

In het plangebied is geen andere natuurwetgeving van toepassing dan de in dit rapport beschreven Flora- en faunawet.

6 Literatuur

- BROEKHUIZEN, S., B. HOEKSTRA, V. VAN LAAR, C. SMEENK & J.B.M. THISSEN (RED.), 1992. *Atlas van de Nederlandse zoogdieren*. 3^e herziene druk. KNNV Uitgeverij, Utrecht.
- CREEMERS, R.C.M., & J.C.W. VAN DELFT (RAVON, RED.), 2009. *De amfibieën en reptielen van Nederland - Nederlandse Fauna 9*. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, & European Invertebrate Survey – Nederland, Leiden. KNNV Uitgeverij, Utrecht.
- FLORON, 2011. *Nieuwe Atlas van de Nederlandse Flora*. KNNV Uitgeverij, Zeist.
- JANSSEN, J.A.M., J.H.J. SCHAMINÉE, 2004. *Europese Natuur in Nederland, Soorten van de habitatrichtlijn*. KNNV Uitgeverij, Utrecht.
- KAPTEYN, K., 1995. *Vleermuizen in het landschap. Over hun ecologie, gedrag en verspreiding*. Provincie Noord-Holland, Noordhollandse Zoogdierstudiegroep, Het Noordhollands Landschap, Haarlem.
- LIMPENS, H., K. MOSTERT & W. BONGERS (RED.), 1997. *Atlas van de Nederlandse vleermuizen: onderzoek naar verspreiding en ecologie*. Utrecht.
- MEIJDEN, R. VAN DER, 2005. *Heukels' Flora van Nederland*. 23^e druk. Wolters-Noordhoff, Groningen.
- NEDERLANDSE VERENIGING VOOR LIBELLENSTUDIE 2002. *De Nederlandse Libellen (Odonata)*. – *Nederlandse Fauna 4*. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey-Nederland, Leiden.
- NIE, H.W. DE & G. VAN OMMERING, 1998. *Bedreigde en kwetsbare zoetwatervissen in Nederland. Toelichting op de Rode Lijst*. Rapport nr. 33, IKC Natuurbeheer, Wageningen.
- NIE, H.W. DE, 1997. *Atlas van de Nederlandse Zoetwatervissen*. 2^e herziene druk. Media Publishing Int. bv, Doetinchem.
- NÖLLERT, A, C. NÖLLERT, 2001. *Amfibieëngids van Europa*. TIRION Uitgevers bv, Baarn.
- PETERS, T.M.J., C. VAN ACHTERBERG, W.R.B. HEITMAN, W.F. KLEIN, V. LEFEBER, A.J. VAN LOON, A.A. MABELIS, H. NIEUWENHUIJSEN, M. REEMER, J. DE ROND, J. SMIT, H.H.W. VELTHUIS, 2004. *De wespen en mieren van Nederland (Hymenoptera: Aculeata) – Nederlandse Fauna 6*. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, Leiden, KNNV Uitgeverij, Utrecht & European Invertebrate Survey – Nederland, Leiden.
- SCHARRINGA, C.J.G., W. RUITENBEEK & P.J. ZOMERDIJK, 2010. *Atlas van de Noord-Hollandse broedvogels 2005-2009*. Samenwerkende Vogelwerkgroepen, Landschap Noord-Holland.
- SDU UITGEVERS, 2002-2007. *Flora- en faunawet, bewerkt en toegelicht door M.A. Huber, mr. drs. D. van der Meijden, J.A.M. van Spaandonk & mr. A.S. Vreugdenhil*. Koninklijke Vermande, Den Haag.
- SOVON VOGELONDERZOEK NEDERLAND, 2002. *Atlas van de Nederlandse Broedvogels 1998-2000*. – *Nederlandse Fauna 5*. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey – Nederland, Leiden.
- STUMPEL, TON, STRIJBOSCH, HENK. 2006. *Veldgids Amfibieën en reptielen*. KNNV Uitgeverij, Utrecht.
- TWISK, P., A. VAN DIEPENBEEK & J.P. BEKKER, 2009. *Veldgids Europese zoogdieren*. KNNV Uitgeverij, Utrecht.





ASP

Akoestisch Adviesburo

Herman Heijermanslaan 81, 1948 DK Beverwijk

Mobiele telefoon: 06 - 250 317 39

Email: info@aspgeluid.nl

Gironummer: 4600817

K.v.K Alkmaar nr.: 37085677



Akoestisch onderzoek
ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing
bij de bestemmingsplannen bedrijventerrein
Oude Meer Groenenberg en Rozenburg Corneliahoeve
Schiphol-Rijk (gemeente Haarlemmermeer)

Datum: 6 maart 2013

Projectnummer: 2012037v1.0 IL VL BP Rozenburg Corneliahoeve en Oude Meer Groenenberg Schiphol

Versie: 1.0

Adviseur: L.M. Stoop

Opdrachtgever:

Chipshol III BV

Boeing Avenue 250

1119 PZ Schiphol-Rijk

Contactpersoon : H. van Brederode

T : 020 - 6535150

M : 06 - 51282447

E : vanbrederodebv@gmail.com

W : -



Inhoudsopgave	Pagina
1. Inleiding	4
2. Situatieomschrijving	5
2.1 Algemeen	
2.2 Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve	
2.3 Bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg	
3. Uitgangspunten	8
3.1 Industriegeluid	
3.2 Wegverkeerslawaaï	
4. Berekeningen	11
4.1 Algemeen	
4.2 Akoestische modelvorming Industrielawaai	
4.3 Akoestische modelvorming Wegverkeerslawaaï	
5. Resultaten	14
5.1 Industrielawaai	
5.2 Wegverkeerslawaaï	
6. Beoordeling	20
6.1 Industrielawaai	
6.2 Wegverkeerslawaaï	
7. Conclusies	21
Bijlage 1	Verklarende woordenlijst
Bijlage 2	Tekeningen
Bijlage 3	Rekenresultaten
Bijlage 4	Invoergegevens akoestisch model

1. Inleiding

In opdracht van Chipshol III is door ASP | Akoestisch adviesburo onderzoek verricht naar de akoestische ten gevolgen van de nieuwe ontwikkelingen binnen de bestemmingsplannen:

1. Oude Meer Groenenberg (oppervlakte 210.300 m²)
2. Rozenburg Corneliahoeve (oppervlakte 150.000 m²)

Binnen de twee plangebieden wordt de vestiging van met name logistieke bedrijven mogelijk gemaakt.

Het plangebied Oude Meer Groenenberg is het meest uitgewerkt. De invulling van dit plangebied bestaat overwegend uit logistieke bedrijvigheid zoals bijvoorbeeld distributiecentra en transportbedrijven. Tevens wordt hier een truckparking gerealiseerd met een capaciteit van 85 vrachtwagens. De maximaal toegestane bedrijfscategorie bedraagt 3.2.

De programmatische gegevens van het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve zijn nog niet definitief vastgesteld. Bij het opstellen van dit onderzoek is bij bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve uitgegaan van het worst-case senario (100% logistiek conform BP Oude Meer Groenenberg). De maximaal toegestane bedrijfscategorie bedraagt 3.2.

Binnen de 2 plangebieden worden geen nieuwe geluidgevoelige bebouwing mogelijk gemaakt.

Het akoestisch onderzoek is benodigd in verband met de ruimtelijke onderbouwing van de genoemde bestemmingsplannen.

Doel van dit akoestisch onderzoek is te bepalen of de binnen de 2 plangebieden toegestane bedrijvigheid (logistiek) ruimtelijk inpasbaar is.

2. Situatieomschrijving

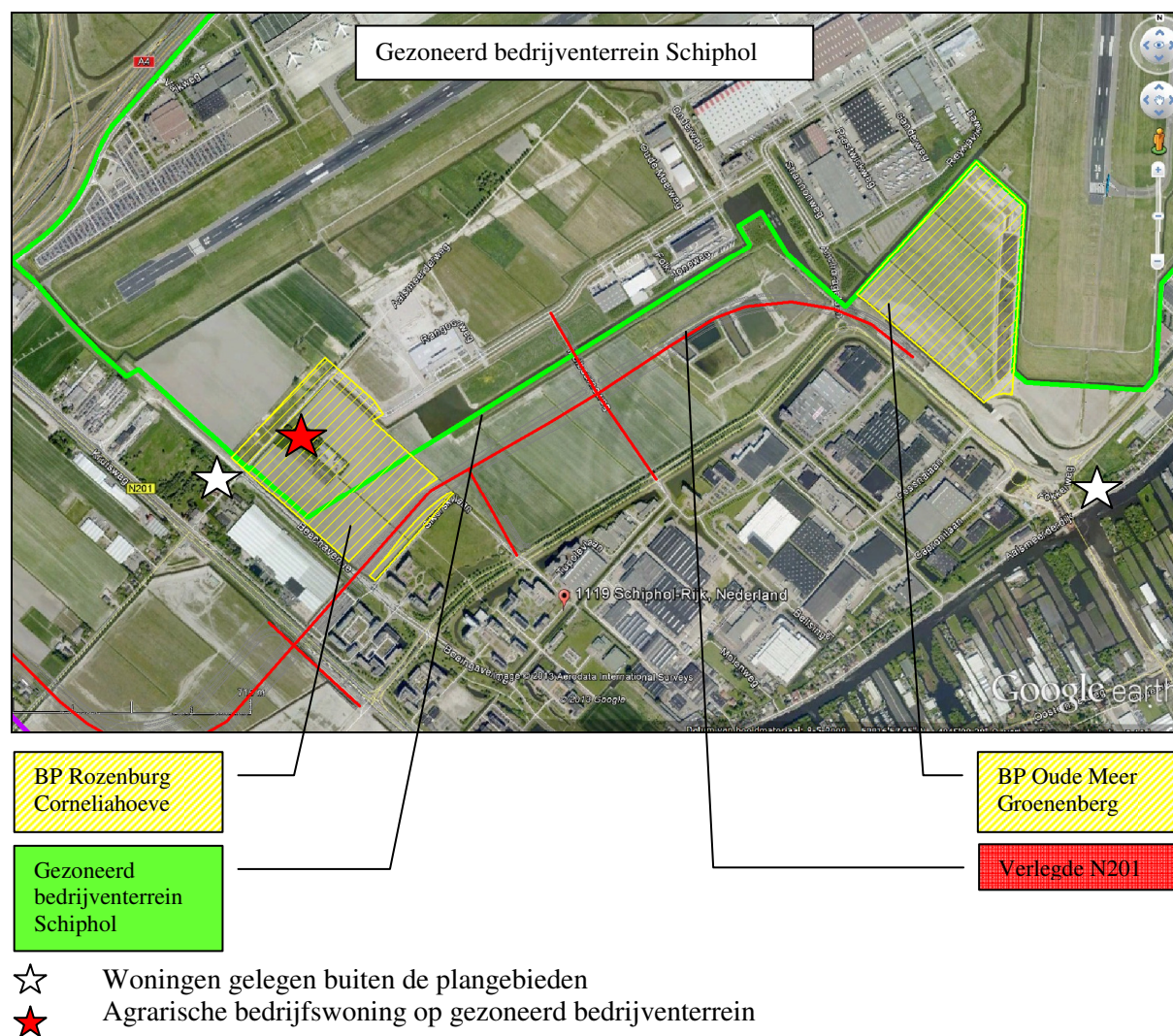
2.1 Algemeen

De 2 plangebieden zijn geprojecteerd nabij vliegveld Schiphol en de verlegde N201 en gelegen binnen de geluidzone van het gezoneerde bedrijventerrein Schiphol. Ten noordwesten van de plangebieden is de rijksweg A4 gelegen. Ten zuiden van de plangebieden is het bedrijventerrein Schiphol-Rijk gelegen. De afstand tussen beide plangebieden bedraagt ca. 1.350 meter.

Een deel van het plangebied Rozenburg Corneliahoeve is onderdeel van het gezoneerde bedrijventerrein Schiphol. Hier is 1 bestaande agrarische bedrijfswoning gelegen. Het plangebied Oude Meer Groenenberg is geen onderdeel van dit gezoneerde bedrijventerrein.

De kortste afstand tot geluidgevoelige bebouwing (woningen) tot de grens van het plangebied bedraagt bij bestemmingsplan Rozenburg Cornelishoeve ca. 75 meter en bij bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg ca. 440 meter.

Figuur 2-1 Ligging plangebieden



2.2 Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve

Het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve voorziet in de realisatie van bedrijventerrein. Een belangrijk deel van het bestemmingsplan is gelegen binnen het gezoneerde bedrijventerrein Schiphol. Het plangebied omvat tevens een agrarisch bouwblok met bestaande bedrijfswoning. De bedrijfswoning is gelegen op het gezoneerde bedrijventerrein. Binnen het bestemmingsplan is maximaal bedrijfscategorie 3.2 toegestaan. De invulling van dit plangebied bestaat overwegend uit logistieke bedrijvigheid zoals bijvoorbeeld distributiecentra en transportbedrijven.

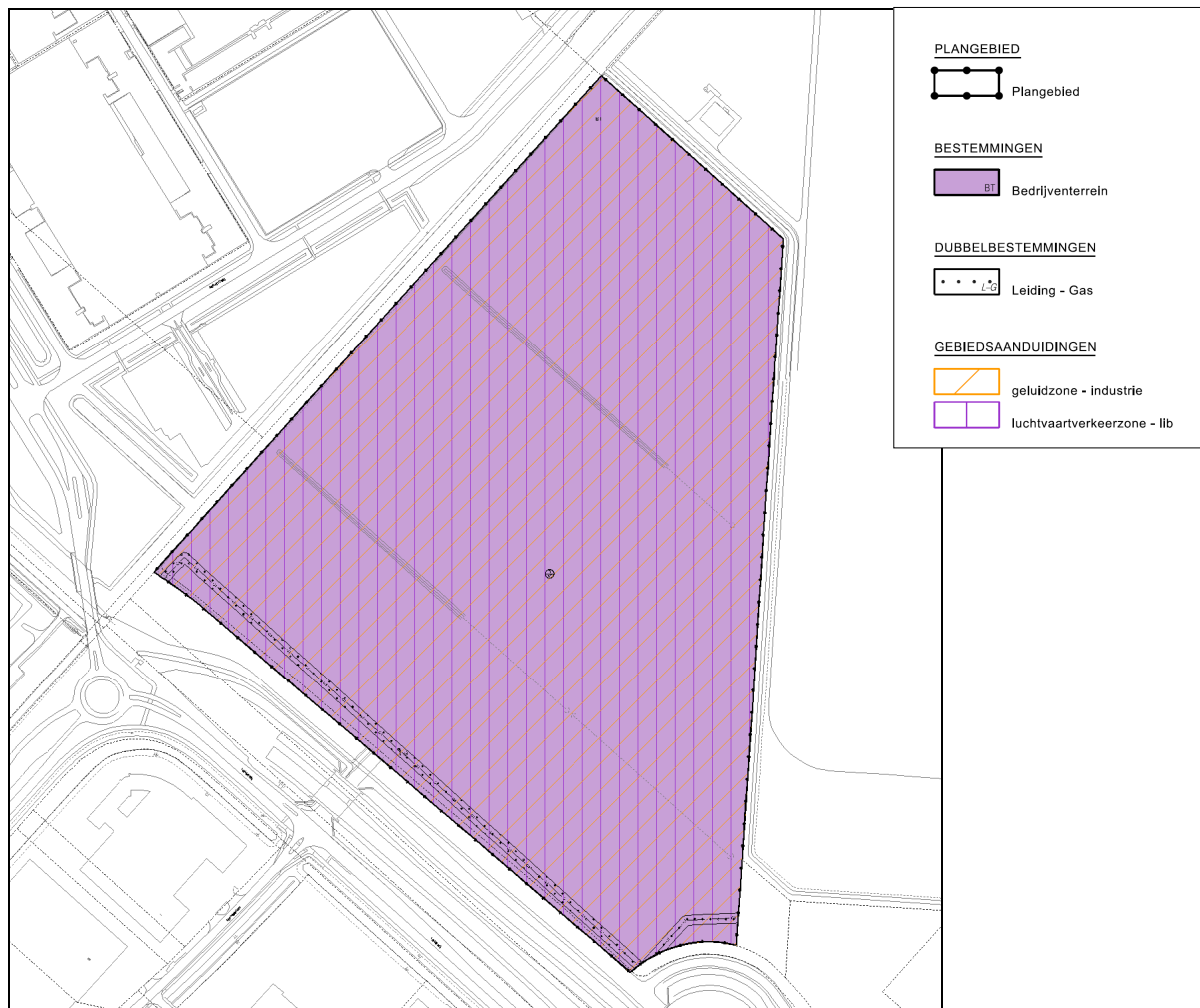
Figuur 2-2 Plankaart bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve



2.3 Bestemmingsplan Oude Meer Groenberg

Het bestemmingsplan Oude Meer Groenberg voorziet in de realisatie van bedrijventerrein. De invulling van dit plangebied bestaat overwegend uit logistieke bedrijvigheid zoals bijvoorbeeld distributiecentra en transportbedrijven. Tevens wordt hier een truckparking gerealiseerd met een capaciteit van 85 vrachtwagens. De maximaal toegestane bedrijfs categorie bedraagt 3.2.

Figuur 2-3 Plankaart bestemmingsplan Oude Meer Groenberg



3. Uitgangspunten

3.1 Industriegeluid

3.1.1 Gezoned gebied bedrijventerrein Schiphol

Het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve is gelegen binnen het bestaande gezoned gebied bedrijventerrein Schiphol. Bij de beschouwing van het totale industriegeluid is het geluid van wege proefdraaien van vliegtuigmotoren van dominant belang¹. Bij de zonering van het bedrijventerrein Schiphol was het uitgangspunt dat het overige geluid van de aanwezige bedrijven niet behoefde te worden meebeschouwd omdat de bijdrage ervan in alle relevante postities (zonegrens, MTG-punten) ten minste 10 dB(A) lager is dan de bijdrage van het akoestisch maatgevende proefdraaigeluid.

Het bestemmingsplan voorziet in overwegend logistieke bedrijvigheid zoals bijvoorbeeld distributiecentra en transportbedrijven. In dit onderzoek zal al het z.g. overig geluid in het plangebied cq binnen de huidige begrenzing van het gezoned gebied bedrijventerrein cumulatief worden beschouwd.

De cumulatieve bijdrage zal worden getoetst aan de eerder genoemde -10 dB(A) doelstelling. Deze toets vindt plaats op de vigerende zonegrens, op de 50 dB(A)-contour na sanering en bij de relevante MTG-punten.

3.1.2 Bedrijven op bedrijventerrein Rozenburg Corneliahoeve en Oude Meer Groenenberg

Op de bedrijventerreinen wordt maximaal milieucategorie 3.2 toegestaan. Volgens de VNG uitgave Bedrijven en milieuzonering editie 2009 bedraagt de streef afstand voor het aspect geluid bij milieucategorie 3.2 maximaal 100 meter. Deze richtafstand geldt ten opzichte van een rustige woonwijk. De genoemde richtafstand kan met één stap worden verlaagd tot 50 meter indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied (zie tabel 3-1).

Tabel 3-1 Richtafstanden en omgevingstype

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk/rustig buitengebied [meter]	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied [meter]
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1000	700
6	1500	1000

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.

¹ Zie akoestisch rapport Peutz bestemmingsplan Schiphol rapportnr. ML 465-16 d.d. 17 december 2010

3.2 Wegverkeerslawaai

De binnen de bestemmingsplannen mogelijk gemaakte bedrijvigheid zal een toename van het aantal verkeersbewegingen binnen het plangebied en de relevante ontsluitingswegen tot gevolg hebben. Vanweg deze toename van verkeersbewegingen kan de geluidbelasting ter hoogte van geluidgevoelige objecten zoals woningen toenemen.

Het wettelijk kader voor wegverkeerslawaai is opgenomen in hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. Akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd in het geval van realisatie of reconstructie van een zoneringsplichtige weg², waarbij binnen de geluidzone van deze wegen geluidgevoelige bebouwing zoals woningen zijn gesitueerd.

3.1.2.1 Geluidzones

Zonebreedten	Breedte van de geluidzone	
	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
Aantal rijstroken		
5 of meer	600 m	350 m
3 of 4	400 m	350 m
1 of 2	250 m	200 m

In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van stedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- buitenstedelijk: het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door borden komgrens) en het gebied (binnen en buiten de bebouwde kom) binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- stedelijk: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

3.2.1.2 Aftrek conform artikel 110g

In verband met de veronderstelling dat het wegverkeer in de toekomst stiller wordt als gevolg van bronmaatregelen wordt bij de toetsing van de vastgestelde geluidbelasting aan de in de Wet geluidhinder genoemde grenswaarden een aftrek toegepast. Deze aftrek bedraagt:

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

3.2.1.3 Normstelling

In de Wet geluidhinder is bepaald dat een gemeente bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. De voorkeursgrenswaarde voor woningen bedraagt hierbij 48 dB L_{den} . De gevelbelasting is echter niet altijd door maatregelen (voldoende afstand, stil asfalt of geluidschermen) onder de 48 dB te houden. In bepaalde gevallen mogen burgemeester en wethouders (B&W) toestemming voor een hogere waarde verlenen (ontheffing).

² Wegen welke niet zijn gelegen binnen een 30 km-gebied of een woonerf

Woningen langs een weg

Situatie	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde	
		Stedelijk	Buitenstedelijk
Nieuwe woning /bestaande weg			
Woning	48 dB	63 dB	53 dB
Agrarische woning	48 dB	n.v.t.	58 dB
Vervangende nieuwbouw	48 dB	68 dB	58 dB
Bestaande woning/nieuwe weg			
Bestaande woning	48 dB	63 dB	58 dB
Gelijktijdig nieuwe weg/woning	48 dB	58 dB	53 dB

Ander geluidgevoelige bestemmingen langs een weg

Situatie	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde	
		Stedelijk	Buitenstedelijk
Onderwijsgebouwen/ziekenhuizen of verpleeghuizen	48 dB	63 dB	53 dB
Andere gezondheidszorggebouw (art. 1.2 Wgh)	48 dB	53 dB bij nieuwe bestemming 58 dB bij aanleg/wijziging weg	
Woonwagenstandplaatsen	48 dB	53 dB	
Andere geluidgevoelige terreinen dan woonwagenstandplaatsen	53 dB	58 dB	

Reconstructie van een weg

Situatie	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde	
		Stedelijk	Buitenstedelijk
Heersende geluidbelasting ≤ 48 dB	48 dB	Verhoging max. 5 dB	
Eerder hogere waarde vastgesteld en heersende waarde > 48 dB	Laagste van de heersende waarde of de eerder vastgestelde hogere waarde	63 dB	68 dB
Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende waarde tussen 48 en 53 dB	Heersende waarde voor reconstructie van een weg	63 dB	58 dB

Geluid vanwege verkeer binnen bestemmingsplanlocaties

Binnen de 2 plangebieden worden nieuwe wegen gerealiseerd. Beide plangebieden zijn buiten de bebouwde kom gelegen. De voorkeursgrenswaarde bij nieuwe wegen bedraagt 48 dB L_{den} . Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan buiten de bebouwde kom een hogere waarde worden verleend tot een maximum grenswaarde van 58 dB L_{den} voor woningen.

Geluid vanwege de verkeersaantrekkende werking van de bestemmingsplanlocaties

De toename van het verkeer als gevolg van de bedrijfsontwikkelingen zullen worden getoetst aan de normen voor een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Van reconstructie van een weg is sprake als de geluidbelasting ter plaatse van de binnen de geluidzone gelegen geluidgevoelige bebouwing zoals woningen vanwege de aanpassing van de weg met ten minste 2 dB (lees 1,5 dB) of meer toeneemt. Bij de 2 plangebieden is de toename van de verkeersintensiteit niet het gevolg van een reconstructie maar een gevolg van de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten binnen het nieuwe bestemmingsplan.

4. Berekeningen

4.1 Algemeen

4.1.1 Modelling

De geluidbronnen, gebouwen, bodemgebieden en ontvangerpunten zijn schematisch in een rekenprogramma ingevoerd. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van het door DGMR ontwikkelde rekenprogramma Geomilieu v2.13.

4.1.2 Ontvangerpunten

Ontvangerpunten en zonepunten zijn gesitueerd op een hoogte van 5 m boven het plaatselijk maaiveld.

4.2 Akoestische modelvorming Industrielawaai

4.2.1 Rekenmethode industrielawaai

Bij de berekeningen is uitgegaan van de "Handleiding meten en rekenen Industrielawaai 1999" van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Hierna genoemd handleiding).

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de volgende in de handleiding vermelde methoden:

- Methode II.8: overdrachtsmodel.

4.2.2 Bodemfactor

De bij de berekeningen gehanteerde standaard bodemfactor (Bf) bedraagt 0.5 (half absorberend/half reflecterend). Voor de ingevoerde bodemgebieden is een bodemfactor van 0.0 gehanteerd (volledig reflecterend).

4.2.3 Geluidbronnen

De geluidbijdrage van het gezoneerde deel van bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve is geprognostiseerd op basis van een kental. Dit is een oppervlakte gerelateerd geluidvermogen in dB(A)/m². Bij de berekeningen is het kental voor warehousing/distriparken³ van 55 dB(A)/m² per inrichtingsoppervlak met bijbehorende spectrum gehanteerd. De bronhoogte bedraagt 2 meter.

Tabel 4-1 Kental Distriparken

Warehousing Distriparken										
Hz	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	Totaal
Spectrum [dB]	-37	-25	-16	-12	-7	-4	-6	-13	-20	
[dB(A)/m ²]	18	30	39	43	48	51	49	42	35	55

³ Bron: bestuursovereenkomst Rijnmond-West d.d. 9 april 1992

4.3 Akoestische modelvorming Wegverkeerslawaaï

4.3.1 Rekenmethode wegverkeerslawaaï

Het verkeerslawaaï is overeenkomstig de Standaard Rekenmethode II van het "Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012" berekend.

4.3.2 Verharding

Bij de berekeningen is uitgegaan van een deklaag van dicht asfaltbeton (DAB)

4.3.3 Bodemfactor

In de berekeningen is een standaard bodemfactor gehanteerd van 0.0 (volledig harde, reflecterende bodem).

4.3.4 Intensiteiten wegverkeer

De verkeersgegevens van de relevante wegen nabij de 2 plangebieden voor het prognosejaar 2020 zijn door de gemeente Haarlemmermeer aangeleverd. Voor de bepaling van het prognosejaar 2025 is een autonome groei gehanteerd van 1,5 % per jaar.

Tabel 4-2 Verkeersintensiteiten

Weg	Etmaal intensiteit 2020	Snelheid	Wegdektype
(verlegde) N201	27.200	80 km/u	Provinciale weg
Beechavenue	4.700	60 km/u	DAB
Kruisweg	20.000	80 km/u	Provinciale weg
Aalsmeerderweg	900	50 km/u	DAB
Weg	Etmaal intensiteit 2020	Snelheid	Wegdektype
(verlegde) N201 thv bocht	45.800	80 km/u	Provinciale weg
Anchorageaan	6.000	50 km/u	DAB

Tabel 4-3 Voertuigverdeling

Weg	07-19 uur	19-23 uur	23-07 uur
(verlegde) N201	81%	15%	4%
Beechavenue	81%	15%	4%
Kruisweg	81%	15%	4%
Aalsmeerderweg	78%	9%	13%

Tabel 4-4 Verdeling vrachtverkeer

Weg	07-19 uur	19-23 uur	23-07 uur	Middelzwaar/zwaar
(verlegde) N201	9%	9%	9%	64/36
Beechavenue	9%	9%	9%	64/36
Kruisweg	9%	9%	9%	64/36
Aalsmeerderweg	44%	39%	38%	50/50

Als gevolg van de geprojecteerde ontwikkelingen zal een toename van het aantal verkeersbewegingen plaatsvinden op de 2 bestemmingsplanlocaties. Op basis van de CROW-uitgave 317⁴ is de te verwachten verkeersintensiteit op de binnen het plangebieden gelegen wegen bepaald.

Bij de bepaling van de als gevolg van de truckparking plaatsvindende voertuigbewegingen is als uitgangspunt gehanteerd dat per truck per etmaal 2 vrachtwagenbewegingen plaatsvinden. Het aantal truckparkeerplaatsen bedraagt 85.

Tabel 4-5 Berekening verkeersgeneratie onderzoekslocaties (50 km/uur)

Bestemmingsplan	Parkeer- plaatsen	Netto ha	Voertuigen		Verdeling VRW		Totaal weekdag
			PV	VRW	MV	ZV	
Oude Meer Groenenberg		13,11	1769	459			2228
Groenenberg truckparking	85	0,85		170			170
Totaal		13,96	1769	629	163	465	2398
Rozenburg Corneliahoeve		7,50	1013	263	68	194	1275
Totaal		7,50	1013	263	68	194	1275

Voor een volledig overzicht van de verkeersgegevens wordt verwezen naar bijlage 4.

⁴ CROW317 kencijfers parkeren en verkeersgeneratie oktober 2012 ISBN 078906628

5. Resultaten

5.1 Industrielawaai

5.1.1 Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve, gezoneerd bedrijventerrein

Het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve is voor een deel gelegen binnen het bestaande gezoneerde bedrijventerrein Schiphol. Bij de beschouwing van het totale industriegekluid is het geluid van wege proefdraaien van vliegtuigmotoren van dominant belang. Middels een oppervlakte bron van 55 dB(A)/m² is de geluidbelasting ten gevolge van de binnen het plangebied te realiseren bedrijvigheid ter plaatse van de nabijgelegen woningen aan de Aalsmeerderweg bepaald. (overig geluid).

Uit de berekeningen blijkt dat de totale geluidbelasting (overig geluid + proefdraaien) past binnen de verleende MTG-waarden (zie tabel 5-1). Ter plaatse van de zonebewakingspunten wordt ruim voldaan aan de -10 dB doelstelling.

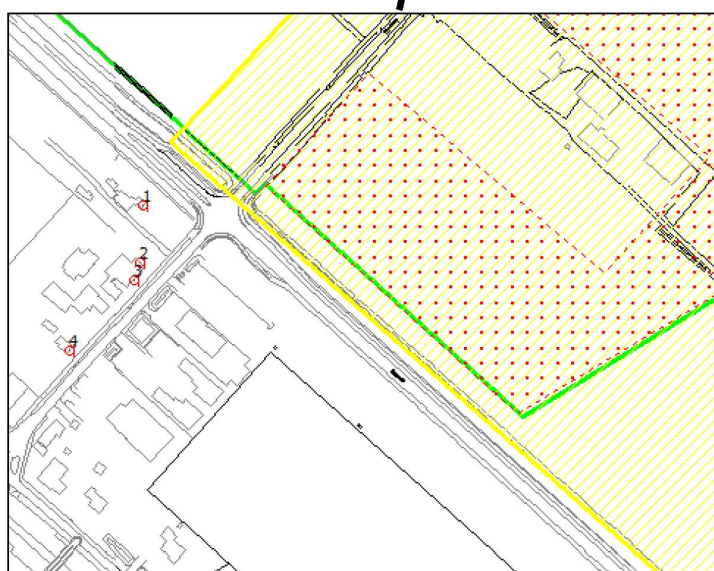
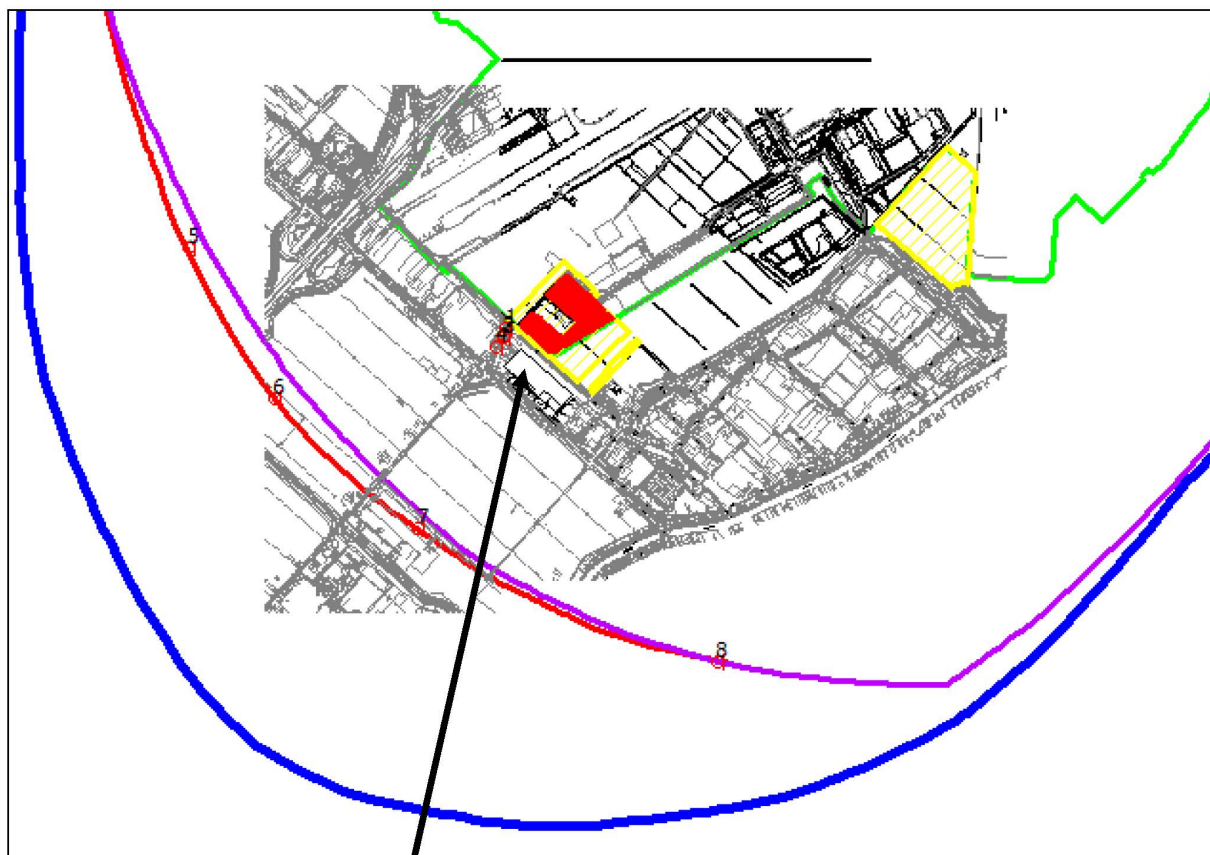
Tabel 5-1 Geluidbelasting als gevolg van bronnen op gezoneerd bedrijventerrein

Naam	Omschrijving	H [m]	Overig geluid BP				F Etmaal	Totaal Etmaal	MTG- waarde
			Dag	Avond	Nacht	Etmaal			
1_A	Aalsmeerderweg 505 MTG F 59 dB(A)	5	41,1	41,1	41,1	51,1	53,7	55,6	59
2_A	Aalsmeerderweg 511 MTG F 58 dB(A)	5	40,5	40,5	40,5	50,5	53,7	55,4	58
3_A	Aalsmeerderweg 511a MTG F 58 dB(A)	5	40,1	40,1	40,1	50,1	53,7	55,3	58
4_A	Aalsmeerderweg 523 MTG F 57 dB(A)	5	37,8	37,8	37,8	47,8	53,7	54,7	57
5_A	zp 1	5	18,1	18,1	18,1	28,1			
6_A	zp 2	5	21,3	21,3	21,3	31,3			
7_A	zp 3	5	23,3	23,3	23,3	33,3			
8_A	zp 4	5	18,5	18,5	18,5	28,5			

F Bijdrage maatgevend proefdraaien⁵

⁵ Volgens tabel 2 Peutz rapportnummer ML 465-16 d.d. 17 december 2010

Figuur 5-1 Locatie rekenpunten



- 1 — Zonengrens 50 dB(A)
- 2 50 dB(A) na sanering, uit saneringsprogramma, ter plaatse van de Polderbaan de grens van het gezoneerde industrieterrein (lijn 4) volgend.
- 3 50 dB(A) na sanering, als gevolg van het bestemmingsplan Schiphol 2010 beoogde nieuwe zonengrens (volgt behoudens in zuidwest segment overal lijn 2 en ter plaatse van de Polderbaan lijn 1)
- 4 — Grens industrieterrein

5.1.2 Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve, niet-gezoneerd bedrijventerrein

Op de bedrijventerreinen 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. Deze richtafstand geldt ten opzichte van een rustige woonwijk. De genoemde richtafstand kan met één stap worden verlaagd tot 50 meter indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied. 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.

De bedrijven op het niet-gezoneerde deel van het bedrijventerrein moeten ter plaatse van de op het gezoneerde bedrijventerrein gelegen agrarische woning Aalsmeerderwge 564 voldoen aan de geluidnormen (Wet milieubeheer). De afstand van de grens van het niet-gezoneerde bedrijventerrein tot de op het gezoneerde industrieterrein gelegen agrarische woning bedraagt 175 meter.

De afstand tot de dichtstbijzijnde woningen van derden aan de Aalsmeerderweg bedraagt 60 meter. Hiermee wordt ruim voldaan aan de streefafstand van 50 meter. Geconcludeerd kan worden dat geen aanvullend akoestisch onderzoek benodigd is.

5.2.1 Bestemmingsplan Oude Meer Groenberg, niet-gezoneerd bedrijventerrein

Op de bedrijventerreinen 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. Deze richtafstand geldt ten opzichte van een rustige woonwijk. De genoemde richtafstand kan met één stap worden verlaagd tot 50 meter indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied. 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.

Op het bedrijventerrein wordt geen geluidgevoelige bebouwing mogelijk gemaakt. De afstand van de grens van het bedrijventerrein tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt ca. 440 meter. Hiermee wordt ruim voldaan aan de streefafstand van 50 meter. Geconcludeerd kan worden dat geen aanvullend akoestisch onderzoek benodigd is.

5.2 Wegverkeerslawaaï

5.2.1 Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve, Nieuwe wegen binnen projectlocaties

Van de binnen de plangebieden te realiseren wegen is de ligging nog niet bekend. In het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve is een bestaande agrarische bedrijfswoning aanwezig op een afstand van ca. 15 meter uit de plangrens (Aalsmeerderweg 564).

Woningen op een gezoneerd bedrijventerrein worden in de Wet geluidhinder niet beschermd tegen geluidhinder afkomstig van het gezoneerde bedrijventerrein of de hierop gelegen wegen. Dit betekent dat deze woning niet bij de beoordeling behoeft te worden getrokken.

De overige binnen de geluidzone van het bedrijventerrein Schiphol gelegen woningen zijn gelegen op een afstand van 75 meter of meer uit de plangrens (woningen Aalmeerderweg).

De binnenplanse wegen zullen worden uitgevoerd met maximaal 2 rijbanen. Bij in buitenstedelijke gebied gelegen wegen met 2 rijbanen bedraagt de zonebreedte 250 meter.

Geconcludeerd kan worden dat binnen de geluidzone van de binnen het plangebied geplande wegen woningen aanwezig kunnen zijn. De geluidbelasting als gevolg van deze wegen is derhalve indicatief bepaald (zie tabel 5-1). De waarden zijn inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder.

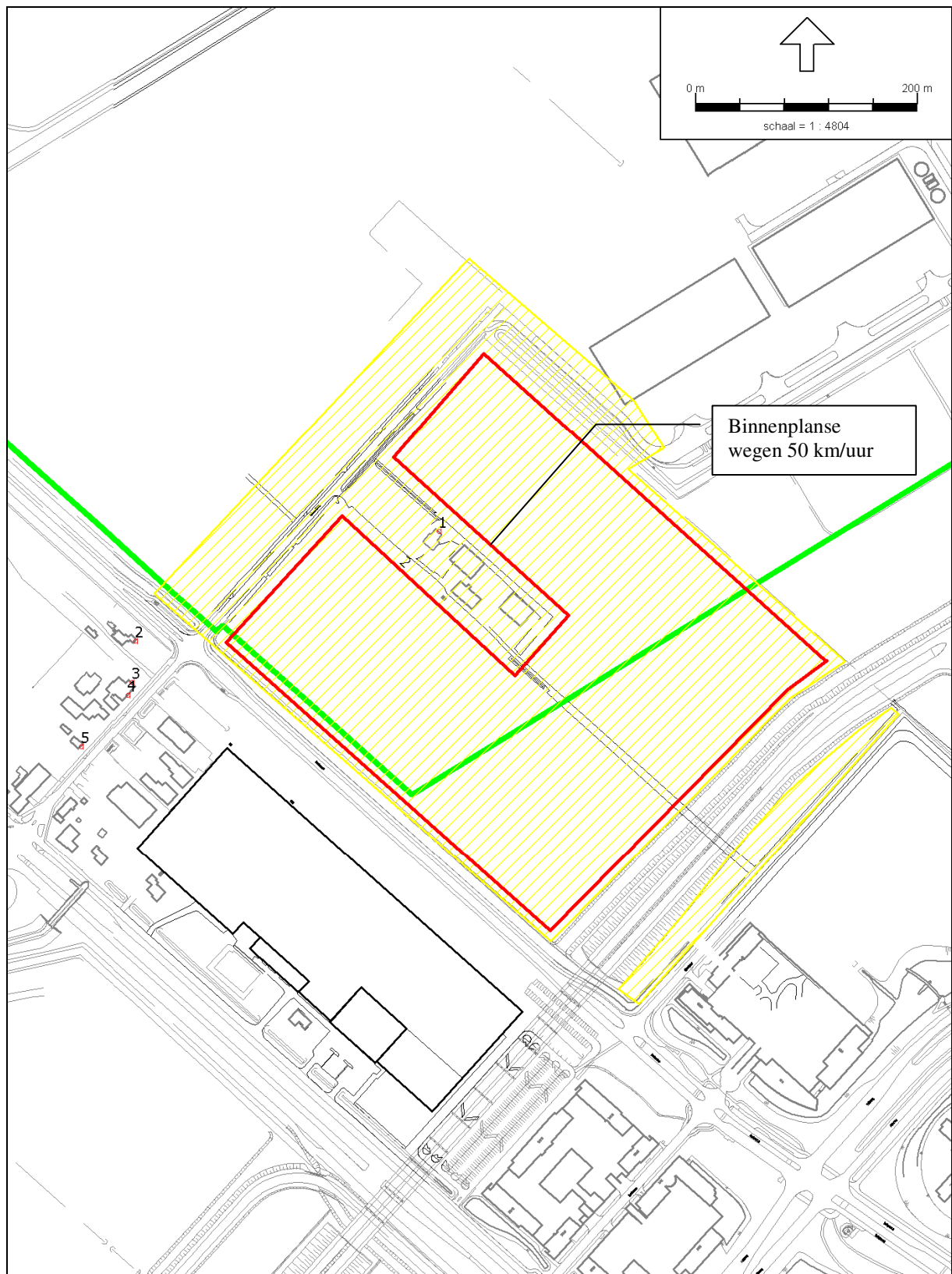
Tabel 5-1 Geluidbelasting ten gevolge nieuwe wegen binnen projectlocatie

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	Agrarisch bedrijfswoning	5	52,9	50,4	41,6	53,1 ⁶
2_A	Aalsmeerderweg 505 MTG F 59 dB(A)	5	42,7	40,1	31,3	42,8
3_A	Aalsmeerderweg 511 MTG F 58 dB(A)	5	42,1	39,6	30,8	42,3
4_A	Aalsmeerderweg 511a MTG F 58 dB(A)	5	41,7	39,2	30,4	41,9
5_A	Aalsmeerderweg 523 MTG F 57 dB(A)	5	39,4	36,9	28,1	39,6

49	overschrijding voorkeursgrenswaarde	48 dB
59	overschrijding maximale waarde	58 dB

⁶ Betreft een woning op een gezoneerd bedrijventerrein, behoeft niet te worden betrokken bij de beoordeling

Figuur 5-2 Bestemmingsplan Oude Meer Groenberg wegverkeerslawai



5.2.2 Bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg, Nieuwe wegen binnen projectlocaties

Bij het bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg worden geen nieuwe geluidgevoelige bebouwing zoals woningen mogelijk gemaakt. De meest nabijgelegen woningen van derden zijn gelegen op een afstand van ca 440 m uit de plangrens. De binnenplanse wegen zullen worden uitgevoerd met maximaal 2 rijbanen. Bij in buitenstedelijke gebied gelegen wegen met 2 rijbanen bedraagt de zonebreedte 250 meter.

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

5.2.3 Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve, verkeersaantrekkende werking

De toegestane bedrijfsactiviteiten binnen bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve genereren in totaal 1275 voertuigbewegingen. Uit tabel 5-2 blijkt dat de toename minder dan 2 dB bedraagt.

Conform de beoordelingsmethodiek van de Wet geluidhinder is deze toename niet relevant.

Geconcludeerd kan worden dat wordt voldaan aan de eisen voor 'een goede ruimtelijke ordening'.

Tabel 5-2 Berekening toenamegeluidbelasting ten gevolge van het plan

Wegvak	Autonoom [Mvt/etmaal]	Planbijdrage [Mvt/etmaal]	Inclusief plan [Mvt/etmaal]	Toename [dB]
	2025	2025	2025	2025
Beechavenue	5063	1275	6338	0,98
verlegde N201	29625	1275	30900	0,18
Kruisweg	21546	1275	22821	0,25
verlegde N201 thv bocht	49340	1275	50615	0,11

5.2.4 Bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg, verkeersaantrekkende werking

De toegestane bedrijfsactiviteiten binnen bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg genereren in totaal 2398 voertuigbewegingen. Uit tabel 5-3 blijkt dat de toename minder dan 2 dB bedraagt.

Conform de beoordelingsmethodiek van de Wet geluidhinder is deze toename niet relevant.

Geconcludeerd kan worden dat wordt voldaan aan de eisen voor 'een goede ruimtelijke ordening'.

Tabel 5-3 Berekening toenamegeluidbelasting ten gevolge van het plan

Wegvak	Autonoom [Mvt/etmaal]	Planbijdrage [Mvt/etmaal]	Inclusief plan [Mvt/etmaal]	Toename [dB]
	2025	2025	2025	2025
verlegde N201	29625	2398	32023	0,34
verlegde N201 thv bocht	49340	2398	51738	0,21

6. Beoordeling

6.1 Industrielawaai

6.1.1 Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve, 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.

6.1.2 Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve, 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.

6.2 Wegverkeerslawaai

6.2.1 Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve, 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 hoeft 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 de binnenplanse wegen zijn ten aanzien van het aspect geluid inpasbaar.

6.2.2 Bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg, Nieuwe wegen binnen projectlocaties

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

6.2.3 Bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve, 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'.

6.2.4 Bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg, verkeersaantrekkende werking

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

7. Conclusies

Vastgesteld is dat de geluidbijdrage van de op het gezoneerde bedrijventerrein geplande planontwikkelingen inpasbaar is binnen de geluidzone van bedrijventerrein Schiphol.

De bedrijven op het op het overige deel van de plangebieden voldoet aan de in streef afstand van 50 meter zoals genoemd in de VNG uitgave bedrijven en milieuzoneringen.

Vastgesteld is dat ter plaatse van de aanwezige geluidgevoelige bebouwing zoals woningen vanwege de plannen sprake is van een toename van het wegverkeer van minder dan 2 dB (bestaande wegen), of dat de geluidbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde (binnenplanse nieuwe wegen).

Geconcludeerd kan worden dat de planontwikkelingen als inpasbaar zijn te kwalificeren.

BIJLAGE 1 Juridisch kader

Toetsingskader VNG-richtlijn Bedrijven en Milieuzonering

Stap 1	<p>Indien de richtafstand voor het aspect geluid (tabel 1 VNG-richtlijn) niet wordt overschreden kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: Buitenplanse inpassing is mogelijk. Nb: voor de afstand tot gemengd gebied mag rekening worden gehouden met de vermindering van één afstandsstap.</p>
Stap 2	<p>Vanaf deze stap is akoestisch onderzoek noodzakelijk. Indien stap 1 niet toereikend is: Bij een geluidbelasting op de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype rustige woonwijk wordt getoetst aan maximaal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 45 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar},L_T); - 65 dB(A) maximaal geluidniveau (L_AMax, piekgeluiden); - 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking en <p>bij een geluidbelasting op de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied wordt getoetst aan maximaal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar},L_T); - 70 dB(A) maximaal geluidniveau (L_AMax, piekgeluiden); - 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking <p>is buitenplanse inpassing mogelijk.</p>
Stap 3	<p>Indien stap 2 niet toereikend is: Bij een geluidbelasting op de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype rustige woonwijk wordt getoetst aan maximaal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar},L_T); - 70 dB(A) maximaal geluidniveau (L_AMax, piekgeluiden); - 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking en <p>bij een geluidbelasting op de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied wordt getoetst aan maximaal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 55 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar},L_T); - 70 dB(A) maximaal geluidniveau (L_AMax, piekgeluiden); - 65 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking en <p>is buitenplanse inpassing mogelijk. Het bevoegd gezag dient echter te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken. Het bevoegd gezag kan hierbij gebruik maken van gemeentelijk geluidbeleid, indien de te verwachten geluidbelasting voldoet aan de in dat gemeentelijk geluidbeleid vastgestelde grenswaarden voor dat gebied.</p>
Stap 4	<p>Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in stap 3 zal buitenplanse inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.</p>

BIJLAGE 2 Tekeningen

Figuur	Bladzijde
Figuur 2-1 Ligging plangebieden	5
Figuur 2-2 Plankaart bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve	6
Figuur 2-3 Plankaart bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg	7
Figuur 5-1 Locatie rekenpunten	15
Figuur 5-2 Bestemmingsplan Oude Meer Groenberg wegverkeerslawaa	18

BIJLAGE 3 Rekenresultaten

Resultaten

Industrielawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model incl. rekenpunt woningen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam			Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
Toetspunt	Omschrijving						
1_A	Aalsmeerderweg 505	MTG F 59 dB(A)	5,00	41,1	41,1	41,1	51,1
2_A	Aalsmeerderweg 511	MTG F 58 dB(A)	5,00	40,5	40,5	40,5	50,5
3_A	Aalsmeerderweg 511a	MTG F 58 dB(A)	5,00	40,1	40,1	40,1	50,1
4_A	Aalsmeerderweg 523	MTG F 57 dB(A)	5,00	37,8	37,8	37,8	47,8
5_A	zp 1		5,00	18,1	18,1	18,1	28,1
6_A	zp 2		5,00	21,3	21,3	21,3	31,3
7_A	zp 3		5,00	23,3	23,3	23,3	33,3
8_A	zp 4		5,00	18,5	18,5	18,5	28,5

Resultaten

Verkeerslawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Rapport: Resultatentabel
 Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam			Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving						
1_A	agrarisch woning		5,00	52,9	50,4	41,6	53,1
2_A	Aalsmeerderweg 505	MTG F 59 dB(A)	5,00	42,7	40,1	31,3	42,8
3_A	Aalsmeerderweg 511	MTG F 58 dB(A)	5,00	42,1	39,6	30,8	42,3
4_A	Aalsmeerderweg 511a	MTG F 58 dB(A)	5,00	41,7	39,2	30,4	41,9
5_A	Aalsmeerderweg 523	MTG F 57 dB(A)	5,00	39,4	36,9	28,1	39,6

BIJLAGE 4 Invoergegevens akoestisch model

Verkeersgegevens Schiphol Rijk



Opsteller: Rik Froma

Datum: 4-12-2012

De verkeergegevens zijn gebaseerd op het verkeersprognosemodel 'Noord-Holland zuid 1.4' met 2022 als prognosejaar.

Pruissen II

Tabel 1: verkeersintensiteiten

Weg	Etmaal intensiteit 2020	Snelheid	Wegdektype
(verlegde) N201	27.200	80 km/u	Provincialeweg
Beechavenue	4.700	60 km/u	DAB
Kruisweg	20.000	80 km/u	Provincialeweg
Aalsmeerderweg	900	50 km/u	DAB

Tabel 2: voertuigverdeling

Weg	07-19 uur	19-23 uur	23-07 uur
(verlegde) N201	81%	15%	4%
Beechavenue	81%	15%	4%
Kruisweg	81%	15%	4%
Aalsmeerderweg	78%	9%	13%

Tabel 3: verdeling vrachtverkeer

Weg	07-19 uur	19-23 uur	23-07 uur	Middelzwaar/zwaar
(verlegde) N201	9%	9%	9%	64/36
Beechavenue	9%	9%	9%	64/36
Kruisweg	9%	9%	9%	64/36
Aalsmeerderweg	44%	39%	38%	50/50

Groenenbergterrein

Tabel 4: verkeersintensiteiten

Weg	Etmaal intensiteit 2020	Snelheid	Wegdektype
(verlegde) N201 thv bocht	45.800	80 km/u	Provincialeweg

Vervolg Verkeersgegevens Schiphol Rijk

Anchorageaan	6.000	50 km/u	DAB
--------------	-------	---------	-----

Tabel 5: voertuigverdeling

Weg	07-19 uur	19-23 uur	23-07 uur
N201 <u>th</u> y bocht	81%	15%	4%
Anchorageaan	78%	9%	13%

Tabel 6: verdeling vrachtverkeer

Weg	07-19 uur	19-23 uur	23-07 uur	Middelzwaar/zwaar
N201 <u>th</u> y bocht	9%	9%	9%	64/36
Anchorageaan	44%	39%	38%	50/50

Invoergegevens

Industrielawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model incl. rekenpunt woningen

Model eigenschap

<hr/>	
Omschrijving	eerste model incl. rekenpunt woningen
Verantwoordelijke	Rob
Rekenmethode	IL
Aangemaakt door	Rob op 3-3-2013
Laatst ingezien door	Rob op 6-3-2013
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.13
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,5
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Ja
Luchtdemping [dB/km]	0,02 0,07 0,25 0,76 1,63 2,86 6,23 19,00 67,40
Aandachtsgebied	--
Dynamische foutmarge	--

Invoergegevens

Verkeerslawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg

Model eigenschap

<hr/>	
Omschrijving	model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
Verantwoordelijke	Eigenaar
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	Eigenaar op 16-12-2012
Laatst ingezien door	Rob op 6-3-2013
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.11
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	0,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Invoergegevens

Industrielawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: eerste model incl. rekenpunt woningen
versie van Gebied IL - Gebied IL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Item ID	Grp.ID	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1
	4912	0	-624	759	1	Distripark kental 55 dB(A)/m2	Polygoon	111072,03

Invoergegevens

Industrielawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: eerste model incl. rekenpunt woningen
versie van Gebied IL - Gebied IL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten	Omtrek	Opp.
	477707,98	2,00	2,00	0,00	Relatief	8	1672,70	75575,32

Invoergegevens

Industrielawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: eerste model incl. rekenpunt woningen
versie van Gebied IL - Gebied IL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Min.lengte	Max.lengte	Cb(u) (D)	Cb(u) (A)	Cb(u) (N)	Cb(%) (D)	Cb(%) (A)	Cb(%) (N)	Cb(D)	Cb(A)
	99,95	366,22	12,000	4,000	8,000	100,000	100,000	100,000	0,00	0,00

Invoergegevens

Industrielawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: eerste model incl. rekenpunt woningen
versie van Gebied IL - Gebied IL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Cb(N)	DeltaX	DeltaY	X-aantal	Y-aantal	Negeer obj.	LwM2 31	LwM2 63	LwM2 125	LwM2 250	LwM2 500
	0,00	10	10	50	43	Ja	18,00	30,00	39,00	43,00	48,00

Invoergegevens

Industrielawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: eerste model incl. rekenpunt woningen
versie van Gebied IL - Gebied IL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	LwM2 1k	LwM2 2k	LwM2 4k	LwM2 8k	LwM2 Totaal	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k
	51,00	49,00	42,00	35,00	55,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Invoergegevens

Industrielawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: eerste model incl. rekenpunt woningen
versie van Gebied IL - Gebied IL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Red 4k	Red 8k	LwrM2 31	LwrM2 63	LwrM2 125	LwrM2 250	LwrM2 500	LwrM2 1k	LwrM2 2k	LwrM2 4k	LwrM2 8k
	0,00	0,00	18,00	30,00	39,00	43,00	48,00	51,00	49,00	42,00	35,00

Invoergegevens

Industrielawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: eerste model incl. rekenpunt woningen
versie van Gebied IL - Gebied IL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	LwrM2	Totaal	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
		55,00	66,78	78,78	87,78	91,78	96,78	99,78	97,78	90,78	83,78	103,78

Invoergegevens

Industrielawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: eerste model incl. rekenpunt woningen
versie van Gebied IL - Gebied IL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E
1	Aalsmeerderweg 505 MTG F 59 dB(A)	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--
5	zp 1	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--
6	zp 2	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--
7	zp 3	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--
8	zp 4	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--
2	Aalsmeerderweg 511 MTG F 58 dB(A)	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--
3	Aalsmeerderweg 511a MTG F 58 dB(A)	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--
4	Aalsmeerderweg 523 MTG F 57 dB(A)	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--

Invoergegevens

Industrielawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: eerste model incl. rekenpunt woningen
versie van Gebied IL - Gebied IL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoogte F	Gevel
1	--	Ja
5	--	Ja
6	--	Ja
7	--	Ja
8	--	Ja
2	--	Ja
3	--	Ja
4	--	Ja

Invoergegevens

Verkeerslawaaï
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E
2	Aalsmeerderweg 505 MTG F 59 dB(A)	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--
1	agrarisch woning	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--
3	Aalsmeerderweg 511 MTG F 58 dB(A)	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--
4	Aalsmeerderweg 511a MTG F 58 dB(A)	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--
5	Aalsmeerderweg 523 MTG F 57 dB(A)	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--

Invoergegevens

Verkeerslawai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	Hoogte F	Gevel
2	--	Ja
1	--	Ja
3	--	Ja
4	--	Ja
5	--	Ja

Invoergegevens

Verkeerslawai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Groep	Item ID	Grp.ID	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.
Binnenplanse weg intensiteit 50%	4922	1	-14209	2	2	Binnenplanseweg 50%

Invoergegevens

Verkeerslawaaï
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1
Binnenplanse weg intensiteit 50%	Polylijn	111379,73	477416,24	111380,71	477416,24	0,00

Invoergegevens

Verkeerslawaaï
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	H-n	M-1	M-n	ISO H	Min.RH	Max.RH	ISO M	Hdef.
Binnenplanse weg intensiteit 50%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief

Invoergegevens

Verkeerslawai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Groep	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte
Binnenplanse weg intensiteit 50%	10	1932,10	1932,10	43,98	414,59

Invoergegevens

Verkeerslawaai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(MR(D))
Binnenplanse weg intensiteit 50%	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--

Invoergegevens

Verkeerslawaaï
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))
Binnenplanse weg intensiteit 50%	--	--	--	50	50	50	--	50

Invoergegevens

Verkeerslawai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Groep	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal
Binnenplanse weg intensiteit 50%	50	50	--	50	50	50	--	1275,00

Invoergegevens

Verkeerslawaaï
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%IntP4	%MR (D)	%MR (A)	%MR (N)	%MRP4	%LV (D)	%LV (A)
Binnenplanse weg intensiteit 50%	6,75	3,75	0,50	--	--	--	--	--	79,45	79,45

Invoergegevens

Verkeerslawaaï
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	%LV (N)	%LVP4	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MVP4	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	%ZVP4	MR (D)
Binnenplanse weg intensiteit 50%	79,45	--	5,33	5,33	5,33	--	15,22	15,22	15,22	--	--

Invoergegevens

Verkeerslawai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Groep	MR (A)	MR (N)	MRP4	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LVP4	MV (D)	MV (A)
Binnenplanse weg intensiteit 50%	--	--	--	68,38	37,99	5,06	--	4,59	2,55

Invoergegevens

Verkeerslawai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Groep	MV (N)	MVP4	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125
Binnenplanse weg intensiteit 50%	0,34	--	13,10	7,28	0,97	--	78,53	85,74

Invoergegevens

Verkeerslawaaï
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal
Binnenplanse weg intensiteit 50%	93,06	97,22	101,18	97,88	91,28	83,59	104,56

Invoergegevens

Verkeerslawaaï
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k
Binnenplanse weg intensiteit 50%	75,98	83,19	90,51	94,67	98,63	95,33	88,73

Invoergegevens

Verkeerslawaaï
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
Binnenplanse weg intensiteit 50%	81,04	102,01	67,23	74,44	81,76	85,92	89,88

Invoergegevens

Verkeerslawai
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Groep	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250
Binnenplanse weg intensiteit 50%	86,58	79,98	72,29	93,26	--	--	--

Invoergegevens

Verkeerslawaaï
BP Rozenburg Corneliahoeve

Model: model berekening binnenplanse wegen Aalsmeerderweg
versie van Gebied - Gebied VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k	LE P4 8k	LE P4 Totaal
Binnenplanse weg intensiteit 50%	--	--	--	--	--	--



ASP

Akoestisch Adviesburo

Herman Heijermanslaan 81, 1948 DK Beverwijk

Mobiele telefoon: 06 - 250 317 39

Email: info@aspgeluid.nl

Gironummer: 4600817

K.v.K Alkmaar nr.: 37085677



Luchtkwaliteitsonderzoek
ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing
bij de bestemmingsplannen bedrijventerrein
Oude Meer Groenenberg en Rozenburg Corneliahoeve
Schiphol-Rijk (gemeente Haarlemmermeer)

Datum: 6 maart 2013

Projectnummer: 2012037v1.0 LU BP Rozenburg Corneliahoeve en Oude Meer Groenenberg Schiphol

Versie: 1.0

Adviseur: L.M. Stoop

Opdrachtgever:

Chipshol III BV

Boeing Avenue 250

1119 PZ Schiphol-Rijk

Contactpersoon : H. van Brederode

T : 020 - 6535150

M : 06 - 51282447

E : vanbrederodebv@gmail.com

W : -



Inhoudsopgave	Pagina
1. Inleiding	4
2. Situatieomschrijving	5
2.2 Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 Wet Milieubeheer)	
2.3 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)	
2.3 Regeling beoordeling luchtkwaliteit	
2.4 Besluit niet in betekenende mate	
2.5 Besluit gevoelige bestemmingen	
2.5 Uitgangspunten	
3. Resultaten	10
3.1 Stikstofdioxide	
3.2 Fijn stof	
3.3 Analyse toekomstige woningbouwontwikkeling	
3.1.1 Gezoned gebied op bedrijventerrein Schiphol	
3.1.2 Bedrijven op bedrijventerrein Rozenburg Corneliahoeve en Oude Meer Groenenberg	
3.2 Wegverkeerslawaaï	
4. Conclusies en aanbevelingen	12
Bijlage 1 Tekeningen	
Bijlage 3 Rekenresultaten	
Bijlage 4 Invoergegevens	

1. Inleiding

In opdracht van Chipshol III is door ASP | Akoestisch adviesburo onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen binnen de bestemmingsplannen:

1. Oude Meer Groenenberg (oppervlakte 210.300 m²)
2. Rozenburg Corneliahoeve (oppervlakte 150.000 m²)

Binnen de twee plangebieden wordt de vestiging van met name logistieke bedrijven mogelijk gemaakt. Het plangebied Oude Meer Groenenberg is het meest uitgewerkt. De invulling van dit plangebied bestaat overwegend uit logistieke bedrijvigheid zoals bijvoorbeeld distributiecentra en transportbedrijven. Tevens wordt hier een truckparking gerealiseerd met een capaciteit van 85 vrachtwagens. De maximaal toegestane bedrijfscategorie bedraagt 3.2.

De programmatische gegevens van het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve zijn nog niet definitief vastgesteld. Voor dit bestemmingsplan zijn vooralsnog 3 scenario's bekend. Bij het opstellen van dit onderzoek zal bij Rozenburg Corneliahoeve worden uitgegaan van de worst-case (100% logistiek conform BP Oude Meer Groenenberg). De maximaal toegestane bedrijfscategorie bedraagt 3.2.

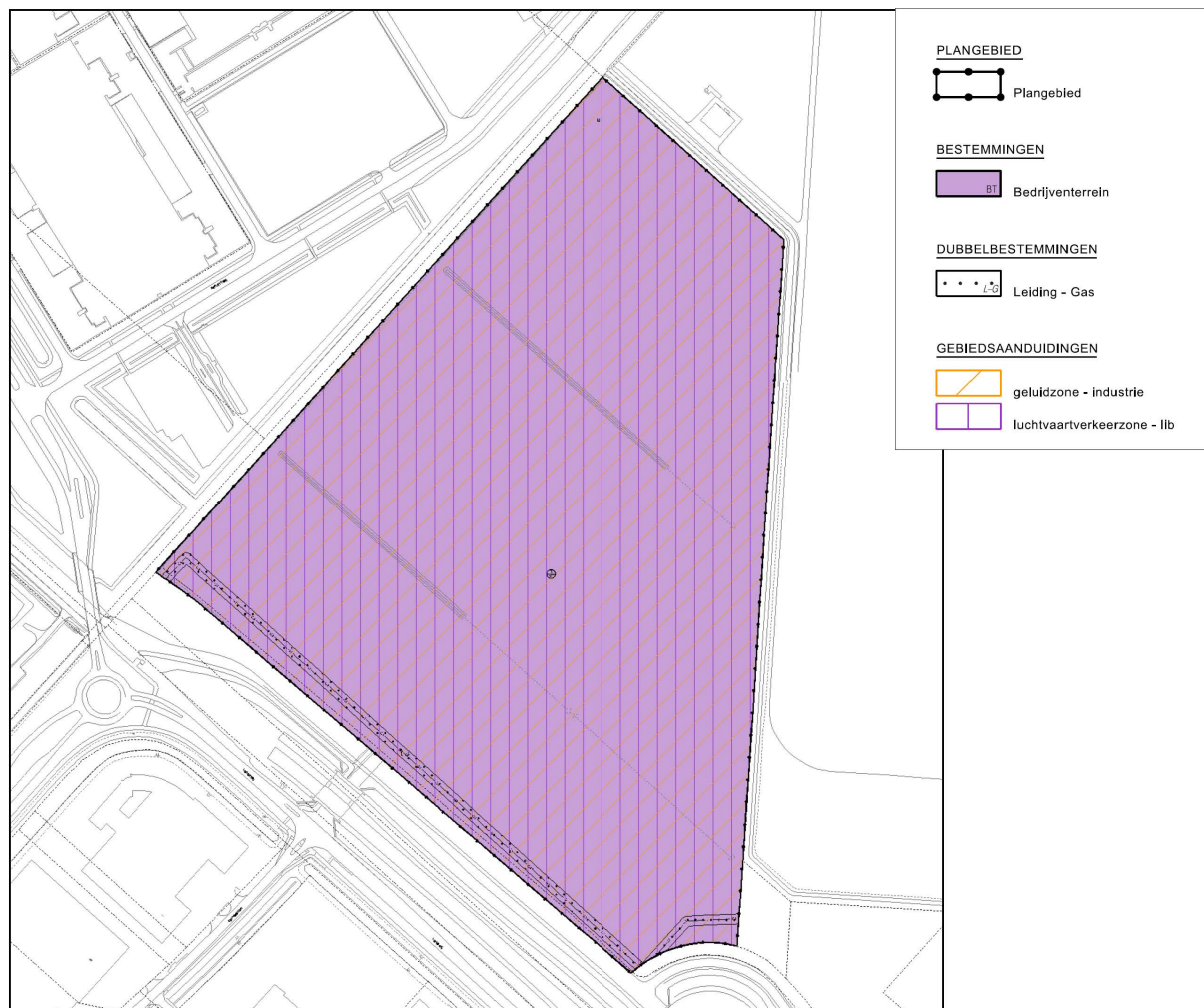
Het doel van het onderzoek is inzicht te verschaffen in de effecten als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de bedrijventerrein Rozenburg Corneliahoeve en het Oude Meer Groenenberg.

Hoofdstuk 2 beschrijft het juridische kader binnen het aspect luchtkwaliteit. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten van het onderzoek voor wegverkeer besproken. Hoofdstuk 4 zet de resultaten uit het onderzoek op een rij. Tenslotte zijn de conclusies in hoofdstuk 5 weergegeven.

Figuur 1-2 Plankaart bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve



Figuur 1-3 Plankaart bestemmingsplan Oude Meer Groenberg



2. Wettelijk kader en uitgangspunten

Vanaf 2007 is veel wetgeving omtrent luchtkwaliteit veranderd. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is vervallen en de 'Wet luchtkwaliteit' is geïntroduceerd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5). Daarnaast zijn de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007, het Besluit Niet in Betekende Mate Bijdragen (2007) en het Besluit “gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)” van kracht geworden.

2.1 Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 Wet Milieubeheer)

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) vervallen. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen.

De aanleiding voor de wijzigingen was de maatschappelijke discussie die ontstond als gevolg van de directe koppeling tussen ruimtelijke ordeningsprojecten en luchtkwaliteit. De directe koppeling had tot gevolg dat veel geplande (en als noodzakelijk of gewenst ervaren) projecten geen doorgang konden vinden in overschrijdingsgebieden. Bovendien moest voor ieder klein project met betrekking tot luchtkwaliteit een uitgebreide toets gedaan worden. Met de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' is hiervoor een oplossing gevonden.

De kern van de 'Wet luchtkwaliteit' bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen. In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de volgende grenswaarden opgenomen:

Grenswaarden			
Stof	Type norm	Max. aantal overschr. per jaar	Concentratie (µg/m3)
NO2	Jaargem.		40
	Uurgem.	18	200
PM10	Jaargem.		40
	24-uurgem.	35*	50
Benzeen	Jaargem.		5
SO2	24-uursgem.	3	125
	Uurgem.	24	350
CO	8-uursgem.		10.000
Lood	Jaargem.		0,5

* komt overeen met een jaargemiddelde van 32,6 µg/m3

2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

De wet regelt het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Het NSL bevat zowel alle ruimtelijke ontwikkelingen die 'in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als een bundeling van alle maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Deze maatregelen moeten leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit waardoor de 'in betekenende mate' ontwikkelingen alsnog doorgang kunnen vinden.

Het NSL moest daarnaast de onderbouwing leveren van het 'derogatieverzoek' (i.e. het verzoek om uitstel) van het Rijk aan de EU. Volgens de Europese richtlijnen moest namelijk uiterlijk in 2005 en 2010 overal aan de grenswaarden van respectievelijk fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂) worden voldaan. Nederland lukte dat niet en heeft mede op basis van het NSL vijf jaar uitstel gekregen. De maatregelen in het NSL moeten er dan voor zorgen dat per 2010 respectievelijk 2015 wél overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan.

Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Dat betekent dat voor de onderbouwing van NSL-projecten kan worden verwezen naar het NSL wanneer het gaat om de effecten op luchtkwaliteit. Vanaf 1 augustus 2009 geldt ook de uitvoeringsplicht van de NSL-maatregelen voor alle NSL-partners.

De gemeente Haarlemmermeer heeft meerdere projecten in de buurt van Schiphol aangedragen voor het NSL. Echter bestemmingsplannen Rozenburg Corneliahoeve en Oude Meer Groenenberg vallen daar niet onder.

2.3 Regeling beoordeling luchtkwaliteit

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitsonderzoeken. Of het project normen overschrijdt of 'in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit dient te worden bepaald volgens deze regeling. Tevens bevat de regeling bepalingen over de plaats waar bij wegen of inrichtingen gerekend dient te worden. Eén van de belangrijkste punten in de regeling zijn de vastgelegde meetafstanden voor NO₂ en PM10. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen worden de concentraties stikstofdioxide en fijn stof op maximaal 10 meter van de wegrand bepaald. Als de rooilijn van bebouwing dichterbij de weg is gelegen dan 10 meter dient de afstand vanaf de wegrand tot de rooilijn aangehouden te worden.

Tevens is in de regeling vastgelegd met welke rekenmethode gerekend dient te worden. Welke rekenmethode dient te worden gebruikt is afhankelijk van de weg- en omgevingskenmerken. Voor dit luchtkwaliteitsonderzoek is gebruik gemaakt van standaardrekenmethode 1 (CAR II versie 11).

Concentraties van zwevende deeltjes (PM10) die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens kunnen in het onderzoek buiten beschouwing worden gelaten. Per provincie is een aftrek voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof gegeven. Voor Noord- en Zuid-Holland bedraagt de betreffende correctie 4 µg/m³. Voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde fijn stof is bepaald dat deze in heel Nederland met 6 dagen verminderd mag worden.

2.4 Besluit niet in betekende mate

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Na verlening van derogatie en de inwerkingtreding van het NSL per 1 augustus 2009 is de definitie van NIBM 3% van de grenswaarde geworden.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven.

Om versnippering van 'in betekende mate' (IBM) projecten in meerdere NIBM-projecten te voorkomen is een anticumulatieartikel opgenomen. In de Handreiking NIBM is de toepassing van het Besluit NIBM en de Regeling NIBM toegelicht en uitgewerkt. De bijdrage van NIBM-projecten aan de luchtverontreiniging wordt binnen het NSL gecompenseerd met algemene maatregelen.

Projecten die wel 'in betekende mate' bijdragen, zijn vaak al opgenomen in het NSL. Het NSL is erop gericht om overal aan de grenswaarden te voldoen.

2.5 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂), met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg.

Waar in zo'n onderzoekzone de grenswaarden voor PM10 of NO₂ worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Dit wordt bereikt door op zo'n plek de vestiging van bijvoorbeeld een school niet toe te staan. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen is een eenmalige toename van maximaal 10% van het totale aantal blootgestelden toegestaan.

Er is steeds een koppeling met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Is normoverschrijding niet aan de orde, dan is er ook geen bouwverbod voor gevoelige bestemmingen binnen de onderzoekzone. Wel moet in die situaties de locatiekeuze goed gemotiveerd worden; dat gebeurt in de context van de goede ruimtelijke ordening.

2.6 Uitgangspunten

Om te kunnen beoordelen of de twee bedrijventerreinen 'in betekende mate' bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit zijn de effecten zonder de planontwikkeling (autonoom) en de effecten inclusief de planontwikkeling voor 2015 en 2020 berekend. De effecten van de maatregelen uit het NSL zijn meegenomen in de berekeningen.

In bijlage 1 en 2 zijn de invoergegevens voor wegverkeer weergegeven met betrekking tot alle scenario's en alle wegen (ook provinciale- en Rijkswegen) binnen de gemeente. Bijlage 4 geeft de invoergegevens en de berekeningsmethodiek weer voor scheepvaart op het Maas-Waalkanaal.

3. Resultaten

Voor de verschillende scenario's zijn in bijlage 2 de resultaten weergegeven. In de onderstaande tabel zijn de jaargemiddelde achtergrondconcentraties voor NO₂ en PM₁₀, zoals die voor 2015 en 2020 ter plaatse van de plangebieden gelden.

Jaar	Stof	
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)
2015	24.9 – 27.4	21.3 – 21.1
2020	22.0 - 23.5	20.3 - 20.6

3.1 Stikstofdioxide

3.1.1 Jaargemiddelde concentratie NO₂

In onderzochte scenario's (2015 en 2020) zijn buiten de wegen geen overschrijdingen van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide geconstateerd. De hoogste aangetroffen concentratie is voor 2015 berekend op ter plaatse van de ontsluiting van plangebied Oude Meer Groenenberg en bedraagt 37.9 µg/m³ (zie bijlage 2).

3.2.2 Uurgemiddelde concentratie NO₂

Naast de berekening van de jaargemiddelde NO₂-concentratie dient in een luchtkwaliteitsstudie ook het aantal maal dat de uurgemiddelde grenswaarde voor NO₂ wordt overschreden te worden bepaald. Per jaar mag gedurende een uur 18 keer een uurgemiddelde concentratie van 200 µg/m³ worden overschreden. In de praktijk blijkt dat de kans dat het aantal overschrijdingen meer dan 18 bedraagt zeer klein is. Langs de onderzochte wegen wordt de 40 µg/m³ niet overschreden. Hieruit kan worden geconcludeerd dat overschrijding van de uurgemiddelde norm in de onderzochte jaren niet voor zal komen.

3.2 Fijn stof

3.2.1 Jaargemiddelde concentratie PM₁₀

Uit de berekeningen blijkt dat in alle scenario's (2015 en 2020) geen overschrijdingen van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie fijn stof zijn geconstateerd. De hoogste aangetroffen concentratie bedraagt 19,6 µg/m³ in 2015 en is berekend ter plaatse van de ontsluiting van het plangebied Oude Meer Groenenberg (zie bijlage 2).

3.2.2 Aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde PM₁₀

Uit de berekeningen blijkt dat met betrekking tot alle scenario's (2015 en 2020) geen overschrijdingen van de grenswaarde voor de daggemiddelde fijn stof concentratie (35 keer) zijn geconstateerd. Het hoogste aantal overschrijdingen bedraagt 9 in 2015 en is ter plaatse van de ontsluiting van het plan Oude Meer Groenenberg geconstateerd.

3.3 Analyse toekomstige woningbouwontwikkeling

Nu de concentraties voor alle scenario's zijn berekend is het interessant om te analyseren of de luchtkwaliteit 'in betekende mate' toeneemt. In de vorige paragrafen is al beschreven dat overal voldaan wordt aan de grenswaarden. De toename als gevolg van de bedrijventerrein bedraagt minder dan 3% van de grenswaarden. Alleen met betrekking tot NO₂ is een toename geconstateerd van 0,7 µg/m³. Voor PM₁₀ is geen toename berekend. Het plan is daarom als NIBM te beschouwen.

4. Conclusies en aanbevelingen

De effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van verkeersaantrekkende werking van de twee plangebieden Rozenburg Corneliahoeve en Oude Meer Groenenberg te Haarlemmermeer zijn berekend voor 2015 en 2020.

Als gevolg van de planontwikkelingen zijn in geen van de scenario's en zichtjaren overschrijdingen geconstateerd van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. Tevens is geconstateerd dat de verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse niet meer bedraagt dan 3% van de grenswaarden.

De ontwikkelingen zijn daarom te beschouwen als NIBM. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen van de bedrijventerreinen.

BIJLAGE 1 Tekeningen

Figuur	Bladzijde
Figuur 1-1 Ligging plangebieden	5
Figuur 1-2 Plankaart bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve	6
Figuur 1-3 Plankaart bestemmingsplan Oude Meer Groenenberg	7

BIJLAGE 2 Rekenresultaten

Resultaten luchtkwaliteitsberekeningen bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve en Oude Meer Groenenberg te Haarlemmermeer

Oude Meer Groenenberg
2015

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Dagen zeezoutcorrectie
haarlemmermeer	n201 Oude Meer Groenenberg autonoom 2015	112795	477818	37,2	24,6	0	0	19,4	21,1	8	4
haarlemmermeer	n201 Oude Meer Groenenberg incl plan 2015	112795	477818	37,9	24,6	0	0	19,6	21,1	9	4

Achtergrondgegevens NO2												Achtergrondgegevens PM10		
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen
haarlemmermeer	n201 Oude Meer Groenenberg autonoom 2015	112795	477818	20	24,6	3,7	0,1	3,2	43,4	40,1	-3	21	21,1	0,3
haarlemmermeer	n201 Oude Meer Groenenberg incl plan 2015	112795	477818	20	24,6	3,7	0,1	3,2	43,4	40,1	-3	21	21,1	0,3

Oude Meer Groenenberg
2020

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Dagen zeezoutcorrectie
haarlemmermeer	n201 Oude Meer Groenenberg autonoom 2020	112795	477818	29,1	22	0	0	18,4	20,3	7	4
haarlemmermeer	n201 Oude Meer Groenenberg incl plan 2020	112795	477818	29,6	22	0	0	18,5	20,3	7	4

Achtergrondgegevens NO2												Achtergrondgegevens PM10		
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen
haarlemmermeer	n201 Oude Meer Groenenberg autonoom 2020	112795	477818	16,5	22	2,1	0,1	3,4	46	42	3,2	20,2	20,3	0,3
haarlemmermeer	n201 Oude Meer Groenenberg incl plan 2020	112795	477818	16,5	22	2,1	0,1	3,4	46	42	-3,2	20,2	20,3	0,3

Rozenburg Corneliahoeve
2015

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3) Jaargemiddelde	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond	NO2 (µg/m3) # Overschrijdingen grenswaarde	NO2 (µg/m3) # Overschrijdingen plandrempel	PM10 (µg/m3) Jaargemiddelde	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond	PM10 (µg/m3) # Overschrijdingen grenswaarde	PM10 (µg/m3) # Dagen zeezoutcorrectie
haarlemmermeer	n201 Rozenburg Corneliahoeve autonoom 2015	111254	477150	34,8	26,1	0	0	19,4	21,3	8	4
haarlemmermeer	n201 Rozenburg Corneliahoeve incl plan 2015	111254	477150	35,2	26,1	0	0	19,5	21,3	8	4

Achtergrondgegevens NO2												Achtergrondgegevens PM10		
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-tool	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Rijks- wegen	fNO2 (µg/m3) Jm bijdrage Rijks- wegen	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Schiphol	O3 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-tool	O3 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	O3 (µg/m3) Jm bijdrage Schiphol	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-tool	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	PM10 (µg/m3) Jm bijdrage Rijkswegen
haarlemmermeer	n201 Rozenburg Corneliahoeve autonoom 2015	111254	477150	19,8	26,1	3,1	0,2	1,9	43,5	39,1	-1,7	21,1	21,3	0,3
haarlemmermeer	n201 Rozenburg Corneliahoeve incl plan 2015	111254	477150	19,8	26,1	3,1	0,2	1,9	43,5	39,1	-1,7	21,1	21,3	0,3

Rozenburg Corneliahoeve
2020

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3) Jaargemiddelde	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond	NO2 (µg/m3) # Overschrijdingen grenswaarde	NO2 (µg/m3) # Overschrijdingen plandrempel	PM10 (µg/m3) Jaargemiddelde	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond	PM10 (µg/m3) # Overschrijdingen grenswaarde	PM10 (µg/m3) # Dagen zeezoutcorrectie
haarlemmermeer	n201 Rozenburg Corneliahoeve autonoom 2020	111254	477150	26,7	23,5	0	0	18,6	20,6	7	4
haarlemmermeer	n201 Rozenburg Corneliahoeve incl plan 2020	111254	477150	27	23,5	0	0	18,7	20,6	7	4

Achtergrondgegevens NO2												Achtergrondgegevens PM10		
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-tool	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Rijks- wegen	fNO2 (µg/m3) Jm bijdrage Rijks- wegen	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Schiphol	O3 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-tool	O3 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	O3 (µg/m3) Jm bijdrage Schiphol	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-tool	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	PM10 (µg/m3) Jm bijdrage Rijkswegen
haarlemmermeer	n201 Rozenburg Corneliahoeve autonoom 2020	111254	477150	16	23,5	1,8	0,2	2	46,3	40,9	-1,8	20,5	20,6	0,3
haarlemmermeer	n201 Rozenburg Corneliahoeve incl plan 2020	111254	477150	16	23,5	1,8	0,2	2	46,3	40,9	-1,8	20,5	20,6	0,3

BIJLAGE 3 Invoergegevens

Verkeersgegevens Schiphol Rijk



Opsteller: Rik Froma

Datum: 4-12-2012

De verkeergegevens zijn gebaseerd op het verkeersprognosemodel 'Noord-Holland zuid 1.4' met 2022 als prognosejaar.

Pruisen II

Tabel 1: verkeersintensiteiten

Weg	Etmaal intensiteit 2020	Snelheid	Wegdektype
(verlegde) N201	27.200	80 km/u	Provincialeweg
Beechavenue	4.700	60 km/u	DAB
Kruisweg	20.000	80 km/u	Provincialeweg
Aalsmeerderweg	900	50 km/u	DAB

Tabel 2: voertuigverdeling

Weg	07-19 uur	19-23 uur	23-07 uur
(verlegde) N201	81%	15%	4%
Beechavenue	81%	15%	4%
Kruisweg	81%	15%	4%
Aalsmeerderweg	78%	9%	13%

Tabel 3: verdeling vrachtverkeer

Weg	07-19 uur	19-23 uur	23-07 uur	Middelzwaar/zwaar
(verlegde) N201	9%	9%	9%	64/36
Beechavenue	9%	9%	9%	64/36
Kruisweg	9%	9%	9%	64/36
Aalsmeerderweg	44%	39%	38%	50/50

Groenenbergterrein

Tabel 4: verkeersintensiteiten

Weg	Etmaal intensiteit 2020	Snelheid	Wegdektype
(verlegde) N201 thv bocht	45.800	80 km/u	Provincialeweg

Vervolg Verkeersgegevens Schiphol Rijk

Anchorageaan	6.000	50 km/u	DAB
--------------	-------	---------	-----

Tabel 5: voertuigverdeling

Weg	07-19 uur	19-23 uur	23-07 uur
N201 <u>th</u> y bocht	81%	15%	4%
Anchorageaan	78%	9%	13%

Tabel 6: verdeling vrachtverkeer

Weg	07-19 uur	19-23 uur	23-07 uur	Middelzwaar/zwaar
N201 <u>th</u> y bocht	9%	9%	9%	64/36
Anchorageaan	44%	39%	38%	50/50

Invoergegevens

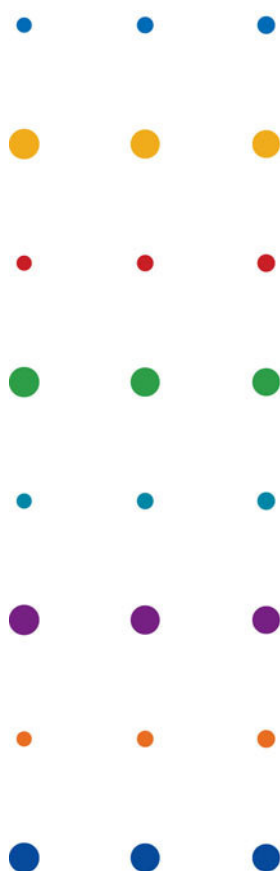
Omschrijving	Oude Meer Groenenberg					
	2015			2020		
Verlegde N201	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV
Autonoom	23253	1583	891	25050	1559	891
Uitbreiding plan	1769	163	465	1769	163	465
Totaal	25022	1746	1356	26819	1722	1356
Verdeling	89,60%	6,25%	4,86%	89,70%	5,76%	4,54%

Coördinaten ontsluiting Rozenburg Corneliahoeve		
	x	y
	111254	477150

Coördinaten ontsluiting Oude Meer Groenenberg		
	x	y
	112795	477818

snelheidstypering	normaal stadsverkeer	
bomenfactor	1,25	
wegtype	2	basistype
bomenfactor	1,25	
afstand tot de wegas	12	m
fractie stagnerend	0	
parkeerbewegingen	0	

Kwantitatieve risicoanalyse externe veiligheid provinciale weg N201 te Haarlemmermeer



Provincie Noord-Holland - Projectbureau N201+

februari 2011

Kwantitatieve risicoanalyse externe veiligheid provinciale weg N201 te Haarlemmermeer

dossier : D354-401-001
registratienummer : MD-AF20110271/MVI
versie : definitief

Provincie Noord-Holland - Projectbureau N201+

februari 2011

INHOUD**BLAD**

1	EXTERNE VEILIGHEID EN OMLEGGING N201/FOKKERWEG	2
2	EXTERNE VEILIGHEIDSBELEID	3
2.1	Wat is externe veiligheid?	3
2.2	Circulaire Rnvgs	3
2.3	Basisnet	5
3	UITGANGSPUNTEN KWANTITATIEVE RISICOANALYSE	6
3.1	Transportintensiteiten	6
3.2	Ligging transportroute	7
3.3	Overige invoergegevens transportroute	8
3.4	Bevolkingsgegevens	9
4	RESULTATEN KWANTITATIEVE RISICOANALYSE	12
4.1	Plaatsgebonden risico per jaar	12
4.2	Groepsrisico	13
4.3	Invloedsgebieden	18
5	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	20
5.1	Conclusies	20
5.2	Aanbevelingen	20
6	COLOFON	22

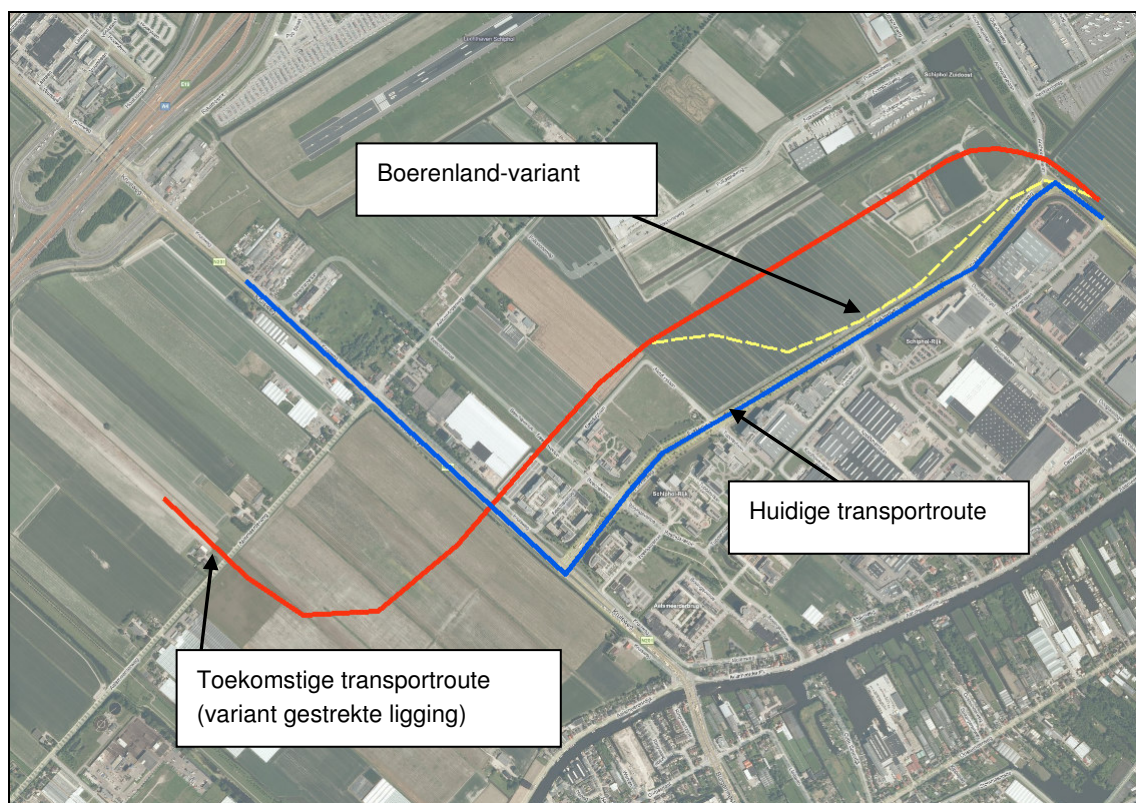
BIJLAGEN

1	Aangeleverde bevolkingsgegevens gemeente Haarlemmermeer
2	Aspecten verantwoording groepsrisico
3	Wegligging met hoogste groepsrisico per kilometer
4	Toelichting risico's aardgastransportleiding
5	Scenario's en effecten

1 EXTERNE VEILIGHEID EN OMLEGGING N201/FOKKERWEG

De provincie Noord-Holland is bezig met het voorbereiden van de omlegging van de N201/Fokkerweg¹ o.a. bij Schiphol-Rijk. Daartoe wordt de nieuwe ligging van de N201 vastgelegd in een bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan moet worden onderbouwd, o.a. voor het aspect externe veiligheid. De risicobron(nen) die relevant zijn voor het bestemmingsplan is de weg zelf. De aardgastransportleiding die onder de weg is gelegen, vormt geen relevant externe veiligheidsrisico voor het vaststellen van het bestemmingplan. Zie bijlage 4 voor een nadere toelichting hierop.

DHV heeft in 2009 in opdracht van de provincie Noord-Holland een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd². Door nieuwe inzichten is de toekomstige ligging van N201+ echter gewijzigd van de "boerenland-variant" naar de variant "gestrekte ligging" (zie figuur 1 voor de ligging van de varianten). Hiervoor zijn nieuwe kwantitatieve risicoanalyses nodig. De provincie Noord-Holland heeft DHV gevraagd deze kwantitatieve risicoanalyses uit te voeren.



Afbeelding 1: Locatie huidige en toekomstige transportroute N201³.

¹ . In de toekomstige transportsituatie wordt de omlegging van de N201/Fokkerweg ook wel de N201+ (gestrekte liggingvariant) genoemd en zal verder in deze rapportage omschreven worden als de weg N201.

² (referentie: concept rapportage "Kwantitatieve risicoanalyse externe veiligheid, provinciale weg N201 te Haarlemmermeer", van juli 2009.).

³ De ondergrond van deze afbeelding is afkomstig van AAS.

2 EXTERNE VEILIGHEIDSBELEID

2.1 Wat is externe veiligheid?

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van gevaarlijke stoffen voor derden. Het gaat daarbij zowel om het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water, spoor, buisleidingen) als om inrichtingen met opslag, productie en/of gebruik van gevaarlijke stoffen en luchtvaart.

Als gevolg van enkele rampen en incidenten, zoals de vuurwerkram্প in Enschede is externe veiligheid een belangrijk landelijk thema geworden. Deze rampen en incidenten hebben ertoe geleid dat de rijksoverheid diverse maatregelen heeft genomen om inzicht te krijgen in de risicobronnen in Nederland en om de risicobeheersing in relatie tot de risicobronnen te optimaliseren. Maatschappelijk gezien hebben deze rampen eveneens een belangrijke bijdrage geleverd aan de bewustwording van het leven met veiligheidsrisico's. Helder is dat de huidige maatschappij nu eenmaal veiligheidsrisico's met zich meebrengt, maar dat er wel grenzen aan deze risico's gesteld moeten worden.

Om de veiligheidsrisico's te beheersen zijn door de Rijksoverheid diverse nota's, wetten en besluiten opgesteld die leidend zijn voor de externe veiligheidstaken van provincie en gemeenten. Het gaat daarbij om wet- en regelgeving waarin risiconormen zijn vastgelegd voor inrichtingen die met gevaarlijke stoffen werken en voor activiteiten met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Naast de landelijke sturing nemen ook provincie, regio's en gemeenten hun eigen verantwoordelijkheid om de veiligheidsrisico's voor hun burgers zo beperkt mogelijk te houden.

2.2 Circulaire Rnvgs

In de Circulaire Rnvgs (Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen) is het beleid opgenomen voor externe veiligheid in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op termijn wordt de circulaire vervangen door een AMvB voor vervoer van gevaarlijke stoffen (Besluit transportroutes externe veiligheid, BTEV). Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende modaliteiten:

- weg
- water
- spoor

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op drie pijlers, namelijk het plaatsgebonden risico (veiligheidszone), het groepsrisico en de verantwoordingsplicht groeprisico. In de onderstaande kaders worden deze pijlers toegelicht.

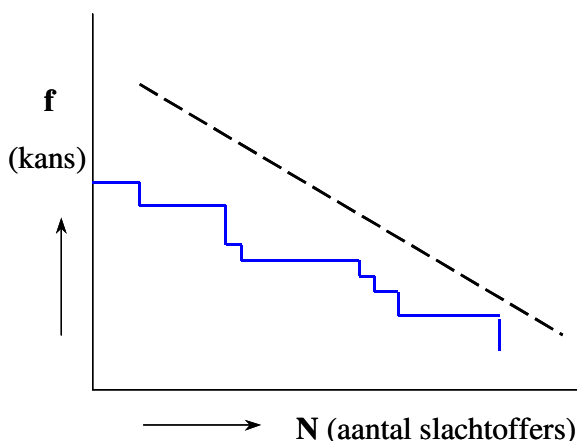
Plaatsgebonden risico (PR)

Het risico op een plaats langs een transport-as voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval bij de transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen geldt de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour voor nieuwe situaties voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Voor de bestaande situaties geldt de 10^{-5} per jaar plaatsgebonden risicocontour als grenswaarde en de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour als een streefwaarde voor (beperkt) kwetsbare objecten.

Groepsrisico

Het groepsrisico is een waarde waarin de kans op groepen dodelijke slachtoffers is verwerkt. Het is afhankelijk van de personendichtheid binnen het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het resultaat van een groepsrisicoanalyse is een grafiek (fN-curve). Het groepsrisico kan niet op een kaart weergegeven worden, zoals het plaatsgebonden risico. In de grafiek staat op de logaritmische x-as het aantal slachtoffers. Op de logaritmische y-as staat de kans op een groep slachtoffers. Voor het groepsrisico is door de rijksoverheid een zogenaamde oriëntatiewaarde opgesteld. De oriëntatiewaarde geeft aan wanneer volgens de rijksoverheid de kans dat bij een ongeval 10, 100 of 1000 doden vallen klein genoeg is. De waarde dient enkel als ijkpunt te worden gezien en niet als een toetsingswaarde. De oriëntatiewaarde wordt weergegeven als een lijn in een grafiek (FN-Curve). In afbeelding 2 is een voorbeeld van een FN-curve opgenomen.



Afbeelding 2: voorbeeld FN-curve, de stippellijn geeft de oriëntatiewaarde aan.

De officiële omschrijving van groepsrisico is als volgt:

De cumulatieve kansen per jaar dat een aantal personen overlijdt als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een transport-as, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het bevoegd gezag mag van de oriëntatiewaarde afwijken als daar gewichtige redenen voor zijn (motivatiebeginsel).

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Verantwoording van het groepsrisico is een onderdeel van het externe veiligheidsbeleid. Door middel van een verantwoordingsplicht wil de rijksoverheid overheden aanzetten tot nadenken over onder andere de omvang van het groepsrisico in relatie tot de veiligheid van de risicovolle situatie, de gevolgen voor de omgeving, de hulpverlening en de zelfredzaamheid van omwonenden. De 'Circulaire Rnvgs regelt de verantwoordingsplicht voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De verantwoordingsplicht is van toepassing bij en toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Volgens de Circulaire Rnvgs moeten tenminste de volgende aspecten in de bestuurlijke afweging worden vermeld:

- Het aantal personen in het invloedsgebied
- Het groepsrisico
- De mogelijkheden tot risicovermindering
- De mogelijke alternatieven
- De mogelijkheden van bestrijdbaarheid en de mogelijkheden van zelfredzaamheid.

Een belangrijk onderdeel van de verantwoordingsplicht is de adviestaak van de regionale brandweer. De rijksoverheid heeft vastgesteld dat het bevoegd gezag het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid dient te stellen advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van een transport-as.

2.3 Basisnet

Het Ministerie van V&W ontwikkelt momenteel het zogenaamde Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Het basisnet zal worden vastgelegd in een Amvb. Doel van het Basisnet is om bij de toewijzing van vervoerscapaciteit over een vervoersas rekening te houden met een vastgelegde risicoruimte. Deze risicoruimte dient dan tevens als randvoorwaarde voor ruimtelijke ontwikkelingen. In deze risico-inventarisatie is rekening gehouden met de brieven die door het Ministerie van V&W zijn uitgegeven over de stand van zaken met betrekking tot het basisnet en de concept Amvb. Vooralnog dient getoetst te worden aan het huidige beleid: de Circulaire Rnvgs.

In de concept Amvb wordt voor (vaar)wegen met veel vervoer van brandbare vloeistoffen ook rekening gehouden met een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het PAG is een zone van 30 meter aan weerszijden van de weg. Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen het PAG moet het bevoegd gezag onderbouwen, waarom het de ontwikkelingen wil toestaan. Het basisnet gaat vooralnog niet gelden voor provinciale en gemeentelijke wegen.

3 UITGANGSPUNTEN KWANTITATIEVE RISICOANALYSE

Het risico van het transport van gevaarlijke stoffen is berekend met de risicoberekeningsmethodiek RBMII plus (versie 1.3, oktober 2008). Voor deze berekening zijn de volgende gegevens benodigd:

- De transportintensiteit van gevaarlijke stoffen;
- Wegtype waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- Breedte van de weg;
- Weerstation;
- Het aantal personen langs de route, dat wordt blootgesteld aan de gevolgen van een ongeval. De bevolkingsdichtheden worden aangegeven in vlakken langs de route. De grootte van de vlakken, de afstand ten opzichte van de route, evenals de dichtheid zijn hiervoor invoerparameters. In de rapportage wordt dit benoemd als "bevolking".
- Overige bijzonderheden aan het te berekenen traject (bijvoorbeeld een tunnel).

Het groepsrisico is berekend voor 5 situaties:

1. Huidige situatie.
2. Toekomstige situatie.
3. Toekomstige situatie, exclusief aanpassing vervoerscijfers.
4. Toekomstige situatie, exclusief nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.
5. Toekomstige situatie, exclusief nieuwe ligging N201.

De situaties 3, 4 en 5 geven inzicht in de mate waarin respectievelijk de vervoerscijfers, de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en de nieuwe ligging bijdragen aan de verandering van de risico's ten opzichte van de huidige situatie.

In de onderstaande tabel wordt toelicht wat onder deze situaties wordt verstaan.

Tabel 1: Toelichting op de doorberekende situaties.

Situatie	Vervoerscijfers	Bevolkingsgegevens	Ligging N201
1. Huidige situatie	2010	2010	2010
2. Toekomstige situatie	2020	2020	2020
3. Toekomstige situatie, exclusief aanpassing vervoerscijfers	2010	2020	2020
4. Toekomstige situatie, exclusief nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	2020	2010	2020
5. Toekomstige situatie, exclusief nieuwe ligging N201/Fokkerweg	2020	2020	2010

3.1 Transportintensiteiten

De toegepaste transportintensiteiten van gevaarlijke stoffen over de N201 zijn afkomstig van de gemeente Haarlemmermeer. Zie tabel 2 voor de toegepaste vervoercijfers voor 2010 en 2020.

Tabel 2: Toegepaste vervoercijfers gevaarlijke stoffen per jaar over de N201.

Stofcategorie	Omschrijving	2010	2020
GF3	Brandbaar tot vloeistof verdicht gas, bijvoorbeeld LPG	110	825 ⁴
LF1	Brandbare vloeistof	2056	2272
LF2	Zeer brandbare vloeistof	1028	1136
LT1	Zeer licht toxische vloeistof ⁵	0	0
LT2	Licht toxische vloeistof ⁵	0	0

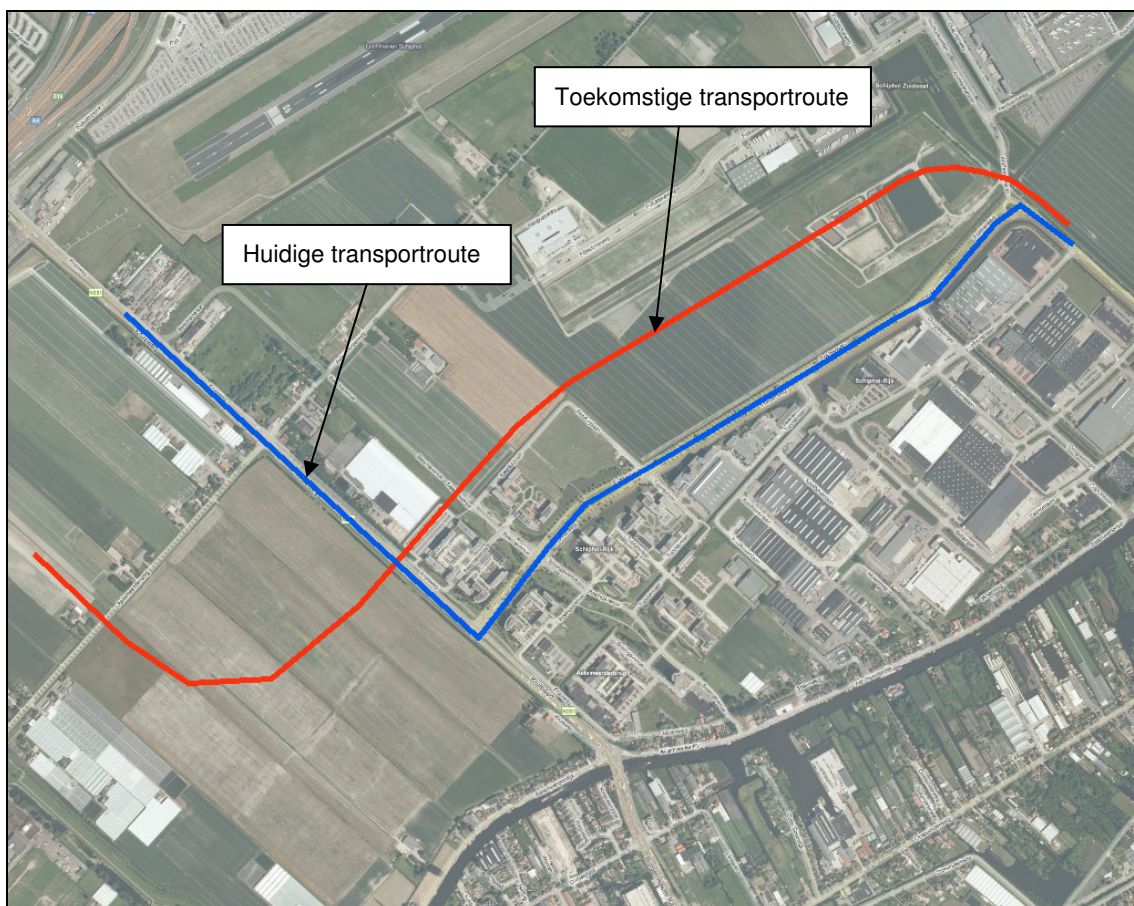
De verschillende stofcategorieën kennen verschillende scenario's met bijbehorende effecten bij een eventuele calamiteit. In bijlage 5 zijn deze mogelijke scenario's beschreven.

3.2 Ligging transportroute

Voor de ligging van de huidige en de toekomstige transportroute van de N201 is een wegvak van ongeveer twee kilometer lengte onderzocht. Zie afbeelding 3 voor de huidige en toekomstige ligging van het onderzochte wegvak van de N201.

⁴ De transportroute van gevaarlijke stoffen zal in de toekomstige situatie wijzigen ten opzichte van de huidige transportroute. Dit heeft consequenties voor de transportaantallen van gevaarlijke stoffen. Voor de toekomstige transportroute van gevaarlijke stoffen zijn meerdere varianten mogelijk. Aangezien de toekomstige variant nog niet is vastgesteld, is gerekend met de worstcase variant (825 transporten GF3 per jaar). Deze verandering van de transportroute gevaarlijke stoffen betreft een autonome ontwikkeling. Dit betekent dat verlegging van de N201 geen verkeersaanzuigende werking heeft.

⁵ Deze stofcategorie wordt niet vervoerd. Het is echter mogelijk dat er toch incidenteel vervoer van deze stofcategorie plaatsvindt. Daarom is in bijlage 5 een beschrijving van het scenario opgenomen.



Afbeelding 3: Ligging van de doorberekende transportroute van de N201 in 2010 en 2020².

3.3 Overige invoergegevens transportroute

Voor de overige invoergegevens van de onderzochte wegvakken geldt, dat:

- de huidige en toekomstige transportroute een weg betreft buiten de bebouwde kom.
- de breedte van de huidige transportroute 30 meter is en van de toekomstige transportroute 18 meter⁶.
- Het weerstation Schiphol is.
- Er geen bijzonderheden op het traject zijn, noch in de huidige- noch in de toekomstige transportsituatie.⁷

Zie tabel 3 voor een overzicht van de ingevoerde gegevens.

⁶ De breedte van de weg is in de toekomstige situatie kleiner dan in de huidige situatie, dit verschil ontstaat doordat de toekomstige situatie een kleinere middenberm heeft dan de huidige situatie.

⁷ Wel dient opgemerkt te worden dat de huidige transportroute gevaarlijke stoffen in de toekomstige situatie komt te vervallen.

Tabel 3: Ingevoerde transportgegevens van zowel de huidige- als toekomstige transportsituatie.

	Huidige transportsituatie	Toekomstige transportsituatie
Type weg	Buiten de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Faalfrequentie (1/vtg.km)	3,60E-07	3,60E-07
Bijzonderheden	Geen	Geen
Breedte (meter)	30 m	18 m
Stofcategorie GF3 (aantal transporten per jaar)	110	825

3.4 Bevolkingsgegevens

De bevolkingsgegevens zijn in een gebied van 252 meter aan weerszijden van de N201 geïnterpreteerd. Onderstaand is voor zowel de huidige- als de toekomstige situatie beschreven hoe de bevolkingsgegevens zijn bepaald.

Bevolkingsgegevens huidige situatie

De bevolkingscijfers voor de huidige situatie (2010) zijn bepaald op basis van de aangeleverde bevolkingsgegevens van de gemeente Haarlemmermeer⁸ (zie bijlage 1). De aanpassingen die op deze bevolkingsgegevens zijn uitgevoerd, zijn als volgt:

- 50% aanwezigheid overdag voor inwoners in plaats van 70%⁹
- Bevolkingsvlakken zijn specifiek geïnterpreteerd:
 - Voor bevolkingsvlakken van de bijzondere objecten zijn absolute aantallen toegepast.
 - Voor de overige bevolkingsvlakken is uitgegaan van dichtheden in "personen per hectare".

Zie afbeelding 4 voor de ligging van de toegepaste bevolkingsvlakken voor de huidige bevolking en zie tabel 4 voor de toegepaste bevolkingsaantallen voor de huidige situatie.

Bevolkingsgegevens toekomstige situatie

De bevolkingsgegevens voor de toekomstige situatie (2020) zijn eveneens bepaald op basis van de aangeleverde bevolkingsgegevens van de gemeente Haarlemmermeer¹⁰ en zijn op dezelfde wijze verwerkt als in de huidige situatie. Tevens is rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkeling van het SLP (Schiphol Logistics Park) en de ruimtelijke ontwikkelingen op Schiphol-Rijk. De ontwikkeling van het SLP is verwerkt op basis van het rapport "Rapport externe veiligheid Oostlob SLP" van 9 maart 2007, uitgegeven door het bureau SAVE. De ruimtelijke ontwikkeling op Schiphol Rijk betreft de realisatie van 70.000 m² bvo (bruto vloer oppervlak) kantoorruimte waarvan 35.000 m² vóór 2020 wordt gerealiseerd. De overige 35.000 m² bvo kantoorruimte wordt na 2020 gerealiseerd en is daarom niet verder meegenomen in de risicoberekening.¹¹ De realisatie van de 35.000 m² bvo kantoorruimte vóór 2020 betreft de ontwikkeling "campus Schiphol-Rijk".¹² Zie afbeelding 4 voor de ligging van de toegepaste bevolkingsvlakken van de toekomstige situatie en tabel 4 voor de toegepaste bevolkingsaantallen van de toekomstige situatie.

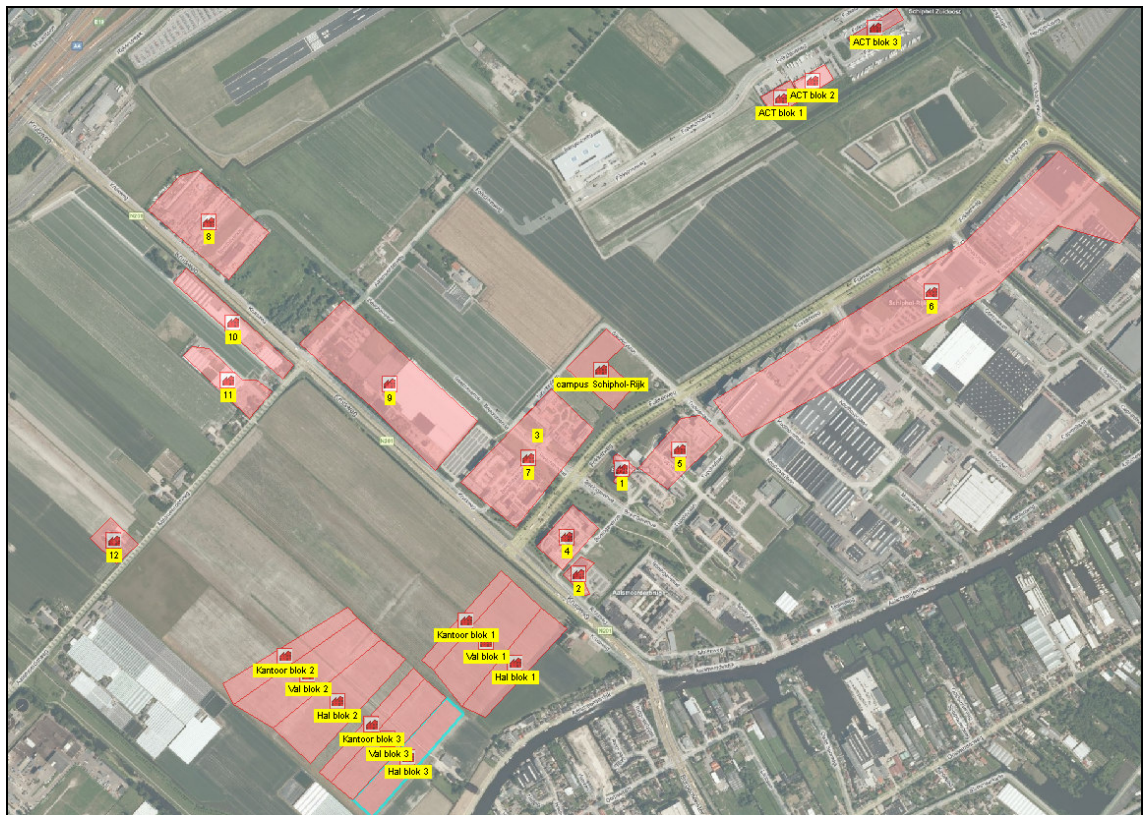
⁸ Aangeleverd op 6 juli 2009.

⁹ Bron: handreiking verantwoordingplicht groepsrisico.

¹⁰ Uitgezonderd de bevolkingsgegevens van de ontwikkeling "Schiphol Logistics Park".

¹¹ Dit is telefonisch op 30 juli 2009 afgestemd met de gemeente Haarlemmermeer, dhr. Reijneveld.

¹² De bevolkingsgegevens van de ruimtelijke ontwikkeling campus Schiphol-Rijk is afkomstig van de gemeente Haarlemmermeer. Zie ook bijlage 1.



Afbeelding 4: ligging bevolkingsvlakken.

Tabel 4: Bevolkingaantallen per vlak

Naam vlak	2010 (pers.)		2020 (pers.)	
	Dag	Nacht	Dag	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
Schiphol zuid-oost ACT ¹⁵ blok 1	50	0	50	0
Schiphol zuid-oost ACT blok 2	50	0	50	0
Schiphol zuid-oost ACT blok 3	50	0	50	0

Fractie buiten/binnen

Voor het bepalen van het mogelijke aantal betrokkenen bij een incident zijn naast bevolkingsdichtheden ook gegevens nodig met betrekking tot het verblijf binnenshuis versus buitenshuis. Afhankelijk van het effect (explosie, brand of giftige wolk), kan het verblijf binnenshuis al dan niet bescherming bieden. Uitgegaan is van de standaardfracties van het programma RBMII, namelijk 7% gedurende de dagperiode en 1% gedurende de nachtperiode buiten.

¹³ De afkorting HAL betreft Transport en Logistiek.

¹⁴ De afkorting VAI betreft Value Added Logistics.

¹⁵ De afkorting ACT betreft Amsterdam Connecting Trade

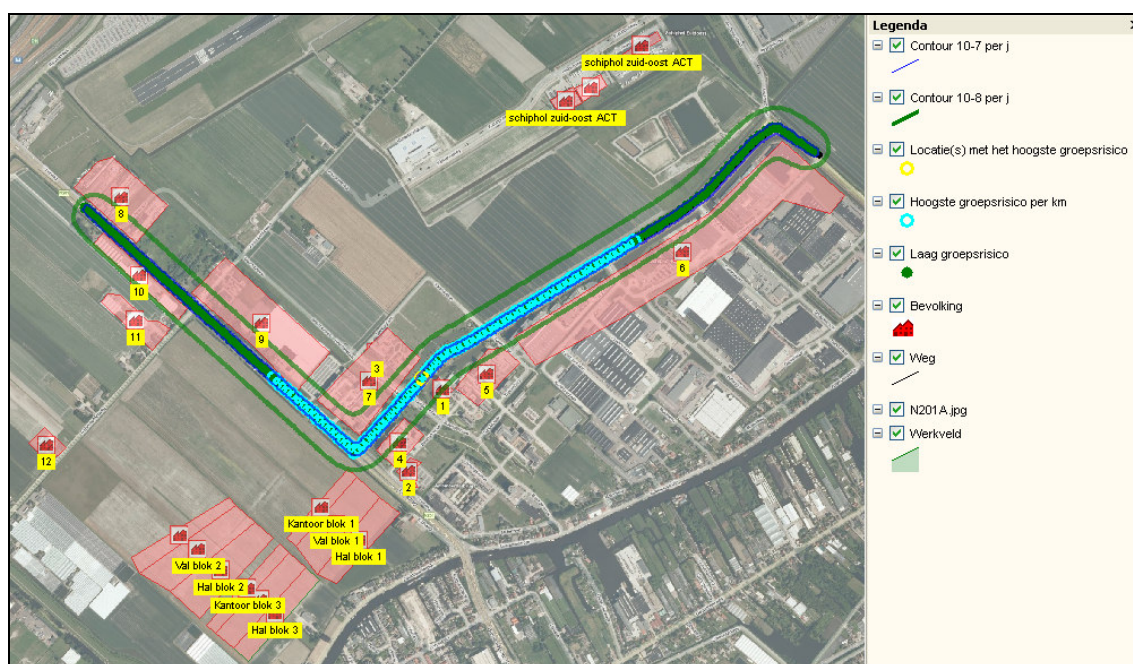
4 RESULTATEN KWANTITATIEVE RISICOANALYSE

In dit hoofdstuk zijn de berekeningsresultaten weergegeven. Het plaatsgebonden risico per jaar is gepresenteerd op een luchtfoto van de gemeente Haarlemmermeer. Het plaatsgebonden risico per jaar is alleen afhankelijk van de eigenschappen van de weg (o.a. wegtype en aantal transporten gevaarlijke stoffen). De berekende contouren zijn gepresenteerd voor de huidige en toekomstige transportsituatie.

Het groepsrisico wordt per doorgerekende situatie gepresenteerd in tabelvorm met de waarde '# x OW'. Dit is het maximale quotiënt van het groepsrisico en de oriëntatiewaarde dat volgt uit de kwantitatieve risicoanalyse. Bij een getal groter dan 1 is er sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Bij waarden kleiner dan 1, blijft het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Een toename van het quotiënt duidt op een toename van het groepsrisico; een afname op een afname van het groepsrisico.

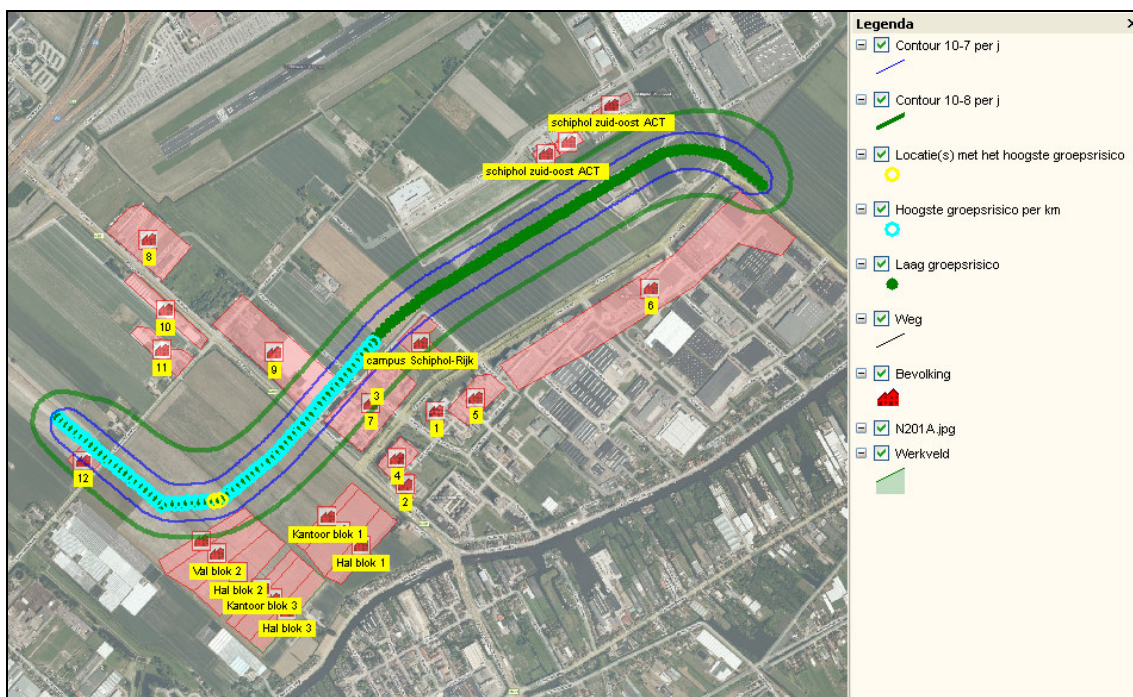
4.1 Plaatsgebonden risico per jaar

Afbeelding 5 geeft de plaatsgebonden risicocontouren per jaar weer voor de huidige transportsituatie (situatie 1 zoals omschreven in tabel 1). De afbeelding laat zien dat er geen 10^{-6} en geen 10^{-7} plaatsgebonden risico berekend wordt buiten de weg.



Afbeelding 5: Plaatsgebonden risicocontour huidige transportsituatie (Situatie 1).

Afbeelding 6 geeft de plaatsgebonden risicocontouren per jaar weer voor de toekomstige transportsituatie (situatie 2 als omschreven in tabel 1). De afbeelding laat zien dat er geen 10^{-6} maar wel een 10^{-7} plaatsgebonden risico berekend wordt buiten de weg. De toename van het plaatsgebonden risico ten opzichte van de huidige situatie wordt veroorzaakt door de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N201/Fokkerweg van 110 transporten per jaar van stofcategorie GF3 in de huidige situatie naar 850 transporten per jaar in de toekomstige situatie.



Afbeelding 6: Plaatsgebonden risicocontouren toekomstige transportsituatie (Situatie 2).

4.2 Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor de volgende vijf 5 situaties (zie ook tabel 1):

1. Huidige situatie
2. Toekomstige situatie
3. Toekomstige situatie, exclusief aanpassing vervoerscijfers
4. Toekomstige situatie, exclusief nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
5. Toekomstige situatie, exclusief nieuwe ligging N201

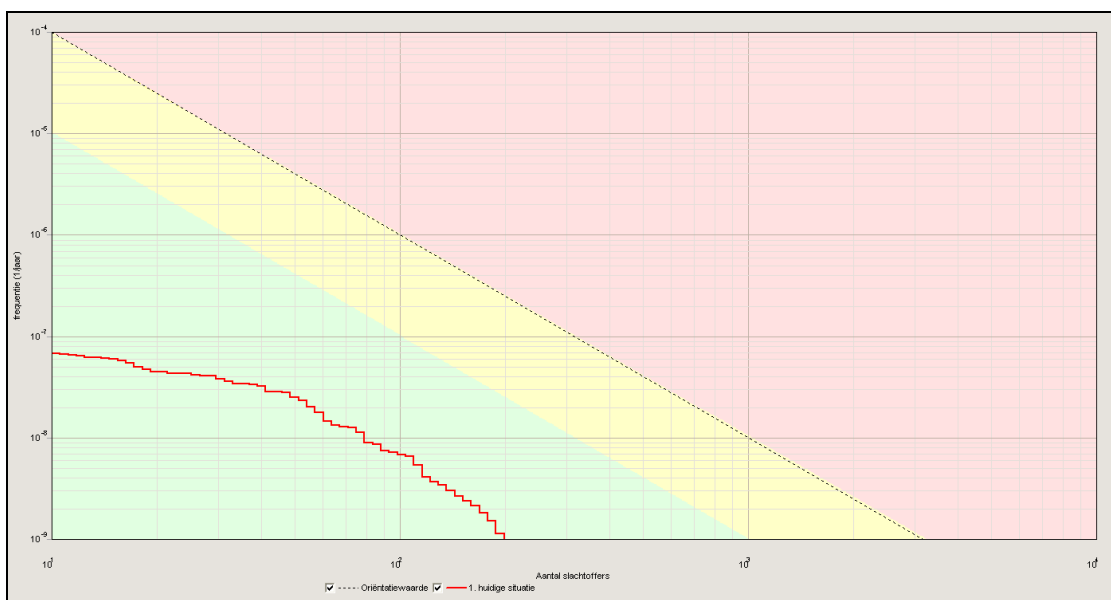
Hierna worden per situatie de kenmerken van het groepsrisico en bijbehorende FN-curve weergegeven. In bijlage 3 is per situatie de kilometer met het hoogste groepsrisico weergegeven.

Situatie 1: Huidige situatie

In onderstaande tabel en afbeelding zijn de rekenresultaten van de groepsrisicoberekening weergegeven van situatie 1. Hieruit kan worden opgemaakt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Het groepsrisico bedraagt maximaal 0,008 maal de oriëntatiewaarde, dit is bij 109 slachtoffers.

Tabel 5: rekenresultaten groepsrisico berekening situatie 1.

Eigenschap	Waarde
Max. frequentie	6,8E-8 bij 11 slachtoffers
Max. aantal slachtoffers	199 bij een frequentie van 1,1E-9
Normwaarde GR # x OW	0,008 bij 109 slachtoffers



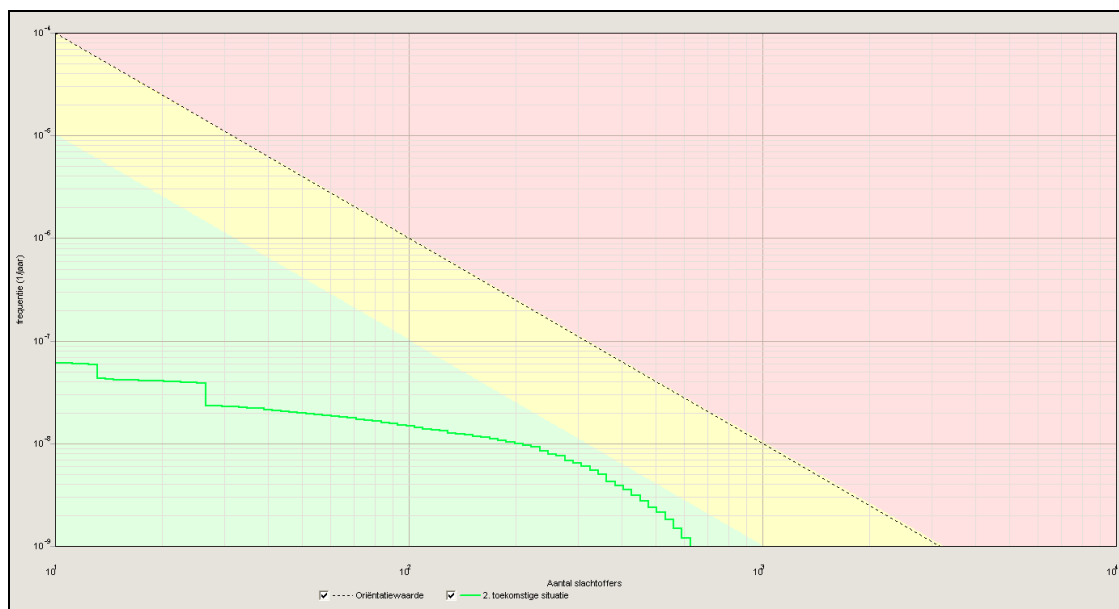
Afbeelding 7: fN-Curve situatie 1.

Situatie 2: Toekomstige situatie

In onderstaande tabel en afbeelding zijn de rekenresultaten van de groepsrisicoberekening weergegeven van situatie 2. Hieruit kan worden opgemaakt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Het groepsrisico bedraagt maximaal 0,066 maal de oriëntatiewaarde, dit is bij 362 slachtoffers.

Tabel 6: rekenresultaten groepsrisico berekening situatie 2.

Eigenschap	Waarde
Max. frequentie	6,1E-8 bij 11 slachtoffers
Max. aantal slachtoffers	624 bij een frequentie van 1,2E-9
Normwaarde GR # x OW	0,066 bij 362 slachtoffers



Afbeelding 8: fN-Curve situatie 2.

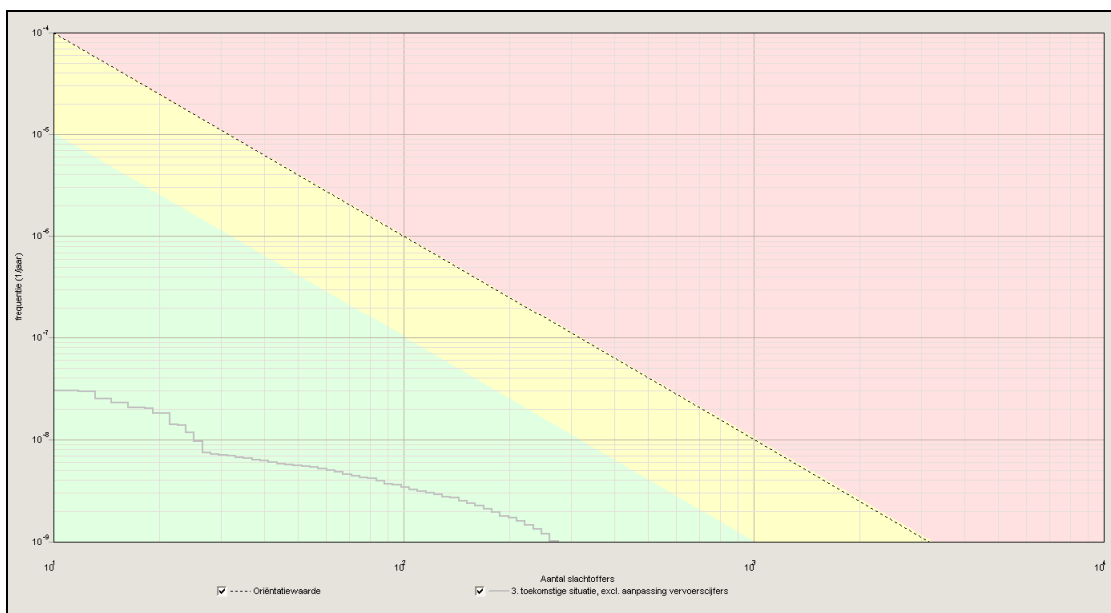
Op basis van het quotiënt tussen het groepsrisico en de oriëntatiewaarde neemt het groepsrisico in situatie 2 met een factor 8,25 toe ten opzichte van de huidige situatie (1).

Situatie 3: Toekomstige situatie, exclusief aanpassing vervoerscijfers

In onderstaande tabel en afbeelding zijn de rekenresultaten van de groepsrisicoberekening weergegeven van situatie 3. Hieruit kan worden opgemaakt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Het groepsrisico bedraagt maximaal 0,008 maal de oriëntatiewaarde, dit is bij 248 slachtoffers.

Tabel 7: rekenresultaten groepsrisico berekening situatie 3

Eigenschap	Waarde
Max. frequentie	3,0E-8 bij 11 slachtoffers
Max. aantal slachtoffers	276 bij een frequentie van 1,0E-9
Normwaarde GR # x OW	0,008 bij 248 slachtoffers



Afbeelding 9: fN-Curve situatie 3.

Op basis van het quotiënt tussen het groepsrisico en de oriëntatiewaarde kan worden gesteld dat het groepsrisico in situatie 3 kleiner is dan in situatie 2. Het enige verschil tussen beide situaties is dat in situatie 3 gerekend is met de huidige transportaantallen. Uit de vergelijking van beide situaties kan worden afgeleid dat de toename van het groepsrisico in de toekomstige situatie ten minste voor een deel wordt veroorzaakt door een toename van het aantal transporten van gevaarlijke stoffen¹⁶. De toename van het transport van gevaarlijke stoffen resulteert in een toename van het quotiënt van groepsrisico en oriëntatiewaarde met een factor 8,25.

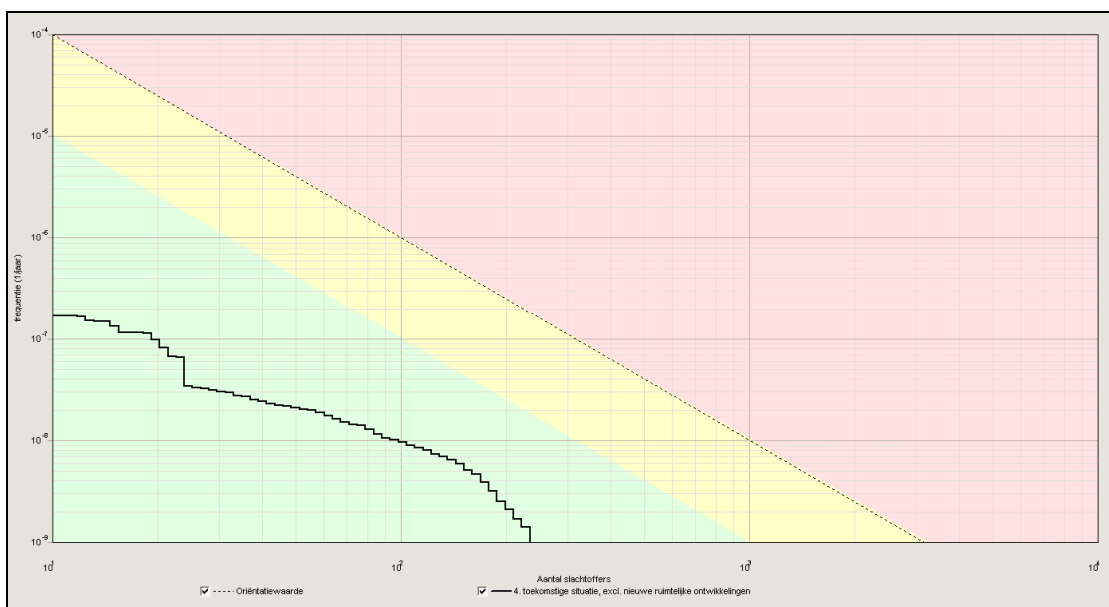
¹⁶ De toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt veroorzaakt door de autonome ontwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit geldt voor de gehele rapportage waar gesproken wordt van een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zie voetnoot 3 voor een nadere toelichting.

Situatie 4: Toekomstige situatie, exclusief nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

In onderstaande tabel en afbeelding zijn de rekenresultaten van de groepsrisicoberekening weergegeven van situatie 4. Hieruit kan worden opgemaakt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Het groepsrisico bedraagt maximaal 0,013 maal de oriëntatiewaarde, dit is bij 152 slachtoffers.

Tabel 8: rekenresultaten groepsrisico berekening situatie 4.

Eigenschap	Waarde
Max. frequentie	1,7E-7 bij 11 slachtoffers
Max. aantal slachtoffers	234 bij een frequentie van 1,4E-9
Normwaarde GR # x OW	0,013 bij 152 slachtoffers



Afbeelding 10: fN-Curve situatie 4.

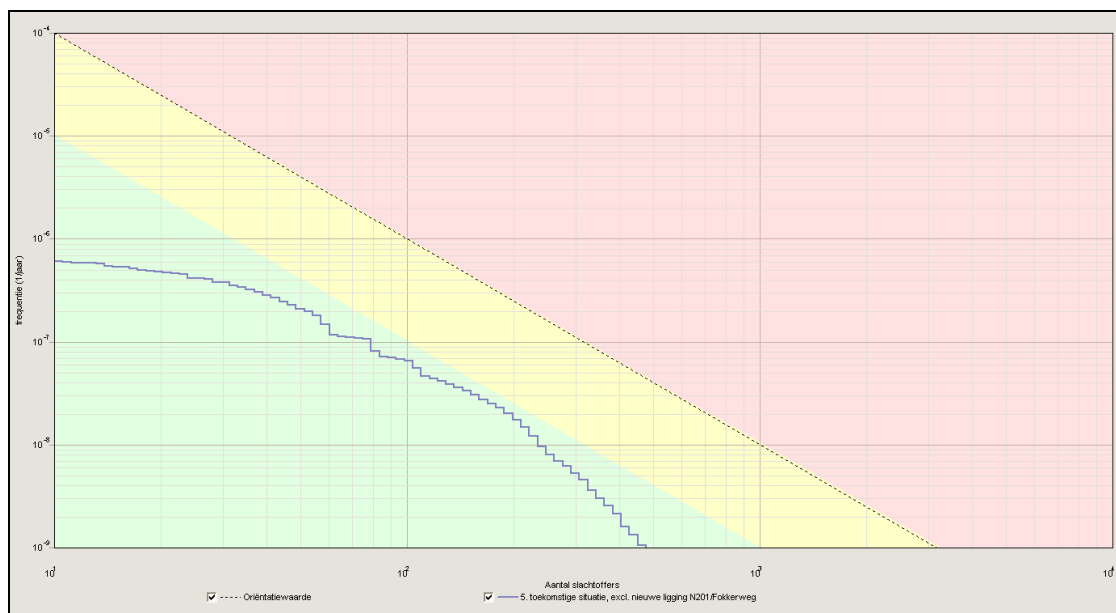
Op basis van het quotiënt tussen het groepsrisico en de oriëntatiewaarde kan worden gesteld dat het groepsrisico in situatie 4 kleiner is dan in situatie 2. Het enige verschil tussen beide situaties is dat in situatie 4 gerekend is met de huidige personendichtheden en dus zonder de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Uit de vergelijking van beide situaties kan worden afgeleid dat de toename van het groepsrisico in de toekomstige situatie (ten opzichte van de huidige situatie) ten minste voor een deel wordt veroorzaakt door een toename van het aantal personen in het invloedsgebied van de N201+. De toename van het aantal personen resulteert in een toename van het quotiënt van groepsrisico en oriëntatiewaarde met een factor 5,1.

Situatie 5: Toekomstige situatie, exclusief nieuwe ligging N201

In onderstaande tabel en afbeelding zijn de rekenresultaten van de groepsrisicoberekening weergegeven van situatie 5. Hieruit kan worden opgemaakt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Het groepsrisico bedraagt maximaal 0,081 maal de oriëntatiewaarde, dit is bij 189 slachtoffers.

Tabel 9: rekenresultaten groepsrisico berekening situatie 5.

Eigenschap	Waarde
Max. frequentie	6,1E-7 bij 11 slachtoffers
Max. aantal slachtoffers	476 bij een frequentie van 1,1E-9
Normwaarde GR # x OW	0,081 bij 189 slachtoffers



Afbeelding 11: fN-Curve situatie 5.

Op basis van het quotiënt tussen het groepsrisico en de oriëntatiewaarde kan worden gesteld dat het groepsrisico in situatie 5 groter is dan in situatie 2. Het enige verschil tussen beide situaties is dat in situatie 5 gerekend is met de huidige ligging van de weg. Uit de vergelijking van beide situaties kan worden afgeleid dat de verlegging van de weg op zichzelf gunstig is voor het groepsrisico. De verlegging van de weg resulteert in een afname van het quotiënt van groepsrisico en oriëntatiewaarde (factor 0,81).

4.3 Invloedsgebieden

In verband met de verantwoording van het groepsrisico is voor de drie vervoerde stofcategorieën tevens onderzocht of zich objecten bevinden, bestemd voor verminderd zelfredzame personen, binnen het invloedsgebied van de N201¹⁷. De resultaten van de toetsing zijn weergegeven in onderstaande tabel:

¹⁷ Op basis van kwetsbare objecten risicokaart, geraadpleegd op 27 januari 2011.

Tabel 10: Toetsing ligging objecten bestemd voor verminderd zelfredzame personen binnen invloedsgebied.

Stofcategorie	Invloedsgebied (m)	2010	2020
		Verminderd zelfredzame personen	Verminderd zelfredzame personen
GF3	252	Ja	Ja
LF1	40 ¹⁸	Nee	Nee
LF2	40 ¹⁸	Nee	Nee

¹⁸ Bepaald op basis van RBM II.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.1 Conclusies

Het plaatsgebonden risico per jaar en het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de N201/Fokkerweg zijn berekend met RBMII (versie 1.3.0). Uit de risicoberekeningen kan het onderstaande worden geconcludeerd:

Plaatsgebonden risico

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N201/Fokkerweg en de N201+ (variant gestrekte ligging) wordt noch in de huidige transportsituatie (2010) noch in de toekomstige transportsituatie (2020) een 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour berekend. Het plaatsgebonden risico levert daarom geen beperkingen op voor de omlegging van de N201.

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor 5 situaties. Per situatie is de maximale verhouding tussen het groepsrisico (GR) en de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW) bepaald. Bij een verhouding kleiner dan 1 is er geen sprake van overschrijding van de oriëntatiewaarde (zie onderstaande tabel):

Tabel 11: Normwaarde GR van de berekende situaties

Situatie	Normwaarde GR # x OW
1. Huidige situatie	0,008
2. Toekomstige situatie	0,066
3. Toekomstige situatie, exclusief aanpassing vervoerscijfers	0,008
4. Toekomstige situatie, exclusief nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	0,013
5. Toekomstige situatie, exclusief nieuwe ligging N201/Fokkerweg	0,081

Uit bovenstaande tabel kan worden geconcludeerd, dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico in de huidige en de toekomstige situatie niet wordt overschreden. Wel is er een toename van het groepsrisico in de toekomstige situatie. Deze toename wordt veroorzaakt door een toename van het aantal aanwezige personen binnen het invloedsgebied en door de toename van het aantal transporten van gevaarlijke stoffen per jaar. De omlegging van de N201 draagt op zichzelf niet bij aan de toename van het groepsrisico.

5.2 Aanbevelingen

Conform de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen dient het bevoegd gezag (i.c. het bevoegd gezag RO: burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer) bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of bij een toename van het groepsrisico een "verantwoording van het groepsrisico" af te leggen. Aangezien hier sprake is van een toename van het groepsrisico, moet het bevoegd gezag in dit geval het groepsrisico verantwoorden. In bijlage 2 is een overzicht gegeven van de gegevens die betrokken moeten worden bij de verantwoording. In bijlage 5 is een overzicht gegeven van de scenario's en effecten waarmee rekening moet worden gehouden in de

verantwoording. Daarbij is van belang dat zich in het invloedsgebied van de verschillende stoffen die vervoerd worden, objecten aanwezig zijn (mede) bestemd voor verminderd zelfredzame personen.

6 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Noord-Holland - Projectbureau N201+
Project	: Kwantitatieve risicoanalyse externe veiligheid
Dossier	: D354-401-001
Omvang rapport	: 22 pagina's
Auteur	: Merle de Lange
Bijdrage	: Ralph Brugman
Interne controle	: Simone van Dijk en Anita van Blanken
Projectleider	: Simone van Dijk
Projectmanager	: Johan van Middelaar
Datum	: 3 februari 2011
Naam/Paraaf	:

BIJLAGE 1 Aangeleverde bevolkingsgegevens gemeente Haarlemmermeer

De onderstaande afbeelding geeft de aangeleverde bevolkingsgegevens weer van de gemeente Haarlemmermeer. Volgens de gemeente Haarlemmermeer blijven de bevolkingsgegevens in 2010 en 2020 ongewijzigd.

Beukenhorst Zuid		Inw 2009	Inw 2019		Wp 2009	Wp 2019			Totaal verblijvenden	2009	2019		
Vlak 1		39	39	Dag	133	136			Dag	180	183		
Rozenburg		55	55	Nacht	0	0			Nacht	59	60		
200 meter buffer													
		Inw 2009	Inw 2019		Wp 2009	Wp 2019	Personen	2009	2019	Totaal verblijvenden	2009	2019	
Vlak 2		0	0	Dag	2.304	2.945	Hotel	Dag	186	191	Dag	2.528	3.175
Schiphol Rijk		0	0	Nacht	47	48	Nacht	93	95	Nacht	144	147	
200 meter buffer							KDV	Dag	30	31			
							Nacht	0	0				
							Fasfood	Dag	8	8			
							Nacht	4	4				
Vlak 3		Inw 2009	Inw 2019		Wp 2009	Wp 2019			Totaal verblijvenden	2009	2019		
SLP		14	14	Dag	12	482			Dag	26	496		
200 meter buffer				Nacht	0	0			Nacht	20	20		

Opmerkingen

- 1 3 vlakken; functioneel verschillend: Rozenburg, Schiphol Rijk en SLP
- 2 Inwoners s' nachts 100%, overdag 70% aanwezig
- 3 Het aantal aanwezige personen binnen 200 meter combi buffer N201 oud en nieuw
- 4 Dit over een lengte van 1 km !?
- 5 Personen zijn inwoners (Inw), werkzame personen (Wp) of anders aanwezigen (bv Hotel of KDV) in 2009 en 2019.
- 6 Inwoners overdag 70% aanwezig; op bedrijventerreinen niet
- 7 Standaard groei bestaande bedrijven 2,5%; extra groei zie werkblad Wp 2019: SLP en Schiphol Rijk volgens methode AdR
- 8 Gemiddeld aantal inwoners per adres Haarlemmermeer is 2,2

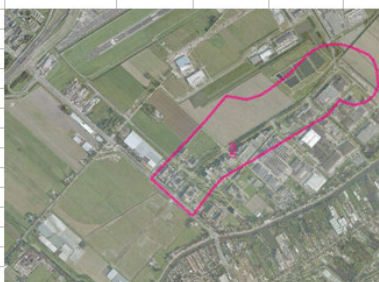
Overzicht



Vlak 1



Vlak 2



Vlak 3



Extra wp in 2019

Schiphol Rijk totaal 2020 1.167

70.000 m2 bvo en 60 m2 per wp

Afbeelding 12: Aangeleverde bevolkingsgegevens gemeente Haarlemmermeer deel 1.

From: Reijneveld, Ad [Ad.Reijneveld@haarlemmermeer.nl]
 To: Brugman, Ralph
 Cc:
 Subject: RE: aanpassingen rijksweg N201
 Attachments: Schiphol Zuid-oost ACT.jpg (293 KB)

Sent: Fri 02/07/2010 12:45

Hallo Ralph,

In het (nieuwe) paarse gebied mis je nu een drietal panden uit het logistieke gebied Schiphol Zuid-oost (ACT).

Per pand moet minimaal rekening gehouden worden met 50 werkzame personen overdag, 's nachts nul.
 Dus totaal extra 150 overdag voor 1 blok (zie situatie op het kaartje).

Dit is antwoord op vraag 2.

Vraag 1: ja!

Ad Reijneveld
 Team ERSC
 Cluster Beleid
 023-5676496
ad.reijneveld@haarlemmermeer.nl
 Gemeente Haarlemmermeer
 Raadhuisplein 1
 2132 TZ Hoofddorp
 Postbus 250
 2130 AG Hoofddorp

Van: Brugman, Ralph [mailto:ralph.brugman@dhv.com]

Verzonden: vrijdag 2 juli 2010 8:41

Aan: Reijneveld, Ad

CC: Lange, Merle de

Onderwerp: aanpassingen rijksweg N201

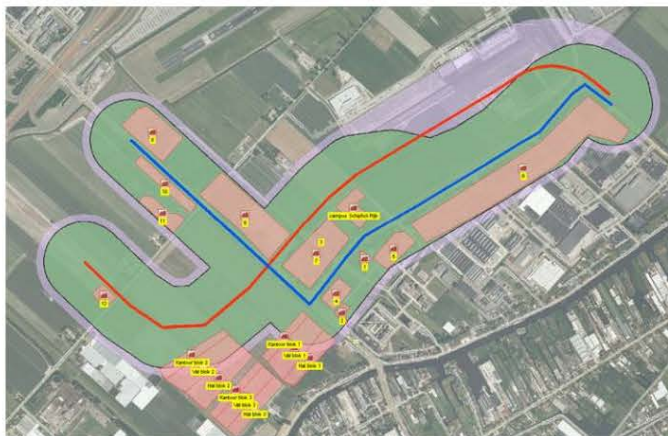
Urgentie: Hoog

Geachte heer Reijneveld,

Naar aanleiding van de aangepaste ligging van de nieuwe weg rijksweg N201 doe ik u deze mail toekomen. In juli 2009 heeft u opmerkingen gemaakt over de bevolkingsvlakken van mijn collega Merle de Lange. Deze bevolkingsvlakken zijn destijds geïnventariseerd tot 200 meter. Door vernieuwde inzichten is gebleken dat het invloedsgebied tot 252 dient te worden geïnventariseerd. Hierdoor zullen de bevolkingsgegevens moet worden aangevuld indien deze oude gegevens nog voldoen. Wij hebben twee vragen, namelijk:

- Vraag 1: zijn de bevolkingsgegevens die in 2009 zijn geïnventariseerd nog bruikbaar voor onze nieuwe risicoanalyses?
 Vraag 2: Kunt u ons aangeven of er nog meer bevolkingsvlakken moeten worden ingevoerd (dit ivm het invloedsgebied dat is vergroot)?

Als bijlage heb ik een plaatje toegevoegd (op rijksdriehoekscoördinaat en in te lezen in GIS) van het invloedsgebied van 252 meter en de vernieuwde ligging van de weg N201. Het plaatje bevat een groene arcering en een paarse arcering. De groene arcering betreft het oude geïnventariseerde invloedsgebied van 200 meter. Het paarse deel is het deel waar nog geen bevolkingsgegevens van zijn. Hieronder heb ik het RBM bestand met de bevolkingsvlakken zoals destijds ingevoerd (oude situatie met invloedsgebied 200 meter) toegevoegd.



Indien vraag 1 met ja wordt beantwoord, dan gaan wij ervan uit dat binnen 200 meter de gegevens (groene zone) geen aanpassing verdienen. Indien de niet zo is, dan willen wij graag ook binnen de 200 meter gegevens ontvangen.

Voor de paarse zone (eventueel ook groene zone, indien vraag 1 met nee wordt beantwoord) van dit bestand zou ik de bevolkingsgegevens van 2010 (bevolking huidig) en van 2010 (bevolking toekomstig) graag als volgt willen ontvangen:
 Een digitaal bestand (GIS of AUTOCAD) waarin vlakken zijn opgenomen waar de bevolking zich bevindt. Aan deze vlakken dienen nummers gekoppeld te zijn.
 Per vlaknummer wil ik graag weten hoeveel personen in het vlak in de dagperiode (8.00-18.30 uur) aanwezig zijn en hoeveel personen in de nachtperiode (18.30-8.00 uur).

Wij gaan ervan uit dat deze gegevens begin volgende week aangeleverd kunnen worden, zodat wij uiterlijk woensdag onze berekeningen kunnen gaan uitvoeren. Indien u nog vragen heeft, dan zie ik deze tegemoet.

Alvast bedankt voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Ralph Brugman

Afbeelding 13: Aangeleverde bevolkingsgegevens gemeente Haarlemmermeer deel 2.

BIJLAGE 2 Aspecten verantwoording groepsrisico

In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is aangegeven wanneer een verantwoording vereist is en waaruit deze verantwoording moet bestaan:

“Over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd. Het betrokken bestuursorgaan moet, al dan niet in verband met de totstandkoming van een besluit, expliciet aangeven hoe de diverse factoren zijn beoordeeld en eventuele in aanmerking komende maatregelen, zijn afgewogen. Daarbij moet steeds in overleg worden getreden met andere betrokken overheden over de te volgen aanpak. Het is raadzaam ook het bestuur van de regionale brandweer hierbij te consulteren.

In de motivering bij het betrokken besluit moeten de volgende gegevens worden opgenomen:

- het groepsrisico;
- indien van toepassing: het eerder vastgestelde groepsrisico;
- een aanduiding van het invloedsgebied;
- de aanwezige dichtheid van personen en de in de toekomst redelijkerwijs voorzienbare dichtheid per hectare in dit invloedsgebied;
- een aanduiding van de vervoersstromen, in termen van de aard en de omvang van gevaarlijke stoffen die specifiek bijdragen aan de overschrijding van de oriëntatiewaarde, alsmede een aanduiding in hoofdlijnen van de bijdrage van de verschillende transportstromen aan het groepsrisico;
- een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoersstromen in de toekomst (periode van tien jaar) met in begrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico;
- de bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (periode van tien jaar) (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst (periode van tien jaar), met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan;
- de mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen;
- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Ten behoeve van de verantwoording zullen de ministeries van BZK, VROM en van VenW in samenwerking met de medeoverheden een ‘Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico’ opstellen, waarin ook de elementen zelfredzaamheid en hulpverlening zijn opgenomen.”

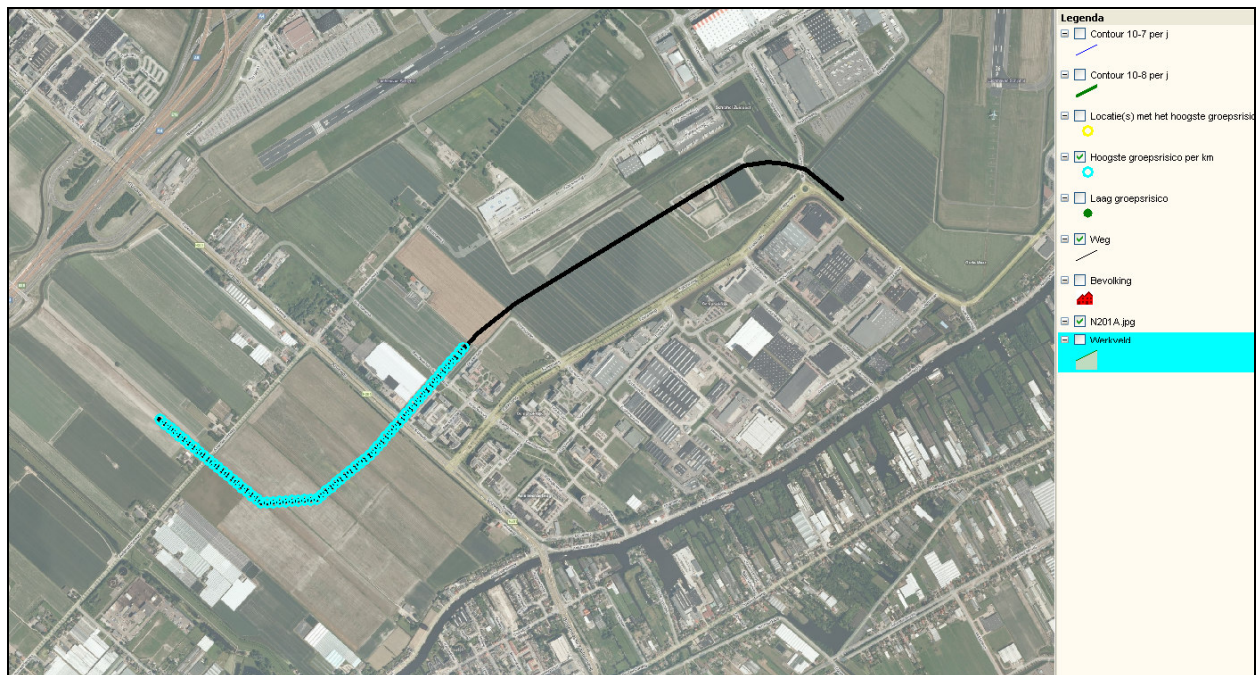
[bron: circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen]

BIJLAGE 3 Wegligging met hoogste groepsrisico per kilometer

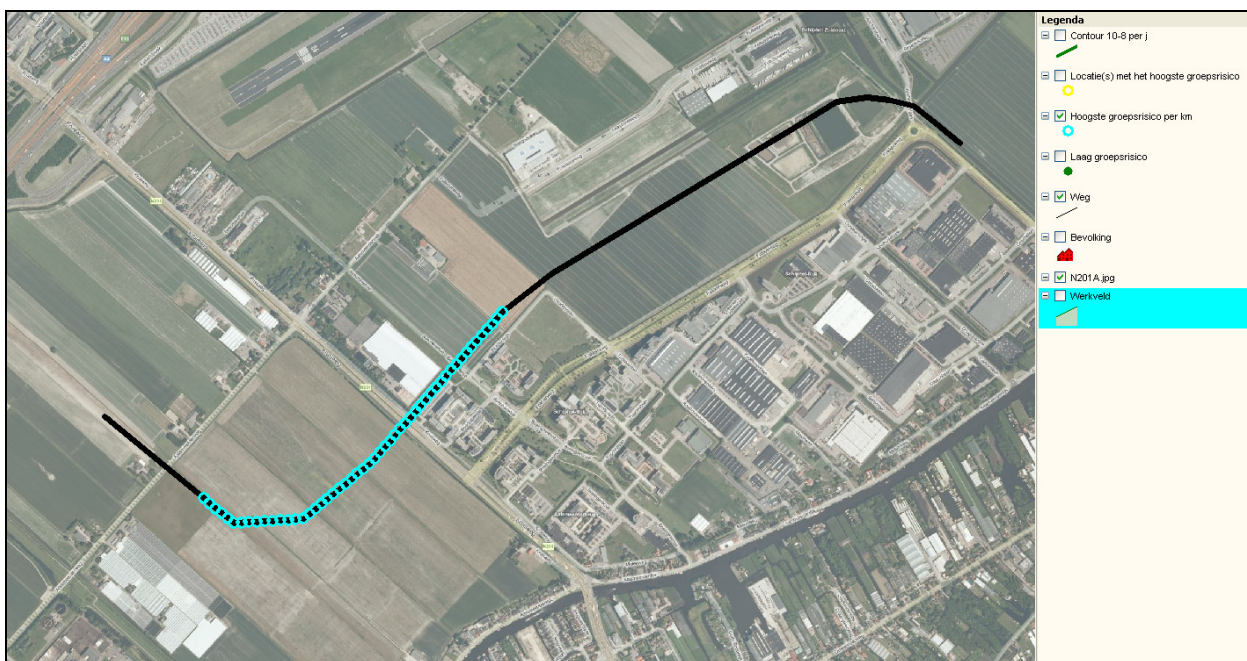
In deze bijlage is per situatie de kilometer met het hoogste groepsrisico weergegeven.



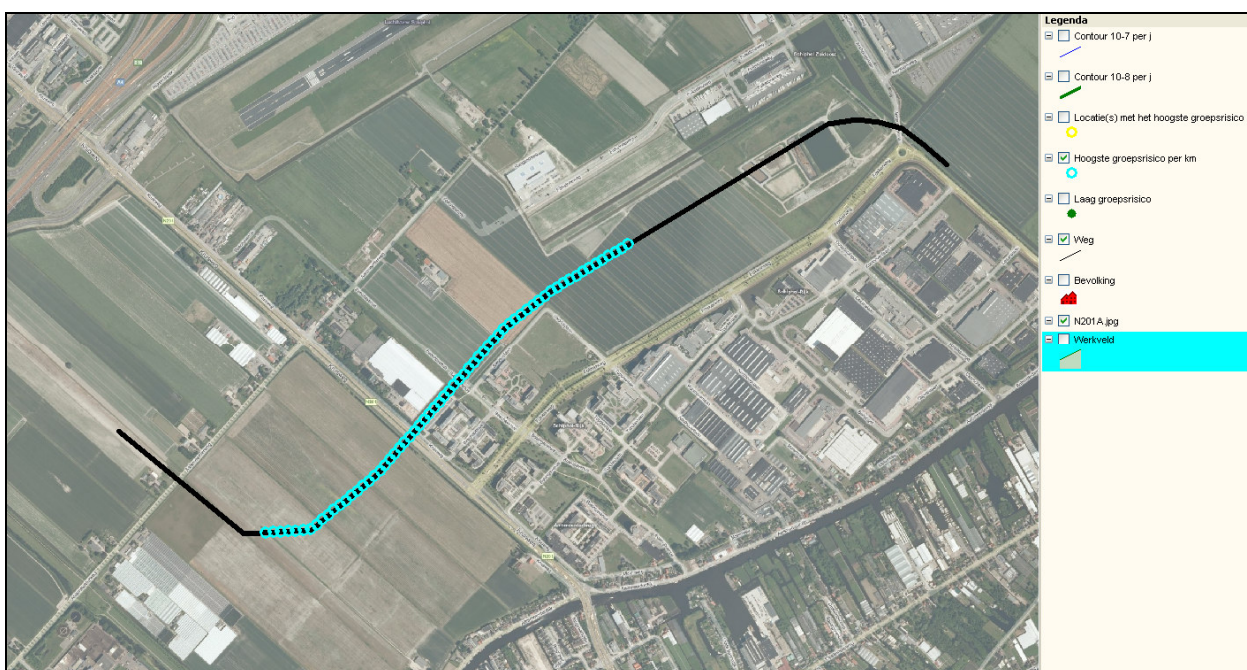
Afbeelding 14: situatie 1, huidige situatie



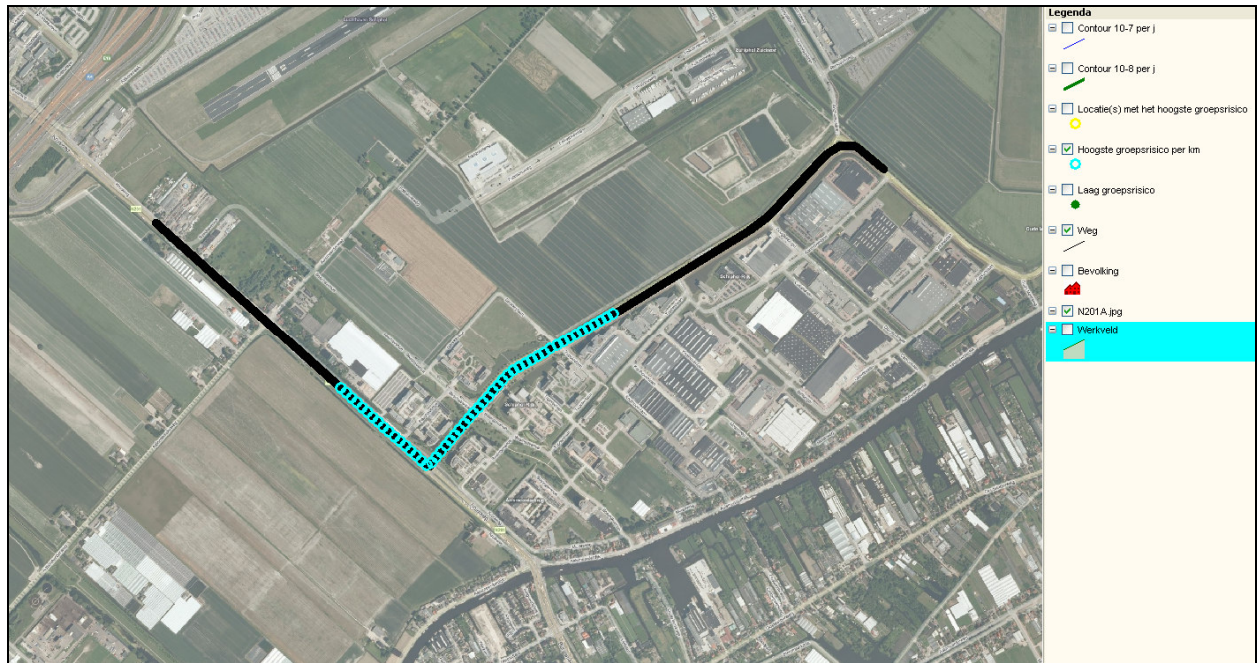
Afbeelding 15: situatie 2, toekomstige situatie



Afbeelding 16: Situatie 3, toekomstige situatie exclusief aanpassing vervoerscijfers.



Afbeelding 17: Situatie 4, toekomstige situatie exclusief nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.



Afbeelding 18: Situatie 5, Toekomstige situatie, exclusief nieuwe ligging N201.

BIJLAGE 4 Toelichting risico's aardgastransportleiding

Zoals uit het concept bestemmingsplan "omlegging N201 Schiphol Rijk" van 29-7-2010 kan worden opgemaakt, worden naast de nieuwe ligging van de N201 ook twee kleine delen van de aardgastransportleiding bestemd. Dit is een bestaande aardgastransportleiding die op twee punten de nieuwe ligging van de N201 kruist. Deze leiding is overeenkomstig de huidige ligging in het bestemmingsplan opgenomen. Overigens schrijft ook het toekomstige beleid voor buisleidingen voor (de AMvB buisleidingen) dat aardgastransportleiding expliciet in het bestemmingsplan worden opgenomen. Het bestemmingsplan "omlegging N201 Schiphol Rijk" voorziet niet in de vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten. Daarnaast beoogt het bestemmingsplan niet vooruit te lopen op (toekomstige) keuzes voor het tracé van de aardgastransportleiding en legt het plan slechts de twee punten vast waar de huidige leiding het tracé van de nieuwe N201 kruist. Om deze reden is geen nader onderzoek in het kader van externe veiligheid nodig voor de aardgastransportleiding.

BIJLAGE 5 Scenario's en effecten

Plasbrand

Bij het instantaan falen van een tankauto met zeer brandbare vloeistoffen zal een plas met zeer brandbare vloeistoffen ontstaan die bij ontsteking tot een plasbrand leidt. De ontwikkeling van dit scenario zal vrij snel plaats vinden waardoor vluchten niet altijd mogelijk is. Slachtoffers zullen vooral vallen onder de mensen in de plas of in de directe omgeving van de plas. Daarnaast bestaat er de kans op brandoverslag naar gebouwen die in de directe omgeving van het incident zijn gelegen. De plas die hierbij ontstaat, heeft een straal van 23 meter en het maximale invloedsgebied is ca. 40 meter.¹⁹

Koude BLEVE

In het rekenmodel RBM II bestaat geen warme BLEVE voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Aangezien er geen gevalideerde gegevens zijn die gebruikt kunnen worden voor het inschatten van de kans op het optreden van een warme BLEVE en daarmee de relevantie voor externe veiligheid, wordt bij de beoordeling uitgegaan van de koude BLEVE.

Een koude BLEVE ontstaat doordat de inhoud van de tankwagen, bijvoorbeeld door een botsing, ineens vrijkomt in de vorm van een vuurbal. De vuurbal heeft een straal van circa 80 meter en in het gebied tussen 80 en 135 meter kunnen ook slachtoffers vallen⁷. Gezien de snelle ontwikkeltijd zijn er geen mogelijkheden voor bronbestrijding en primaire effectbestrijding. De effectbestrijding zal daarom gericht zijn op het bestrijden van secundaire branden. Als gevolg van een BLEVE kan er bij personen longschade, brandwonden en mechanische verwondingen optreden.

Wolkbrandexplosie

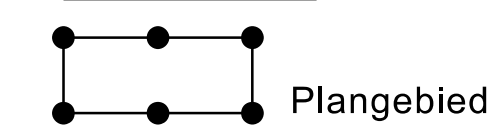
Een wolkbrand ontstaat wanneer een tot vloeistof verdicht gas bij instant falen onder druk expandeert tot een dampwolk die ontsteekt door aanwezigheid van een externe ontstekingsbron (vertraagde ontsteking). Een wolkbrand geeft zowel een drukgolf als een intense warmtestraling. Alleen personen die zich binnen de wolk bevinden zullen komen te overlijden.

Toxische wolk

Toxische stoffen kunnen vrijkomen als een tankauto met toxische stoffen het begeeft als gevolg van bijvoorbeeld een incident. Hierbij komen de toxische stoffen vrij in de vorm van een plas (bij vloeistoffen) of een wolk (bij gassen). Bij een toxische plas zal deze vervolgens (gedeeltelijk) verdampen, waarbij een toxische wolk wordt gevormd. Afhankelijk van de windrichting en de weersomstandigheden kan de toxische wolk richting het de woningen drijven.

¹⁹ Op basis van RBMII

PLANGEBIED



Plangebied

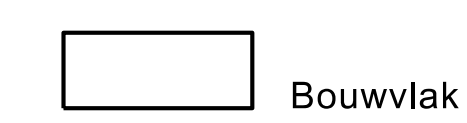
BESTEMMINGEN

- Agrarisch
- Bedrijventerrein
- Groen
- Verkeer

GEBIEDSAANDUIDINGEN

- geluidzone - gezoneerd industrieterrein
- geluidzone - industrie
- luchtvaartverkeerzone - lib
- wro-zone - wijzigingsgebied

BOUWVLAK



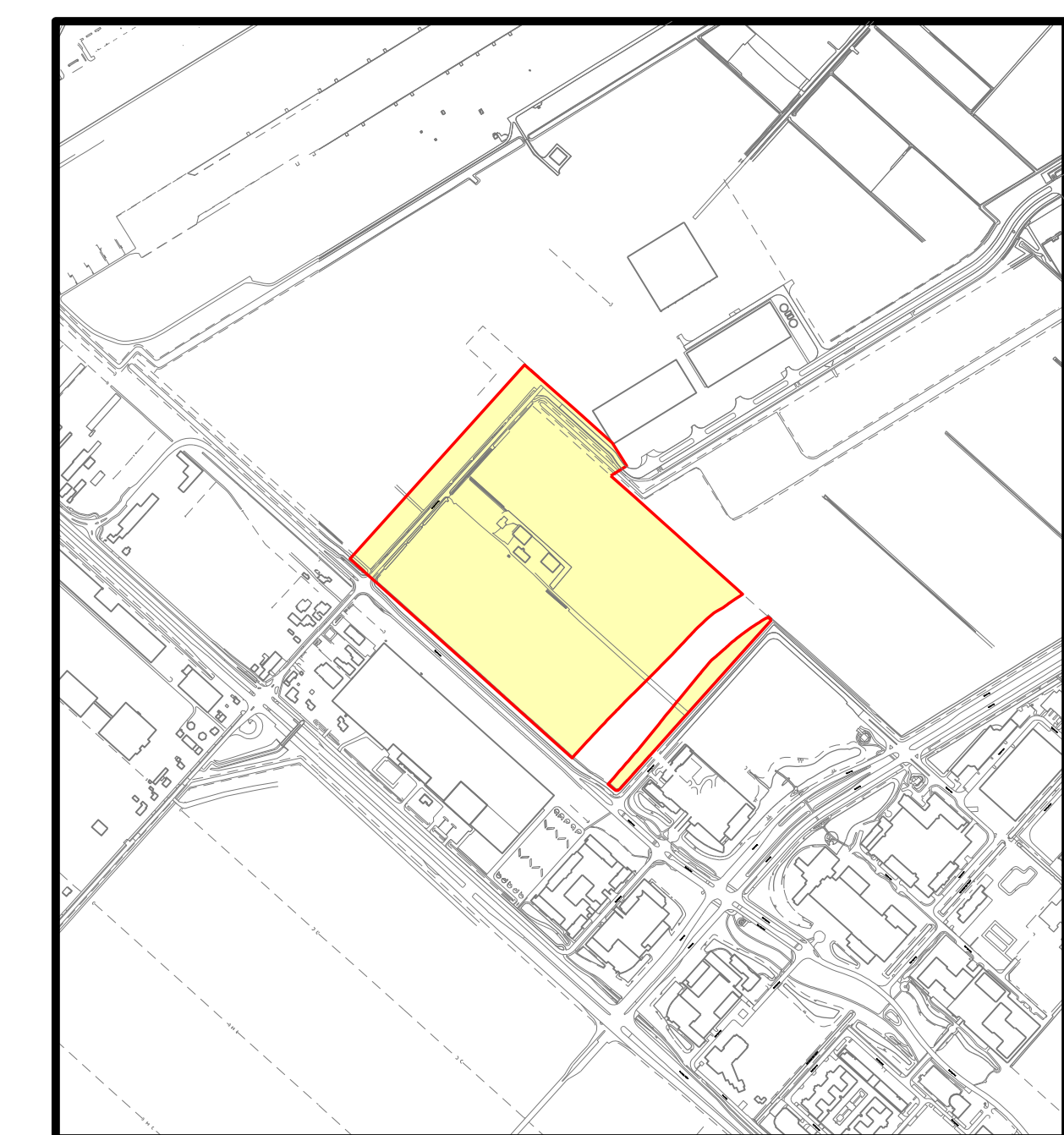
Bouwvlak

MAATVOERING

- maatvoeringsvlak
- maximale bouwhoogte (m) en maximum bebouwingspercentage (%)

VERKLARINGEN

- GBKN-gegevens
- kadastrale gegevens



bestemmingsplan
ROZENBURG CORNELIAHOEVE
verbeelding

IDN: NL.IMRO.0394.BPGrozonellahoefv-B001
 status: ontwerp
 datum: 19-03-2013
 schaal: 1:1000
 papierformaat: A0
 blad: 1 van 1

