



Bestemmingsplan

Hoofddorp De Hoek en omgeving

Toelichting

April 2013



gemeente
Haarlemmermeer

Haarlemmermeer

Hoofddorp – De Hoek en omgeving

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.0394.BPGHfddehoekomgvng-C001

projectnummer:

192201.15246.00

opdrachtleider:

ir. R.J.M.M. Schram

planstatus

datum:

12 november 2010

07 december 2010

05 juli 2011

status:

concept

voorontwerp

ontwerp

vastgesteld

© RBOI-Rotterdam bv

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan door de opdrachtgever worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van RBOI-Rotterdam bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Aard en doel	7
1.3	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Bestaande situatie	9
2.1	Begrenzing plangebied	9
2.2	Geldende plannen en regelingen	10
2.3	Ruimtelijke structuur	10
2.4	Functionele structuur	14
Hoofdstuk 3	Beleid en regelgeving	17
3.1	Inleiding	17
3.2	Rijksbeleid en Europese richtlijnen	17
3.3	Provinciaal en regionaal beleid	19
3.4	Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk 4	Nieuwe situatie	27
4.1	Inleiding	27
4.2	Ruimtelijke structuur	29
4.3	Functionele structuur	32
4.4	Duurzaamheid	34
Hoofdstuk 5	Verkeer en vervoer	37
5.1	Inleiding	37
5.2	Bereikbaarheid	38
5.3	Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling	39
5.4	Verkeersveiligheid	40
5.5	Parkeren	41
5.6	Conclusie	41
Hoofdstuk 6	Onderzoek en beperkingen	43
6.1	Inleiding	43
6.2	Bodem	43
6.3	Cultuurhistorie en archeologie	45
6.4	Water	46
6.5	Flora en fauna	51
6.6	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	52
6.7	Bedrijven en milieuzoneringen	55
6.8	Geur- en lichthinder	56
6.9	Externe veiligheid	57
6.10	Explosieven	61
6.11	Geluid	62
6.12	Industrielawaai	66
6.13	Luchtkwaliteit	66

6.14	Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties	68
6.15	Milieueffectrapportage (beoordeling)	68
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid	71
7.1	Financiële uitvoerbaarheid	71
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	71
Hoofdstuk 8	Juridische aspecten	77
8.1	Algemeen	77
8.2	Opzet regels en planverbeelding	77
8.3	Inleidende regels	77
8.4	Bestemmingsregels	78
8.5	Algemene regels	85
8.6	Overgangs- en slotregel	87
8.7	Handhaafbaarheid	87
Bijlagen bij de Toelichting		89
Bijlage 1	Verkeersonderzoek	91
Bijlage 2	Samenvatting milieuhygiënische situatie Business Garden	93
Bijlage 3	Milieuhygiënische situatie Business Garden	95
Bijlage 4	Aanvullend bodemonderzoek Undercoverpark	97
Bijlage 5	Ecologie	99
Bijlage 6	Quickscan Ecologie	103
Bijlage 7	Bedrijfsinventarisatie	105
Bijlage 8	Toelichting op Staat van Bedrijfsactiviteiten	107
Bijlage 9	QRA vervoersassen	109
Bijlage 10	QRA Gasleiding	111
Bijlage 11	Advies Veiligheidsregio	113
Bijlage 12	Verantwoording Groepsrisico	115
Bijlage 13	Akoestisch onderzoek	117
Bijlage 14	Bureauonderzoek archeologie	119

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bedrijventerrein De Hoek en zijn directe omgeving zullen de komende jaren een transformatie ondergaan. In de eerste plaats zullen twee ontwikkelingen gerealiseerd gaan worden, het Undercoverpark en Business Garden Hoofddorp. Undercoverpark betreft de ontwikkeling van een bedrijventerrein dat zich met name richt op de logistieke sector. Het is voorzien op de nu nog agrarische gronden in de noordelijke punt van het plangebied. Business Garden betreft de transformatie van de noordwesthoek van bedrijventerrein De Hoek tot een kantorenlocatie. Enkele delen hiervan zijn reeds planologisch mogelijk gemaakt en gerealiseerd met toepassing van artikel 19 WRO. Daarnaast zal het bestaande bedrijventerrein deels gerevitaliseerd gaan worden. Hiervoor zullen binnen de bestaande mogelijkheden de bedrijfsgebouwen worden opgeknapt en het openbaar gebied worden verbeterd.

Na realisatie van bovengenoemde ontwikkelingen en de revitalisering, zal bedrijventerrein De Hoek een mix van verschillende bedrijvenlocaties bieden, die optimaal profiteren van de potenties van de nabijgelegen infrastructuur, met name de luchthaven Schiphol.

1.2 Aard en doel

Dit bestemmingsplan heeft deels een ontwikkelings- en deels een consoliderend karakter.

Dit bestemmingsplan biedt in de eerste plaats de juridische grondslag voor de beoogde ontwikkelingen, het Undercoverpark en de tweede fase van Business Garden. Het plan voorziet daarvoor in eindbestemmingen, wat betekent dat er sprake is van directe bouwtitels. In de toelichting van dit bestemmingsplan zal de planologische haalbaarheid van deze ontwikkelingen onderbouwd worden.

In het bestemmingsplan worden ook de in het kader van artikel 19 WRO gevoerde vrijstellingen, zoals voor de eerste fase van Business Garden en Zone 001, voorzien van een juridische regeling.

Daarnaast heeft het bestemmingsplan een consoliderend karakter, dat voorziet in een actueel ruimtelijk en juridisch kader voor de bestaande bebouwing en het huidige gebruik van het bedrijventerrein De Hoek en omgeving. Deze regeling biedt flexibiliteit om reguliere ontwikkelingen direct mogelijk te maken, maar biedt ook voldoende rechtszekerheid. Voor de juridische regeling in dit bestemmingsplan wordt gebruikgemaakt van de standaardregeling van de gemeente Haarlemmermeer, zodat in de gehele gemeente wordt gekomen tot eenduidige en handhaafbare bestemmingsplannen. Daarmee wordt ook aangesloten bij de opgave uit de Invoeringswet Wro, die gemeenten verplicht voor 1 juli 2013 alle bestemmingsplannen ouder dan 10 jaar geactualiseerd te hebben.

1.3 Leeswijzer

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

De toelichting is als volgt opgebouwd.

- Hoofdstuk 2 gaat in op de gebiedsbeschrijving van de bestaande situatie. Hierin worden de bestaande situatie zowel ruimtelijk als functioneel beschreven.
- In hoofdstuk 3 wordt het voor het plan relevante beleidskader beschreven. Hierbij wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.
- In hoofdstuk 4 zijn de ontwikkelingen in het plangebied beschreven. Hier wordt ingegaan op de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur.
- In hoofdstuk 5 wordt het planvoornemen getoetst aan de sectorale aspecten om aan te tonen dat deze aspecten geen belemmeringen vormen voor de beoogde ontwikkeling.
- Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het plan. Hierbij wordt zowel aandacht besteed aan de economische als de maatschappelijke uitvoerbaarheid. In dit hoofdstuk worden ook de uitkomsten van het overleg in het kader van artikel 3.1.1 Bro opgenomen.
- Hoofdstuk 7 betreft de juridische planbeschrijving. In dit hoofdstuk wordt uiteengezet op welke manier het planvoornemen juridisch is vertaald in dit bestemmingsplan. Er wordt een toelichting gegeven op de gekozen planvorm en de gedachten die ten grondslag liggen aan de juridische regeling, zoals deze op de plankaart wordt weergegeven en in de regels is opgenomen.

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

2.1 Begrenzing plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt ten oosten van Hoofddorp en ten zuidwesten van de luchthaven Schiphol. Het plangebied wordt globaal omsloten door de Kruisweg (N201), de rijksweg A4, de rijksweg A5 en de spoorlijn Leiden - Schiphol. Tevens vallen het bedrijventerrein Kalorama, ten noorden van de spoorlijn, een deel van het tracé van de rijkswegen A4 en A5 inclusief knooppunt De Hoek en een agrarisch gebied, ingesloten tussen deze snelwegen en het luchthaventerrein, binnen dit bestemmingsplan. In figuur 2.1 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 2.1 Ligging plangebied

2.2 Geldende plannen en regelingen

De onderstaande bestemmingsplannen vigeren momenteel in het plangebied:

bestemmingsplan	vastgesteld	goedgekeurd
Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, 3e wijziging	3 oktober 1963	7 september 1965
De Hoek en Rozenburg	11 januari 1968	5 augustus 1969
Schiphol en omgeving	6 november 1975	15 maart 1977
Hoofddorp - Weg om de Noord	6 november 1975	3 augustus 1976
De Hoek	22 november 1984	6 augustus 1985
Hoofddorp - Kalorama	26 oktober 1989	13 maart 1990
Hoofddorp - Kalorama Uitwerkingsplan	3 juni 1965	15 november 1968
Hoofddorp - Beukenhorst-Oost	17 mei 1990	20 november 1990
Schiphol-West en Omgeving	19 februari 1998	7 juli 1998
Zuidtangent	28 januari 1999	1 juni 1999
Schiphol-West en Omgeving 2e herziening	25 maart 1999	13 juli 1999
Schipholspoorlijn	1 februari 1979	8 april 1980

Naast deze bestemmings- en uitwerkingsplannen vigeert ook het paraplubestemmingsplan Luchthavenindeling. Dit plan is vastgesteld op 1 juli 2004 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 13 oktober van dat jaar. Verder vigeert het Inpassingsplan Aardgastransportleiding Beverwijk-Wijngaarden. Dit is vastgesteld op 19 september 2012 door de Minister van Economische zaken, Landbouw en Innovatie en de Minister van Infrastructuur en Milieu. Het voorliggend bestemmingsplan komt (gedeeltelijk) in de plaats van bovengenoemde plannen.

Daarnaast is een aantal ontwikkelingen in het plangebied mogelijk gemaakt door vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan, waaronder de ontwikkeling van de twee kantoorpanden langs het spoor (Iris en Rose), het hotel op de hoek van de Rijnlanderweg en de Kruisweg en de ontwikkeling van Zone 001 van het Undercoverpark. Deze vrijstellingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan en zijn voorzien van een passende juridische regeling.

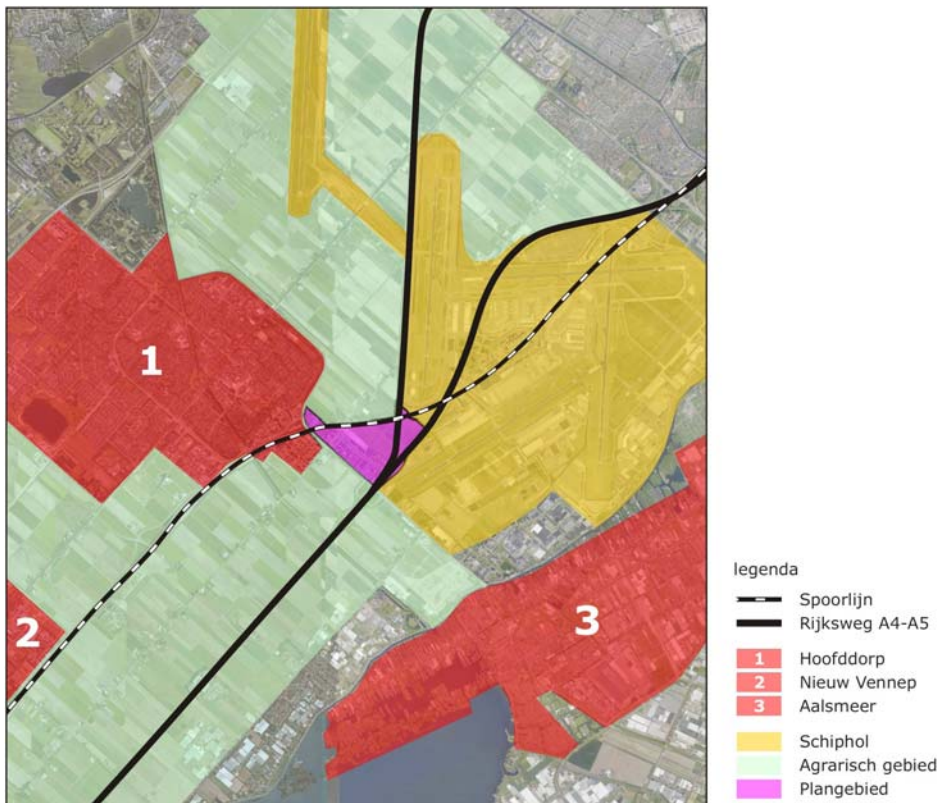
2.3 Ruimtelijke structuur

2.3.1 Omgeving plangebied

Het plangebied ligt ten oosten van de kern Hoofddorp. Rondom Hoofddorp ligt een groene gordel met weinig bebouwing. Het plangebied maakt deel uit van een bebouwingsstrook die deze groene gordel doorsnijdt en de bebouwing van Hoofddorp en Aalsmeer verbindt.

Het plangebied maakt deel uit van de Haarlemmermeerpolder. Deze polder is in 1852 drooggelegd en vervolgens ontgonnen. De ontginningsverkaveling, die zich kenmerkt door de zeer sterke orthogonale structuur van de lange slagen langs ontginningsassen, is nog duidelijk zichtbaar in het landschap. Een opvallend landschapselement zuidwestelijk van het plangebied is de Hollandse Waterlinie.

De structuur van de omgeving van het plangebied wordt naast de polderverkaveling sterk bepaald door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol, ten oosten van het plangebied. Hierdoor zijn in de loop der tijd een aantal infrastructuren aangelegd, die contrasteren met de orthogonale polderstructuur en in grote mate de omgeving van het plangebied bepalen. Deze infrastructuren maken deels onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

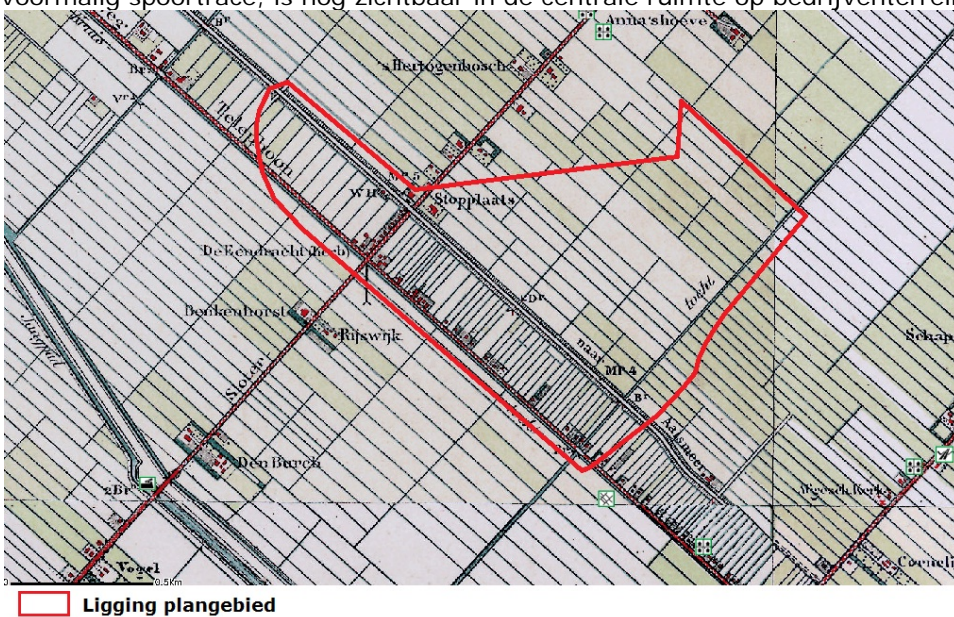


Figuur 2.2 Ligging groter geheel

2.3.2 Plangebied

Algemeen

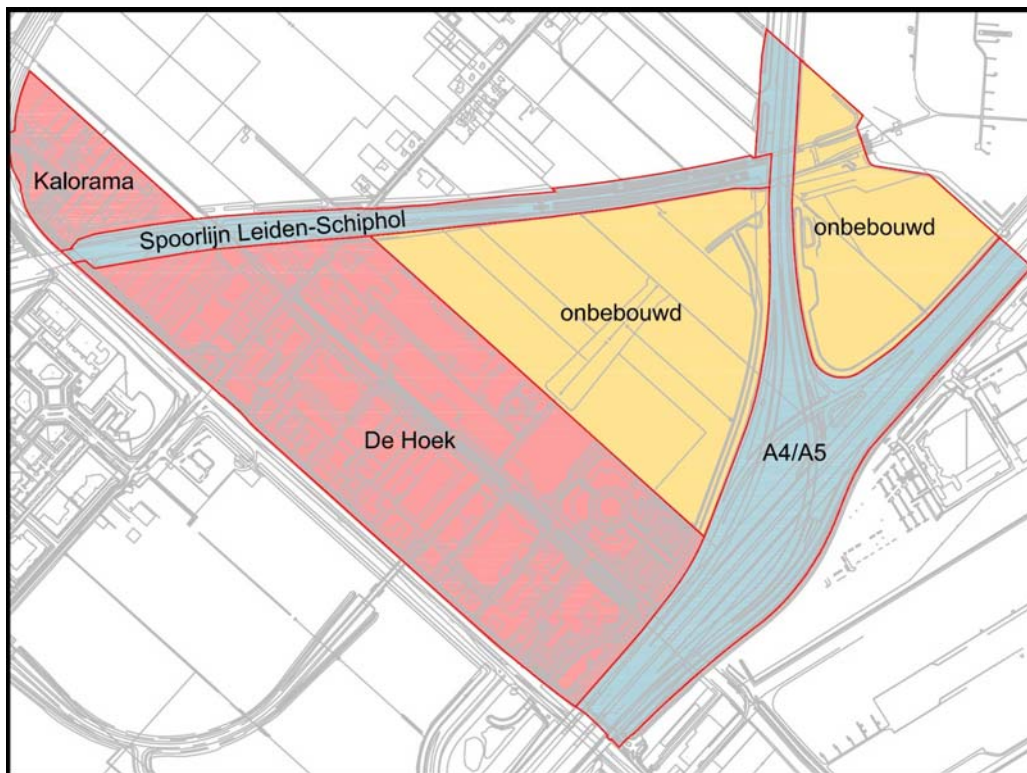
De hierboven beschreven orthogonale polderverkaveling is ook terug te vinden in het plangebied. Daarbij zijn met name drie landschappelijke lijnelementen te benoemen die de structuur van het plangebied bepalen. Dit betreft twee oude lijnen die terug te vinden zijn in de infrastructuur, namelijk de Kruisweg en de Rijnlanderweg. Het andere lijnelement, een voormalig spoortracé, is nog zichtbaar in de centrale ruimte op bedrijventerrein De Hoek.



Figuur 2.3 Historische structuur

Daarnaast hebben ook nieuwe infrastructurele lijnen hun stempel gedrukt op het karakter van het plangebied. Dit betreft de Schipholspoorlijn, de rijksweg A4 en A5 en de HOV-baan Zuidtangent.

Het plangebied bestaat uit drie hoofdelementen: bedrijventerreinen, infrastructuur en onbebouwd gebied.



Figuur 2.4 Hoofdelementen plangebied

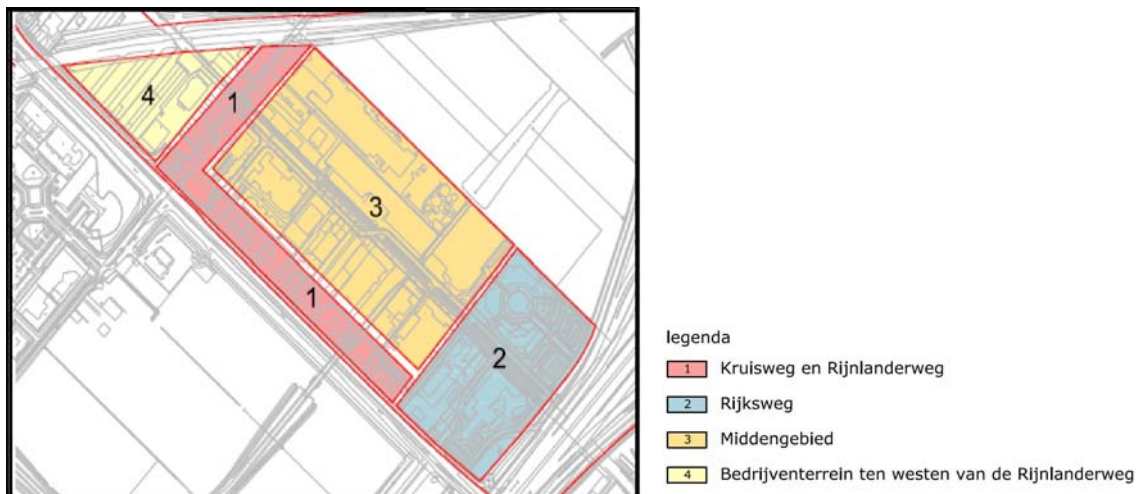
Bedrijventerrein De Hoek

De zuidwestzijde van het plangebied bestaat uit het bedrijventerrein De Hoek. Dit terrein ligt in een strook evenwijdig aan de provincialeweg N201 en loopt ten noorden van de spoorlijn Leiden-Schiphol over in het bedrijventerrein Kalorama.

Het bedrijventerrein De Hoek is een bedrijventerrein uit de jaren '80. De hoofdopzet bestaat uit twee stroken bedrijventerrein, met daartussen een brede strook met een ontsluitingsweg, parkeerplaatsen, een fietspad, water en groen. Onder deze strook ligt een leidingtracé. Bedrijventerrein De Hoek wordt doorsneden door de busbaan van de Zuidtangent. De busbaan, die haaks op de N201 staat, staat op betonnen kolommen en ligt zo'n 5 m hoog. Ten oosten van het bedrijventerrein De Hoek zakt de baan en gaat een tunnel in.

Het bedrijventerrein De Hoek is op te delen in 4 zones die zich onderscheiden in bebouwingsvorm en oriëntatie:

1. de Kruisweg en Rijnlanderweg;
2. de Rijksweg;
3. het middengebied;
4. bedrijventerrein ten westen van de Rijnlanderweg.



Figuur 2.5 Bestaand bedrijventerrein De Hoek

1. De Kruisweg en de Rijnlanderweg

De bebouwing aan de Kruisweg, een parallelweg met de N201, is georiënteerd op deze weg. De bebouwing bestaat voornamelijk uit kleine gebouwen met een bouwhoogte van circa 10 tot 12 m. De bebouwing aan de Rijnlanderweg bestond tot voor kort uit lintbebouwing van de voormalige woonkern De Hoek die ook op de weg gericht was. Deze verkaveling is in het noorden van het plangebied en ten noorden van het spoor nog aanwezig. Momenteel liggen de gronden langs de Rijnlanderweg braak. Op de hoek van de Kruisweg en de Rijnlanderweg wordt een hotel gerealiseerd worden met een bouwhoogte van circa 45 m. Aan de Rijnlanderweg zal verder een parkeerplaats en een gebouwde parkeervoorziening worden gerealiseerd.

2. De Rijksweg

Deze bebouwing oriënteert zich voornamelijk op de rijksweg en bestaat uit solitaire gebouwen met een grotere bouwhoogte op een ruime kavel met een plaatselijk groen karakter. Door de individuele bebouwing, met enkele hoge reclamemasten en reclame-uitingen op de gevels, profileert het bedrijventerrein zich hier aan de passerende automobilist.

3. Het middengebied

De bebouwing in het middengebied bestaat voornamelijk uit grote bedrijfshallen afgedekt met een plat dak. De bouwhoogte bedraagt ongeveer 10 m. Er is sprake van een hoog bebouwingspercentage. Het middengebied wordt doorsneden door de brede centrale ontsluitingszone. Deze zone, die op de plek ligt van een oorspronkelijke dijk, heeft een groen karakter.

4. Ten westen van de Rijnlanderweg

Het terrein ingesloten tussen de Rijnlanderweg en de spoorlijn ligt momenteel voor een groot gedeelte braak. Aan de Rijnlanderweg staat een voormalige woning met daarachter een bedrijfsgebouw. Daarnaast ligt aan de Rijnlanderweg nog het bedrijf AAR met twee bedrijfshallen. Aan de spoorlijn zijn de eerste gebouwen van de ontwikkeling Business Garden gerealiseerd. Deze gebouwen zijn zo'n 25 m hoog en vormen daarmee een hoogteaccent. Bovendien wordt een visuele relatie gelegd met Kalorama.



Figuur 2.6 Foto's bestaande situatie

Bedrijventerrein Kalorama

Kalorama is aangesloten op bedrijventerrein De Hoek via de Kruisweg, die parallel aan de N201 onder het spoor doorgaat en aantakt op de Weg om de Noord. Een aftakking ontsluit de bedrijfspercelen. Het terrein kenmerkt zich door de bebouwing, die geclusterd is op de achterterreinen. Het terrein ervoor is groen ingericht waardoor dit terrein een groen karakter heeft.

Poldergebied

Het noordoostelijke deel van het plangebied bestaat uit agrarisch gebied. Dit gebied wordt doorsneden door de snelwegen A4 en A5 die hier samenkomen bij het knooppunt De Hoek. De oostzijde van dit onbebouwd gebied bestaat uit een driehoek tussen bedrijventerrein De Hoek, het spoor en de rijksweg. Dit gebied wordt doorsneden door het tracé van de Zuidtangente, die hier vanuit het zuiden naar het maaiveld zakt en in het noorden in een tunnel verdwijnt. In dit deel is de oorspronkelijke polderverkaveling nog zichtbaar in de waterlopen.

Rijkswegen A4/A5 en Schipholspoorlijn

De infrastructurele elementen van de rijksweg A4/A5 en de Schipholspoorlijn drukken zowel ruimtelijk als functioneel hun stempel op het plangebied. Het plangebied is goed en snel ontsloten door de aanwezigheid van deze infrastructuur, maar heeft ook te maken met de barrièrewerking die uitgaat van dergelijke brede infrastructures.

2.4 Functionele structuur

2.4.1 Omgeving plangebied

De omgeving van het plangebied kenmerkt zich functioneel door de aanwezigheid van bedrijvigheid, die met name is georiënteerd op de luchthaven Schiphol. De gronden in de groene gordel hebben met name een agrarische functie. Deze agrarische gronden worden ontsloten via een oud ontginningslint, de Rijnlanderweg, die via het plangebied aantakt op de N201. De van oorsprong aan dit lint gelegen boerderijen hebben in de loop der tijd deels een functieverandering ondergaan naar wonen en bedrijvigheid.

De rondom het plangebied aanwezige infrastructuur zijn deels van (inter)nationaal belang. (Noord)oostelijk van het plangebied liggen de start- en landingsbanen van Schiphol. De aanvliegroutes liggen ten oosten en ten noorden van het plangebied. Daarnaast liggen aan de rand van het plangebied de rijkswegen A4 en A5, die ter hoogte van het plangebied samenkomen bij het knooppunt De Hoek. Dit knooppunt maakt deel uit van het plangebied van dit bestemmingsplan. Aan de noordzijde van het plangebied loopt de spoorlijn Leiden-Schiphol. Deze lijn wordt onder meer gebruikt voor het internationale (HSL) treinverkeer.

Door het plangebied loopt ook het tracé van de buslijn Zuidtangent. Deze lijn loopt tussen Haarlem en Amsterdam via Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen, Amsterdam-Zuid, Amsterdam Zuid-WTC en Amsterdam-Zuidoost. Deze lijn heeft een regionale functie en verbindt diverse grote concentraties van woningen en arbeidsplaatsen. De provinciale weg N201, die ten zuiden van het plangebied loopt, heeft ook een regionale functie.

2.4.2 Plangebied

In hoofdlijnen is het plangebied op te delen in een drietal functioneel te onderscheiden gebieden. De zuidzijde van het plangebied bestaat uit de bedrijventerreinen De Hoek en Kalorama met bedrijven, kantoren, detailhandel en horeca. De oostzijde van het plangebied bestaat voornamelijk uit onbebouwde gronden met een (voormalige) agrarische functie. Dwars door het plangebied lopen diverse grote infrastructurele lijnen die in grote mate de structuur van het plangebied mede bepalen.

Bedrijventerrein De Hoek

De ruimtelijk te onderscheiden zones die beschreven zijn in de voorgaande paragraaf, onderscheiden zich ook functioneel van elkaar. Hieronder is een functionele beschrijving van de diverse zones opgenomen.

1. De Kruisweg en Rijnlanderweg

Langs deze wegen zijn momenteel kleinere bedrijven gevestigd. In de strook langs de Kruisweg zijn dit met name kantoren. Ook is hier een keukenzaak gevestigd. Aan het oude lint van de Rijnlanderweg lagen voorheen kleinere bedrijven, in een aantal gevallen gecombineerd met bedrijfswoningen. Op dit moment zijn op de gronden tegen het spoor nog twee bedrijfswoningen gelegen. De bedrijfsruimten worden momenteel gebruikt voor de verhuur van parkeerplaatsen voor reizigers vanaf Schiphol. De Rijnlanderweg ondergaat momenteel een functionele transformatie, doordat de aangrenzende terreinen worden getransformeerd tot kantorenpark Business Garden (zie hoofdstuk 4).

2. De rijksweg

In de strook tegen de rijksweg A5 bevindt zich op de hoek van de rijksweg en de Kruisweg een horecacluster. Hier bevinden zich drie hotels en een fastfoodrestaurant. Ten noorden hiervan ligt een kantorencluster. Zowel de hotels als de kantoren presenteren zich prominent richting de rijksweg.

3. Het middengebied

Het middengebied van het bedrijventerrein bestaat voornamelijk uit bedrijven uit de sectoren transport en opslag. Deze bedrijven hebben een functionele relatie met de luchthaven Schiphol.

4. Bedrijventerrein ten westen van de Rijnlanderweg

Het terrein ten westen van de Rijnlanderweg ligt momenteel voor een groot deel braak. In dit gebied ligt nog één bedrijf en een voormalige bedrijfswoning. Recent zijn langs het spoor twee hogere kantoorgebouwen gerealiseerd, die onderdeel uitmaken van de ontwikkeling Business Garden.

Bedrijventerrein Kalorama

Dit bedrijventerrein kent een concentratie van vier winkels met grootschalige detailhandel, waardoor sprake is van een kleine meubelboulevard. Naast de detailhandel activiteiten zijn hier diverse soorten bedrijven gevestigd, waaronder een garagebedrijf, een verhuurbedrijf en enkele kantoren. Ook bevindt zich hier een steunpunt van de provincie Noord-Holland, waar onder andere pekelzout ligt opgeslagen. Daarnaast bevinden zich in dit deel van het plangebied ook vier burgerwoningen.

Poldergebied

Deze gronden hebben een agrarische functie. Gezien het huidig gebruik en de huidige situatie, hebben deze een beperkte ecologische functie. In dit gebied ten noorden van de rijksweg ligt het gemaal Rijk.

Hoofdstuk 3 **Beleid en regelgeving**

3.1 **Inleiding**

De beleidscontext voor de visie op het plangebied wordt gevormd door landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidsdocumenten. In dit hoofdstuk is het relevante ruimtelijk beleid samengevat en wordt geconcludeerd in hoeverre de ontwikkeling past binnen het beleid. Het onderstaande beleidskader is niet uitputtend.

Voor het sectorale (milieu)beleid wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

3.2 **Rijksbeleid en Europese richtlijnen**

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De ontwerpstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & 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, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het bestemmingsplan sluit aan bij de doelstellingen van de structuurvisie. Het maakt deel uit van de zogenaamde 'stedelijke regio met topsectoren' rondom Amsterdam. In dat kader past het binnen de hoofddoelstelling 'een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'.

AMvB ruimtelijke ordening

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De AMvB omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur, de

kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met de AMvB Ruimte maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij de ontwerp AMvB kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit.

Voor dit gebied heeft het Barro geen specifieke uitspraken gedaan. Het bestemmingsplan is daarmee niet in strijd met het beleid zoals opgenomen in het Barro.

Structuurvisie buisleidingen (ontwerp, 2011)

Het nationaal ruimtelijk beleid is gericht op verbetering van de basiskwaliteit van de gehele hoofdinfrastructuur. Daarbij is het van belang, dat het bestaande buisleidingennet goed wordt onderhouden en dat voldoende ruimte open blijft voor uitbreiding van het buisleidingentransport in de toekomst.

In de Structuurvisie buisleidingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) wordt een hoofdstructuur vastgelegd van ruimtelijke reserveringen (buisleidingstroken) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen in Nederland voor de komende 25 à 30 jaar. Uitgangspunt daarbij is een zo beperkt mogelijke aanspraak op de ruimte. In veel leidingstroken liggen nu al één of meerdere buisleidingen. Hierin is bovendien ruimte beschikbaar voor het leggen van nieuwe buisleidingen voor aardgas, olieproducten of chemicaliën. Gemeenten zullen te zijner tijd de plicht krijgen in hun bestemmingsplannen rekening te houden met deze leidingstroken.

De Structuurvisie heeft betrekking op dit bestemmingsplan, in die zin, dat het tracé van een beoogde buisleidingstrook door het plangebied loopt. In het bestemmingsplan is rondom de beoogde buisleidingstrook rekening gehouden met de komst hiervan. Rondom de leiding is een bebouwingsvrije strook aangegeven van 40 m, waarmee het bestemmingsplan aansluit bij het Rijksbeleid.

Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2003)

Het rijksbeleid ten aanzien van 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 worden weergegeven in het Luchthavenindelingbesluit (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 Luchthavenindelingbesluit Schiphol gelegen. Dit betekent dat nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, etc.) 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. In paragraaf 6.6 wordt verder ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van Schiphol en het LIB voor dit bestemmingsplan.

3.3 Provinciaal en regionaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)

In de structuurvisie Noord-Holland beschrijft de provincie hoe ze de veelzijdigheid van Noord-Holland wenst te bewaken en op welke manier ze met ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en vergrijzing omgaat. De structuurvisie schets hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Door de ruimtelijke ordening aan te passen waar nodig, kan met de veranderingen worden omgegaan. Daarnaast kan dit door de bestaande kwaliteiten verder te ontwikkelen.

De provincie kiest voor een beperkte uitleg van bedrijventerreinen om op die manier het landelijk gebied open en dichtbij te houden. Daarentegen wil de provincie dat er voldoende kwantitatieve en kwalitatieve ruimte beschikbaar is voor ontwikkelingen ten behoeve van de Noord-Hollandse economie. Deze uitgangspunten leiden tot optimalisatie van bestaande bedrijventerreinen, maar ook tot het zoeken naar ruimte voor nieuwe locaties.

Schipholgebonden werklocaties

De ruimte op en rondom Schiphol wordt gereserveerd voor activiteiten die goed passen in de internationaal georiënteerde, ruimtelijk-economische structuur van de Schipholregio. De ontwikkeling van Schipholgebonden werklocaties is van strategisch belang voor de metropoolregio Amsterdam en de luchthaven Schiphol. De provincie Noord-Holland streeft naar een duurzaam en onderscheidend vestigingsklimaat, zodat de regio kan concurreren met andere grootstedelijke regio's bij het aantrekken van zogenaamde internationaal-mobiele activiteiten.

Dit bestemmingsplan past binnen de beleidsuitgangspunten die in de provinciale structuurvisie zijn opgenomen ten aanzien van bedrijventerreinen. Het plangebied voorziet in nieuwe kwalitatieve bedrijfsruimte, waarbij een bestaand bedrijventerrein wordt geoptimaliseerd.

Het gehele plangebied maakt volgens de structuurvisie deel uit van vastgesteld of bestaand bedrijventerrein. De delen De Hoek Noord en het bestaande bedrijventerrein De Hoek, zijn in de structuurvisie aangeduid als Schipholgebonden bedrijven/kantoren. Dit betekent dat de ruimte op de bedrijventerreinen is gereserveerd voor activiteiten die passen in de internationaal georiënteerde, ruimtelijk-economische structuur van de Schipholregio.

De plandelen Business Garden en Kalorama zijn niet Schipholgebonden.



Figuur 3.1 Uitsnede Provinciale Structuurvisie

Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (2010)

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie van de provincie Noord-Holland geeft een beschrijving waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen.

Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang hiertoe naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Het gehele plangebied is conform de verordening aangewezen als Bestaand Bebouwd Gebied. Binnen bestaand bebouwd gebied kan een bestemmingsplan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave.

Provinciaal milieubeleidsplan

Leven in een gezonde, schone en veilige omgeving is hét uitgangspunt dat ten grondslag ligt aan dit Provinciaal Milieubeleidsplan. In dit milieubeleidsplan wordt beschreven wat de provincie gaat doen om bij te dragen aan deze langetermijnvisie.

De activiteiten in de komende vier jaar moeten er in ieder geval toe leiden dat eind 2013 overal in Noord-Holland de zogeheten basiskwaliteit is bereikt. De basiskwaliteit is vastgelegd in Europese en nationale milieunormen en regels en hangt samen met de functie van een gebied: wonen, werken of recreëren. Er zijn twee overkoepelende doelen:

- het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid, dier en plant;
- het stimuleren van duurzame ontwikkeling in Noord-Holland voor nu en in de toekomst, zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

Voor de uitvoering van dit milieubeleidsplan maakt de provincie tweejaarlijkse uitvoerings- en monitoringprogramma's. Gedeputeerde Staten hebben eind 2009 het uitvoerings- en monitoringprogramma Milieu 2010-2011 vastgesteld. Door middel van het monitoringprogramma volgt de provincie de voortgang van het milieubeleid en stuurt bij waar nodig.

Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040

Doel van het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 is de Metropoolregio Amsterdam in de Randstad te positioneren als een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 is te beschouwen als de gezamenlijke input vanuit de Metropoolregio Amsterdam voor het UPR-project Randstad 2040.

De profilering van de Metropoolregio Amsterdam kent twee specifieke aspecten, te weten diversiteit en duurzaamheid. Het daartoe vasthouden aan de ruimtelijke principes van bundeling, intensivering en diversiteit is uitgangspunt voor verdere metropoolvorming.

Er worden vier cruciale inspanningen geleverd om de netwerkstad Noordvleugel door te kunnen ontwikkelen tot de Metropoolregio Amsterdam:

- het verder intensiveren en transformeren van verstedelijkte en te verstedelijken gebieden opdat voor een metropool kenmerkende kwaliteiten worden gerealiseerd, met aandacht voor (1) een evenwichtige ontwikkeling van de diverse ontwikkelingsassen, (2) behoud van binnenstedelijke werkgelegenheid, en (3) voldoende aanbod van bedrijfslocaties bij de transformatie van werklocaties naar en met andere stedelijke functies;
- het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van de regio, door zowel de mogelijkheden van het verkeerssysteem ten volle te benutten als te investeren in adequaat

- metropolitaan openbaar vervoer op de schaal van de metropoolregio;
- het zo ontwikkelen van het metropolitane landschap dat de benodigde groenblauwe kwaliteiten voor de metropool worden gerealiseerd;
- het duurzaam en klimaatbestendig ontwikkelen van de metropoolregio Amsterdam.

De realisatie van een hoogwaardig bedrijvenpark met respect voor de aanwezige kwaliteiten op de planlocatie past in dit ontwikkelingsbeeld.

Economische Agenda 2008-2011 Noord-Holland

Uit de Economische Agenda 2008-2011 blijkt dat de provincie Noord-Holland zich sterk wil maken voor een economisch beleid gericht op een sterke economie en werkgelegenheid. Het belangrijkste knelpunt voor de economische ontwikkeling is de bereikbaarheid. Het overgrote deel van de Noord-Hollandse werkgelegenheid bevindt zich in Noord-Holland Zuid, dat deel uitmaakt van de Noordvleugel van de Randstad. Haarlemmermeer is onderdeel van de Noordvleugel.

Om de internationale concurrentiepositie te verbeteren wordt op Noordvleugelniveau ingezet op:

1. het vergroten van de aantrekkingskracht op economische activiteiten met hogere toegevoegde waarde;
2. het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming zowel via weg, water, spoor als door de lucht;
3. het versterken van het innovatievermogen van het bedrijfsleven, zowel door meer kennis binnen te halen als de aanwezige kennis van de aanwezige kennisinstellingen beter te benutten.

Uitvoeringsstrategie Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka, 2006)

Door de leden van het platform¹, waaronder de gemeente Haarlemmermeer, is de Uitvoeringsstrategie Plabeka vastgesteld op 16 februari 2006. Het accent in de Uitvoeringsstrategie ligt bij het maken van afspraken over reductie van de planvoorraad kantoren enerzijds, en het tijdig realiseren van voldoende bedrijventerreinen in de Noordvleugel anderzijds. Daarnaast zijn door het platform afspraken gemaakt over de uitvoeringsaspecten en flankerende maatregelen. Het platform acht het noodzakelijk dat de Noordvleugelpartijen de coördinatie op het gebied van bedrijfslocaties in Plabeka-verband voor een langere periode continueren.

Plabeka II (2011)

In het voorjaar van 2011 hebben de leden van het Plabeka de afspraken uit Plabeka herijkt. Op 10 mei 2011 heeft het college van B&W van de gemeente Haarlemmermeer de gemeentelijke bijdrage aan de uitvoeringsstrategie Plabeka II vastgesteld. De programmering van het planaanbod en de bijdrage van de gemeente Haarlemmermeer binnen de regio is op 16 juni 2011 besproken in de gemeenteraad. Op 23 juni 2011 is deze vastgesteld door het Bestuurlijk Overleg PRES (Platform Regionale Economische Structuur).

De gemeente Haarlemmermeer zet in het kader van Plabeka II in op het creëren van een gezonde verhouding tussen vraag en aanbod van werklocaties en wil daarmee de eigen kwaliteiten als vestigingsplek versterken: lokaal 'snoeien om te bloeien'. De gemeente zet daartoe in op het faseren van 740.000 m² aan planaanbod voor kantoren ná 2040, het verplaatsen van het ontwikkelmoment van 258 ha aan planaanbod voor bedrijventerreinen naar ná 2040, de aanpak van 125.000 m² aan leegstand van kantoren tot 2020 en de herstructurering van 435 ha aan bedrijventerreinen tot 2040. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de opgave om ook regionaal tot een beter evenwicht van werklocaties te komen.

De bijdrage van de gemeente Haarlemmermeer in Plabeka II gaat vooral in op de kwantitatieve opgave uit de uitvoeringsstrategie: de programmering van planaanbod en de bijdrage van Haarlemmermeer binnen de regio. De kwalitatieve opgave, de aanpak van de leegstand van kantoren en de herstructurering van bedrijventerreinen, wordt verder uitgewerkt in de kantoren- en bedrijvenstrategie van Haarlemmermeer (verwacht eind 2011).

De gemeentelijke inzet voor Plabeka II gaat uit van 35.000 m² kantoren in De Hoek Noord (Undercoverpark) en 19.000 m² kantoren in De Hoek West (Business Garden). Deze inzet is verwerkt in dit bestemmingsplan. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 4.3.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)

Op 18 oktober 2012 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 vastgesteld. Door middel van deze visie wil de gemeente 'De samenhang laten zien van plannen en gewenste toekomstige ontwikkelingen'. Het is een belangrijk ruimtelijk instrument waarin de inrichting van de ruimte beschreven wordt en dat de basis vormt voor alle bestemmingsplannen. Er staat bijvoorbeeld in hoofdlijnen in waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd mag worden.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat iedere gemeente in een of meer structuurvisies haar ruimtelijk beleid moet vastleggen. Los van deze verplichting ziet het college de structuurvisie ook als een noodzakelijk en bruikbaar instrument. De al eerder door de gemeenteraad vastgestelde Toekomstvisie Haarlemmermeer is het vertrekpunt voor de strategie achter de structuurvisie. Hierbij is aandacht voor zowel de ruimtelijk-fysieke inrichting als voor de sociaal-maatschappelijke, economische en bestuurlijke inrichting. De ambities, de langetermijnvisie op Haarlemmermeer en grote maatschappelijke opgaven vormen tezamen de contouren van de structuurvisie. De structuurvisie wordt daarna (ruimtelijk) verder geconcretiseerd in deelstructuurvisies en/of bestemmingsplannen.

Naast het borgen van vastliggende grote planontwikkelingen, lopende planontwikkelingen en nog gewenste toekomstige ontwikkelingen, wil het college ook de volgende doelen realiseren:

- a. (ruimtelijk) vertalen van ruimtelijk-fysieke, sociaal-maatschappelijke, economische en bestuurlijke ambities; richting geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer in de periode tot 2030;
- b. een kader bieden voor het toetsen van het ruimtelijk beleid en plannen voor de periode 2010-2020;
- c. situeren, initiëren en stimuleren van nieuwe ontwikkelingen die een positief effect hebben op het wonen, werken en welbevinden in Haarlemmermeer;
- d. geven van zekerheid aan bewoners en belanghebbenden over de ontwikkelingen die de gemeente nastreeft;
- e. bieden van inzicht in de langetermijninvesteringen en geven van de mogelijkheid voor het verhalen van kosten voor bovenwijkse voorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor het opstellen van de structuurvisie zal in expertmeetings en participatiebijeenkomsten de dialoog met de vakwereld, maatschappelijke organisaties, marktpartijen, belangengroeperingen en inwoners gevoerd gaan voeren. Een en ander om de gezamenlijk thema's te bespreken en richtinggevende keuzes te maken die in scenario's vertaald gaan worden. Vervolgens worden de contouren van de visie voorgelegd en kan de raad zich uitspreken over de voorgestelde ambities voor Haarlemmermeer.

Milieubeleidsvisie Haarlemmermeer 2004

De gemeente heeft in de Milieubeleidsvisie – Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030 – haar ambities duidelijk geformuleerd: de gemeente Haarlemmermeer ontwikkelt haar werklocaties duurzaam. Belangrijke thema's voor de inrichting van de locatie zijn groen, water en duurzaam en energiezuinig bouwen. Zo is de oriëntatie van de gebouwen van belang met het oog op het benutten van passieve zonne-energie en zal de beschikbare ruimte zo zuinig en efficiënt mogelijk worden gebruikt.

Klimaatbeleid

In 2008 heeft de gemeente de kaders voor haar klimaatbeleid vastgesteld. Doel is om in 2020 een reductie van de CO₂-uitstoot te bereiken van 30% ten opzichte van 1990 en de realisatie van 20% duurzame energie in 2020. Om de doelstellingen te halen zijn maatregelen met verregaande consequenties noodzakelijk op vrijwel alle terreinen waar de gemeente zich mee bezighoudt. Onder andere zal voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente (woningbouw en bedrijvenlocaties) vanaf 2008 slechts CO₂-neutraal plaatsvinden. Bij lopende projecten zullen de juridische mogelijkheden worden onderzocht om deze beleidswijziging door te voeren.

Segmentatiebeleid werklocaties

De gemeente Haarlemmermeer wil nadrukkelijk van een aanbodgestuurde planning van werklocaties overstappen naar een vraaggestuurde regie van werklocaties. Daarom heeft de gemeente de nota 'Segmentatiebeleid werklocaties' (Buck Consultants International, 2004) opgesteld. Deze nota beschrijft een segmentatiestrategie, waarbij de vraag naar werklocaties uitgangspunt is.

De segmentatiestrategie geeft aan op welke wijze, per vestigingsmilieu en gefaseerd per tijdsperiode, vraag en aanbod van werklocaties op elkaar kunnen worden afgestemd. Tevens is aangegeven welke maatregelen dienen te worden genomen om een marktconforme en 'gezonde' verhouding van vraag en aanbod te realiseren. De segmentatiestrategie geeft voor de periode 2004-2020 aan welke werklocaties in welke tijdsperiode dienen te worden ontwikkeld.

Integraal detailhandelsbeleid (2009)

In de gemeente Haarlemmermeer moet goed gewoond, gewerkt en gerecreëerd kunnen worden. De detailhandelssector vervult daarbij belangrijke maatschappelijke taken. Het doel van het gemeentelijk integraal detailhandelsbeleid is om kwantitatief en kwalitatief passende winkelvoorzieningen voor de burgers en bezoekers alsmede een gezond ondernemersklimaat voor winkeliers te creëren.

Het uitgangspunt van het gemeentelijk detailhandelsbeleid is dat:

- het is afgestemd op zowel de klantmarktwensen als het beleid van de andere gemeentelijke taakvelden en het beleid van de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam;
- de bestaande winkelstructuur waar mogelijk wordt gehandhaafd en/of versterkt;
- ruimte wordt geboden aan de dynamiek in de detailhandelssector (die inspeelt op verandering van de samenleving in het algemeen en het bedrijfsleven in het bijzonder). De gemeente verwacht van ondernemers dat zij zorg dragen voor voldoende parkeren en bevoorrading op eigen terrein;
- de nota kan dienen als toetsingskader voor de beoordeling van ontwikkelingsvragen vanuit de markt en als planningdocument voor de uitwerking van het structuurplan Haarlemmermeer, aandachtsgebieden, deelplannen, projecten en actiepunten (op het gebied van bijvoorbeeld economie, planvorming, verkeer, beheer, handhaving, etc.);
- deze integrale nota detailhandel in 2013 wordt geactualiseerd. De implementatie van het beleid wordt jaarlijks gemonitord en waar nodig bijgesteld.

Verkoop/handel en detail op kantoor-/bedrijventerreinen

Onder de bestemmingen 'Kantoor' en 'Bedrijventerrein' staat de gemeente geen zelfstandige detailhandel toe. De gemeente wil niet dat ondernemers hun pand(en) op bedrijventerreinen gebruiken (in gebruik gegeven of laten gebruiken) voor het verkopen of ter verkoop aanbieden van goederen. Door middel van een ontheffing (om bijvoorbeeld hinder te voorkomen) wordt detailhandel slechts bij uitzondering toegestaan. In de regels wordt zelfstandige detailhandel in het algemeen uitgesloten. Er wordt op een tweetal plekken detailhandel specifiek geregeld.

Perifere detailhandel (PDV)

Dit zijn bedrijven met een groot (minimaal 1.000 m² bvo per winkelunit) bedrijfsvloeroppervlak in de branches meubels, woninginrichting, keukens en sanitair, waarvoor situering in het centrum ongewenst is, vanwege de omvang van de bedrijven en/of de volumineuze aard van de goederen. Het omvangcriterium is een waarborg voor de complementariteit ten opzichte van in winkelcentra gevestigde veelal kleinere winkels in deze branches. Deze PDV-bedrijven genereren (incidenteel) veel auto-/vrachtverkeer. De bedrijven moeten daartoe veel parkeerplaatsen aanleggen op eigen terrein. Ook laden en lossen moet op eigen terrein plaatsvinden. Tevens moeten zij bijdragen aan de verbetering van de ontsluitende infrastructuur.

Het PDV-beleid van de gemeente Haarlemmermeer maakt binnengemeentelijke verplaatsing en nieuwvestiging van dit type bedrijven alleen mogelijk op bedrijventerrein Cruquius (via het bestemmingsplan en/of een ontheffing). Met ruim 70.000 m² bvo is het huidige aanbod redelijk in evenwicht met de lokale vraag naar meubels, woninginrichting, keukens en sanitair. PDV-bedrijven mogen zich niet ontwikkelen tot winkels met een overwegend GDV-assortiment (grootschalig detailhandelsassortiment). Het aanbod van branchevreemde artikelen bedraagt voorlopig maximaal 20% van de beschikbare vvo. Om handhaving mogelijk te maken moeten door de branche assortimentlijsten worden opgesteld.

Bij nieuwvestiging moet worden aangetoond dat er voldoende marktruimte is in de regio en nieuwvestiging niet leidt tot ontwiking elders in de regio (toets door de Stadsregio bij uitbreiding groter dan 1.500 m²).

In het bestemmingsplan worden geen nieuwe PDV-ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De bestaande locaties worden van een passende juridische regeling voorzien.

Groen en recreatie in Haarlemmermeer (2007)

In augustus 2007 is de beleidsnota 'Groen en recreatie in Haarlemmermeer: de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden' verschenen. Daarin zijn de beleidsplannen voor de toekomst vastgelegd. De gemeente wil vóór 2014 nog 1.100 ha aan groengebieden realiseren. Daarnaast moeten er meer routes en verbindingen naar en door het groen komen, een grotere variatie in groengebieden, maar ook een betere balans tussen rood, groen en blauw.

Alhoewel voorliggend bestemmingsplan niet is gericht op het tot stand brengen van recreatiemogelijkheden, is wel rekening gehouden met de beoogde balans tussen rood, groen en blauw. Door de ontwikkeling van het Undercoverpark wordt getracht een groen beeld te creëren door gebruik te maken van groene daken. Business Garden wordt ontwikkeld als groene en hoogwaardige kantorenlocatie. In beide ontwikkelingen is dus ruimte opgenomen voor de realisatie van kwalitatief hoogwaardig groen.

Horecabeleid

In het gemeentelijke integrale horecabeleid, dat door de raad in juni 2009 is vastgesteld, gaat de gemeente werken aan 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 te benoemen:

1. ondersteunende horeca;
2. alcoholvrije horeca;
3. horeca met een drank- en horecaverunning;
4. overige/bijzondere horeca.

Dit moet leiden tot een toekomstig passend horeca-aanbod nabij leef-, werk- en recreatiegebieden. Het gemeentelijk horecabeleid is met name gericht op het verbeteren van de horecamogelijkheden in de bestaande kernen van Haarlemmermeer.

Het gemeentelijk horecabeleid is met name gericht op het verbeteren van de horecamogelijkheden in de bestaande kernen van Haarlemmermeer en is daarmee niet expliciet gericht op de mogelijkheden die dit bestemmingsplan biedt. De algemene beleidslijnen voor kantoor-/bedrijventerreinen ten aanzien van ondersteunende horeca (maximaal 150 m² bvo) gelden ook voor het bedrijventerrein De Hoek.

Hotelbeleid

De vraag naar hotelkamers heeft over het algemeen een volgend karakter en is met name afhankelijk van de ontwikkelingen op en rond Schiphol, en de daar direct en indirect uit voortvloeiend economische activiteiten.

In 2005 heeft Horwath Consulting de gemeente geadviseerd bij het actualiseren van haar hotelbeleid. Uit de evaluatie is onder meer naar voren gekomen dat in de afgelopen zeven jaar het kameraanbod met circa 2.000 hotelkamers is toegenomen. De vraag naar logiesruimten is in die tijd slechts toegenomen met circa 50%. Dit is een direct gevolg van de ontwikkelingen in de wereldeconomie, de longziekte Sars, de oorlog in Irak en terrorismedreiging. Dit heeft geresulteerd in een afname van het bezettingspercentage tot 65% in 2004. Vanaf eind 2004 tot 2008 is een herstel van de hotelmarkt zichtbaar geweest, tot dat eind 2008 de economische crisis een verminderde vraag naar hotelbedden liet zien.

In recent onderzoek van Horwath HTL (Hosta 2011) blijkt dat de gemiddelde bezettingsgraad is gestegen van 62,1% in 2009 tot 65,1% in 2010. Hiermee herstelt de hotelmarkt zich van de kredietcrisis. Hoteliers houden rekening met een langzaam herstel van de economie en daarmee de hotelmarkt. Voor 2011 en 2012 wordt een lichte groei verwacht.

Hoofdstuk 4 Nieuwe situatie

4.1 Inleiding

In het plangebied is een aantal ontwikkelingen beoogd, die middels dit bestemmingsplan planologisch mogelijk worden gemaakt. Dit betreft de ontwikkeling Undercoverpark, dat ten noorden van het bestaande bedrijventerrein wordt gerealiseerd, en de tweede fase van Business Garden, dat in de westhoek van het bedrijventerrein De Hoek wordt gerealiseerd. Als gevolg van deze ontwikkelingen dient de verkeersstructuur te worden aangepast.

Undercoverpark

Het plangebied van het Undercoverpark ligt ten noorden van bedrijventerrein De Hoek en wordt verder begrensd door de spoorlijn en de rijkswegen A4 en A5. Het gebied wordt doorsneden door het tracé van de Zuidtangent.

De beschrijving van de ontwikkeling Undercoverpark is gebaseerd op het Masterplan De Hoek Noord (Urhahn, 9 juni 2008, vastgesteld raad d.d. 2 oktober 2008) en het Ontwikkelvoorstel (SEGRO, januari 2010).

In paragraaf 4.2 en 4.3 worden de ruimtelijke en functionele structuur van de ontwikkeling verder toegelicht.

Business Garden

Het gebied Business Garden is begrensd door de Kruisweg, de Rijnlanderweg en de spoorlijn Amsterdam-Leiden. Ook de hotelontwikkeling aan de oostzijde van de Rijnlanderweg maakt deel uit van Business Garden. De twee gerealiseerde kantoren langs het spoor (Iris en Rose), het hotel en de bijbehorende parkeergarage, zijn al in een eerder stadium mogelijk gemaakt via een aparte planologische procedure.

De ontwikkeling van Business Garden is gebaseerd op de ontwikkelingsovereenkomst van 13 februari 2006 tussen gemeente en Ondernemerspark Hoek West C.V., waarvan het stedenbouwkundig masterplan van Khandekar d.d. 19 januari 2004 deel uitmaakt.

Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling en realisatie van het stedenbouwkundig masterplan Business Garden mogelijk, met uitzondering van de geplande kantoorvolumes op het terrein van AAR Aircraft Component Services (AAR). De gronden van AAR, met een oppervlakte van 17.600 m², krijgen in dit bestemmingsplan een specifieke bestemming gebaseerd op de huidige bedrijfsactiviteiten. Op basis van de conserverende bestemming voor het AAR-terrein is het stedenbouwkundig plan aangepast en wordt op basis daarvan een aanpassingsovereenkomst gesloten.

In paragraaf 4.2 en 4.3 worden de ruimtelijke en functionele structuur van de ontwikkeling verder toegelicht.

Overige ontwikkelingen

In en rondom het plangebied vinden bovendien de navolgende ontwikkelingen plaats. Deze ontwikkelingen worden niet mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan, maar zijn wel van invloed op de uitvoerbaarheid van dit plan.

Aanpassing verkeersstructuur

Door de realisatie van het Undercoverpark en Business Garden moet de verkeersstructuur in het plangebied worden aangepast. Aan de westzijde zal de Rijnlanderweg opnieuw ingericht worden om het extra verkeer te kunnen faciliteren. Aan de oostzijde blijft de Vuursteen de ontsluiting van het gebied. Wel zullen hier maatregelen ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming worden genomen. Ook de verkeersstructuur rondom het plangebied zal worden aangepast. Onder andere zal er een nieuwe aansluiting op de A4 worden gerealiseerd. Deze nieuwe aansluiting valt buiten de plangrens van dit bestemmingsplan, maar is al wel planologisch mogelijk. Op de verkeersstructuur en de aanpassingen hiervan wordt nader ingegaan in Hoofdstuk 5.

Aardgastransportleiding Beverwijk-Wijngaarden

De Nederlandse Gasunie is voornemens tussen Beverwijk en Wijngaarden een aardgastransportleiding te realiseren. Een deel van het beoogde tracé loopt door het plangebied van dit bestemmingsplan. Hier beoogt de Gasunie de nieuwe leiding langs twee bestaande gasleidingen te leggen. In het plangebied liggen deze tegen de snelweg A4. Halverwege het plandeel De Hoek Noord buigt het tracé, en lopen de leidingen door het Undercoverpark naar het westen. Voor deze leiding is op 19 september 2012 het inpassingsplan 'Aardgastransportleiding Beverwijk' vastgesteld. De planregeling uit dit inpassingsplan is in dit bestemmingsplan overgenomen.

Tussen de Gasunie en de ontwikkelaar van het Undercoverpark heeft voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan afstemming plaatsgevonden.

Zie ook paragraaf 6.9

Randstad 380 kV-Leiding

Het Ministerie van EZ treft in samenwerking met TenneT de voorbereidingen voor de aanleg van de Randstad 380 kV-leiding. Het beoogde tracé Beverwijk-Zoetermeer (Noordring) loopt door de gemeente Haarlemmermeer. Voor het deel dat door de gemeente Haarlemmermeer zijn twee tracévarianten onderzocht: ten oosten en ten westen van Hoofddorp. De oostelijk tracévariant loopt door het plangebied. Het betreft het zuidelijk deel van de Rijnlanderweg, en buigt vervolgens ter plaatse van de centrale groene ruimte van bedrijventerrein De Hoek af naar het noorden.

Voor de komst van deze leiding is op 23 november 2010 een voorbereidingsbesluit genomen, dat op 3 december 2010 ter inzage is gelegd. Vanaf de datum van terinzagelegging is het besluit in werking getreden. Dit voorbereidingsbesluit heeft betrekking op beide tracés. De ministers van EL&I en I&M hebben besloten het tracé aan de westkant van Hoofddorp te leggen. Dit is op 19 april 2011 bekend gemaakt in een brief aan de Tweede Kamer. Het voorbereidingsbesluit is op 24 november 2011 verlopen en is door de minister geen verlenging van dit besluit genomen. Hiermee komt de noodzaak voor het opnemen van beperkingen te vervallen.

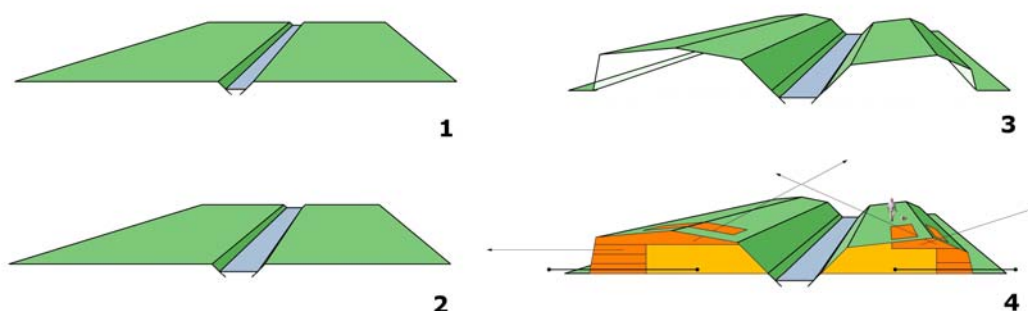
4.2 Ruimtelijke structuur

In deze paragraaf wordt de ruimtelijke structuur van de ontwikkelingen beschreven, die middels dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

4.2.1 Undercoverpark

Aan het concept van het Undercoverpark liggen twee randvoorwaarden ten grondslag: de structuur van de Haarlemmermeerpolder en de maximale bouwhoogte als gevolg van de hoogtebeperkingen van Schiphol. Het concept is als volgt opgebouwd.

- Polder: binnen het plangebied is de polderverkaveling nog zichtbaar. Deze kenmerkt zich door grote groene vlaktes, taluds en water. Deze structuur geldt als onderlegger.
- Polder +: de watergangen ('tochten') worden verbreed. Hiermee worden deze niet alleen sterker aangezet, maar wordt bovendien voldaan aan de waterbergingsopgave.
- Rug-aan-rug: om de beperkte ruimte tussen de waterlopen en binnen de hoogtebeperkingen optimaal te benutten, worden alle bedrijven én het gestapeld parkeren, tegen elkaar geschoven.
- Werklandschap: om het beeld van de polder en het duurzame imago van het Undercoverpark te benadrukken, worden de daken van vegetatie voorzien. Hierdoor ontstaat als het ware een vijfde gevel. De daken kunnen recreatieve functies krijgen. Ze zorgen ook voor waterberging, geluidsisolatie, warmte-isolatie, fijn stof afvang en CO₂-opslag.



Figuur 4.1 Concept Undercoverpark

Ontsluiting

De ontsluiting van Undercoverpark vindt plaats via een ring om het gebied, die in het oosten aansluit op de Hoeksteen en in het westen op de Rijnlanderweg. De Rijnlanderweg zal hiertoe opnieuw worden ingericht. De ontsluiting door het Undercoverpark kan in de toekomst worden uitgebreid naar het gebied aan de noordzijde van het spoor (de 'Groene Hoek'). Vanaf deze ontsluitingsring worden de bouwclusters via lussen ontsloten. Door deze verkaveling is sprake van een heldere ontsluiting, waarbij de clusters maar via één zijde benaderd kunnen worden. Dit biedt de mogelijkheid het terrein goed te beveiligen. De verbinding naar 'De Groene Hoek' is doorgeschoven naar 2040. In dit bestemmingsplan is de reservering voor deze verbinding echter geborgd, zodat deze te zijner tijd eenvoudig kan worden ingepast. Het Undercoverpark wordt beheerd door een Parkmanagementorganisatie. Voor een uitgebreidere beschrijving van de ontsluiting van het gebied wordt verwezen naar Hoofdstuk 5.

Bebouwing

De bebouwing van het Undercoverpark vindt plaats binnen een vijftal clusters. Deze clusters worden ruimtelijk gescheiden door de watergangen (de 'tochten') en het tracé van de Zuidtangent. Het meest noordelijke cluster wordt op de tunnel van de Zuidtangent gebouwd. Dit cluster heeft een driehoekige vorm en wordt omgeven door water. Voor dit cluster, in de bocht van de snelweg A4, spreekt het masterplan een hoge ambitie uit wat betreft architectonische uitwerking.

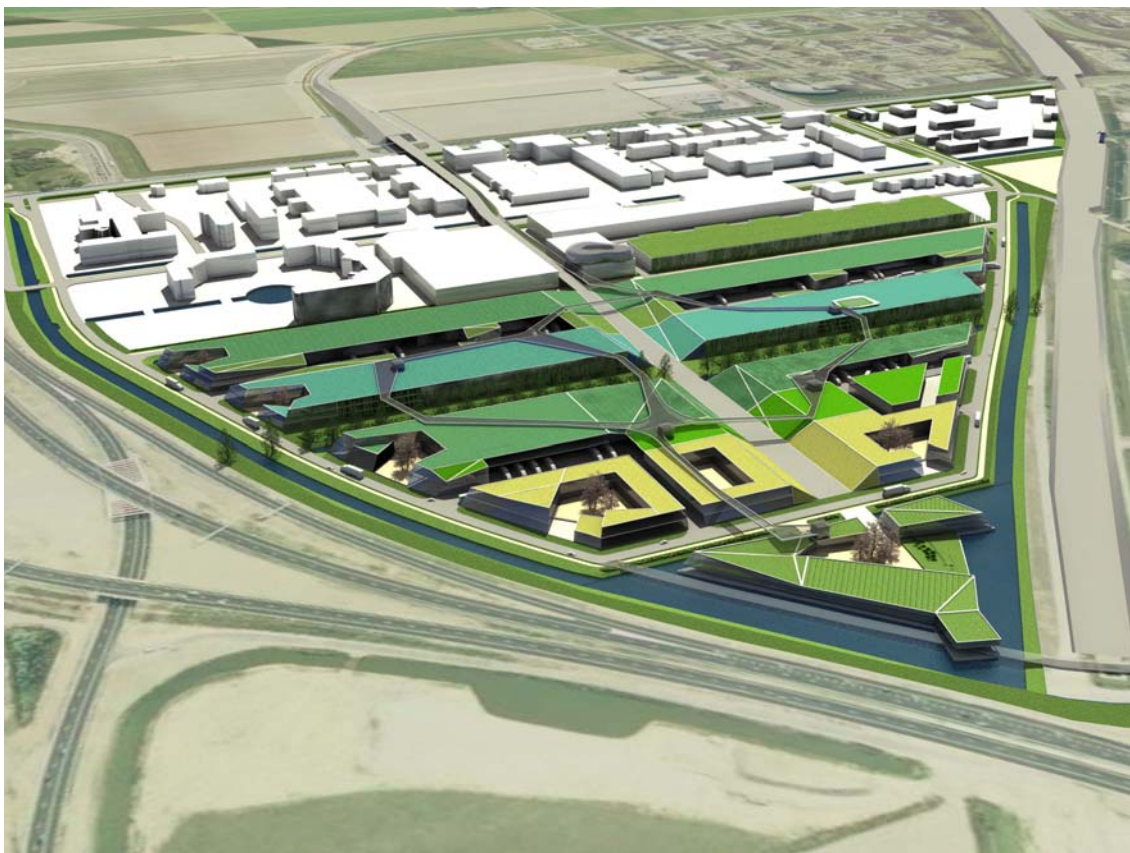
De clusters hebben drie typen gevels. De voorgevel is de zijde vanwaar het gehele cluster wordt ontsloten. De voorgevel is ook de zijde waar het cluster zich presenteert. Doordat deze zijde zich op de ontsluitingsring oriënteert, presenteren de gebouwen zich manifest richting de vervoersassen (rijkswegen, spoorlijn).

De zijgevel van de clusters staan aan het water of in het groen. In de zijgevels wordt geen entree gerealiseerd, wel kunnen hier gevelopeningen gerealiseerd worden.

De achterzijde van het cluster, langs het tracé van de Zuidtangent, wordt zo vormgegeven dat een soepele overgang wordt gecreëerd tussen de busbaan en het dak van de bebouwing.

Het dak wordt gezien als de vijfde gevel. Deze wordt groen ingezaaid. Door de nabijheid van de banen van Schiphol, zijn de daken goed zichtbaar voor passagiers. Naast de presentatie naar de snelwegen en het spoor, presenteert het gebied zich dus ook naar de lucht.

De bouwhoogte kan als gevolg van Schiphol op plaatsen niet hoger zijn dan 2,5 m. Met de bouwhoogte is in het bestemmingsplan dan ook rekening gehouden met de hoogtematen die gegeven zijn in het LIB. De bouwhoogte van het Undercoverpark varieert hierbij van 9 m bij de noordelijkste punt tot 18 m bij het bestaande bedrijventerrein De Hoek.



Figuur 4.2 Overzicht Undercoverpark

Undercoverpark kenmerkt zich door de beveiligingsstructuur die is onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke structuur. In de gebiedsopbouw zijn meerdere beveiligingsniveau's aan te wijzen. Het eerste niveau is de toegangspoort bij de ingang van het bedrijventerrein, hierdoor is het bedrijventerrein niet toegankelijk voor onbevoegden. Daarnaast is er per blok een gemeenschappelijke beveiliging mogelijk. Ten slotte is er nog op perceelsniveau beveiliging mogelijk.

4.2.2 Business Garden

Het stedenbouwkundig concept Business Garden gaat uit van de realisatie van een hoogwaardige kantoorlocatie, gesitueerd in een groene parkachtige omgeving. De totale ontwikkeling, exclusief de geplande kantoorvolumes op het AAR-terrein, gaat uit van de bouw van 8 kantoorgebouwen en een hotel met een bovengrondse parkeergarage. Het gebied direct gelegen langs de N201/Kruisweg en het spoortracé Schiphol-Leiden kan gezien worden als de toegangspoort tot Hoofddorp.

Bebouwing

De ruimtelijke structuur van de bebouwing van Business Garden sluit aan op de structuur van het bestaande bedrijventerrein. Langs de Kruisweg zal de ritmiek van de bebouwing, zoals die bestaat in De Hoek, doorgezet worden. Wel wordt hier gekozen voor gebouwen met een hogere bouwhoogte tussende 20 en 45 m. De entree van de Rijnlanderweg wordt verbijzonderd door de realisatie van twee hoekaccenten aan weerszijden van de weg. Deze gebouwen worden circa 45 m hoog.

Langs het spoor is een tweetal kantoorgebouwen gerealiseerd, die de lijn van het spoor volgen. Deze gebouwen hebben een meer langwerpige footprint en accentueren hiermee de landschappelijke lijn van het spoor. Deze gebouwen hebben een bouwhoogte variërend van circa 20 tot 45 m. Doordat deze gebouwen prominent zichtbaar zijn vanaf bedrijventerrein Kalorama, ontstaat er een sterke visuele relatie tussen beide bedrijventerreinen.

Langs de N201/Kruisweg en de Rijnlanderweg komen kantoorgebouwen die een lagere bouwhoogte hebben variërend van 15 tot 30 m. Deze gebouwen sluiten qua hoogte en oppervlak aan bij de overige bebouwing van bedrijventerrein De Hoek.

Ontsluiting en openbare ruimte

Business Garden wordt ontsloten door een ontsluitingsweg aan de zuidwest kant van het gebied, die halverwege op de Rijnlanderweg aantakt. De bestaande aansluiting van de Kruisweg op de Rijnlanderweg wordt daarbij naar het oosten verschoven.

De openbare ruimte krijgt een parkachtige inrichting met een centrale waterpartij en boomgroepen. Omdat het parkeren half- of geheel verdiept opgelost wordt, vindt er door het meervoudig ruimtegebruik minder verstening plaats van de openbare ruimte. Binnen de waterpartijen en middels groene dekken boven de parkeervoorzieningen zal de watercompensatie worden gerealiseerd.



4.3 Functionele structuur

In deze paragraaf wordt de functionele structuur beschreven van de ontwikkelingen.

4.3.1 Undercoverpark

Programma

Het Undercoverpark richt zich op de logistieke sector en biedt in dat kader ruimte voor activiteiten variërend van overslag, opslag, kleine productieprocessen en kantoor. Het programma van het bedrijventerrein, zoals opgenomen in het Masterplan, bestaat uit 65.000 m² kantoorruimte en 65.000 m² bedrijfsruimte (bvo). In de vier zuidelijke clusters worden bedrijfs- en kantoorruimten gemengd, waarbij de kantoren aan de buitenranden van de clusters worden gerealiseerd. De mogelijkheid wordt opgehouden om binnen Undercoverpark een hotel te realiseren. Naast de bovengenoemde bedrijven zijn binnen de bedrijven ook ondersteunende activiteiten mogelijk, zoals horeca, detailhandel en dienstverlening.

Fasering en marktpraak

Volgens het ontwikkelvoorstel gaat de realisatie van het Undercoverpark uit van een fasering die van start gaat met de realisatie van het cluster 1 in de zuidwesthoek. Vervolgens wordt in 6 stappen, met de wijzers van de klok mee, het gehele plangebied ontwikkeld. De totale ontwikkeling is in 2018 gerealiseerd.

De ontwikkelaar SEGRO heeft in 2009 op bedrijventerrein De Hoek het gebouw Zone 001 opgeleverd. Dit gebouw kan functioneel worden beschouwd als de eerste fase van het Undercoverpark. Het betreft een gebouw van 20.000 m², dat in units van verschillende groottes (1.000 tot 10.000 m²) is verhuurd aan bedrijven in de logistieke sector.

In het eerdergenoemde ontwikkelvoorstel heeft SEGRO aangegeven welke bedrijven op korte termijn behoefte hebben aan bedrijfsruimte in de logistieke sector. Hieruit blijkt dat reeds in 2011 de vraag naar logistieke ruimte ruimschoots voldoende is om de eerste fase te verhuren.

Markttoets

In juli 2010 heeft de initiatiefnemer van het Undercoverpark door een vastgoedadviseur een markttoets laten uitvoeren. In deze toets zijn ontwikkelingen op de kantoor- en bedrijfsruimtemarkt in beeld gebracht en is een beeld geschetst van de markt in de regio. Vervolgens is aan de hand van deze marktgegevens, de kenmerken van de locatie en het ontwikkelvoorstel een profiel geschetst van de ontwikkeling en het soort gebruiker dat hiertoe aangetrokken wordt. Uit deze toets kwam het volgende naar voren.

De Hoek Noord kan als kantoorlocatie gekenmerkt worden als een secundair kantoorgebied in haar regio. Gezien de diverse concurrerende plannen en aanbod in de omgeving is het lastig hier een volwassen kantorenmarkt te ontwikkelen. De jaarlijkse opname voor deze locatie zal niet hoger uitkomen dan 5.000 tot 8.000 m². Gezien het totale kantoorprogramma betekent dit dat de verhuurtermijn tussen de 7 en 12 jaar zal liggen. In de ontwikkelingsovereenkomst zal een voorverhuurpercentage worden opgenomen.

In deze regio is weinig aandacht voor de kleine tot middelgrote kantoorgebruiker en daar ligt de kans voor deze locatie. Wanneer deze doelgroep kantoorruimte met een eigen identiteit geboden kan worden tegen een gunstige huurprijs, dan is er kans op succes.

Concluderend kan worden gesteld dat er kritisch dient te worden gekeken naar het kantorenprogramma, terwijl de locatie voor kleine tot middelgrote logistieke gebruikers zeer geschikt is. Wanneer bij de ontwikkeling de fasering goed in de gaten wordt gehouden, de huurprijsniveaus niet te hoog worden gesteld en er aandacht is voor aanvullende voorzieningen, dan heeft de Hoek Noord potentie om zich te ontwikkelen tot een duurzaam en levendig werkklimaat.

Plabeka II

In de gemeentelijke inzet voor de Plabeka II-afspraken is voor het gebied De Hoek-Noord uitgegaan van 35.000 m² aan kantoren. Gezien de huidige situatie van de kantorenmarkt vindt de gemeente het direct bestemmen van 65.000 m², zoals opgenomen in het Masterplan, niet voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. Derhalve kan maar 35.000 m² beleidsmatig worden toegestaan.

Recent heeft SEGRO in het gebied De Hoek-bestaand een oppervlakte van 11.000 m² bestaande kantoren gerevitaliseerd, waarmee incurante ruimte uit de markt is genomen. De gemeente wil revitalisering stimuleren met dezelfde beloning als het uit de markt halen van kantoren. Derhalve worden deze 11.000 m² opgeteld bij de 35.000 m². Dit bestemmingsplan geeft daarom een bouwtitel voor realisatie van 46.000 m² kantoor in het plangebied De Hoek-Noord. De overige 19.000 m², ten opzichte van het oorspronkelijke programma uit het masterplan, wordt indirect mogelijk gemaakt. Hierop wordt nader ingegaan in Hoofdstuk 8.

4.3.2 Business Garden

Programma en fasering

De ontwikkeling van Business Garden tot een modern, hoogwaardig en duurzaam kantorenpark inclusief hotelvoorziening en parkeergarage beoogt een grootschalige stedenbouwkundige verbetering en aansluiting op de bebouwde omgeving.

Het sterk verouderde terrein genaamd 'De Hoek-West' bestond voorheen uit een mix van diverse functies waaronder bedrijfsmatig en agrarisch onroerend goed alsmede diverse woonfuncties. De herontwikkeling van deze zichtlocatie tot een kantorenpark met hotelvoorziening past binnen de doelstelling van de overheid om bestaande bedrijventerreinen beter te benutten, mede vanuit het oogpunt van duurzaamheid.

De totale ontwikkeling van Business Garden voorziet in de bouw van 8 kantoorgebouwen en een hotel met bijbehorende bovengrondse parkeergarage. Hiervan is circa 11.000 m² bvo kantoorruimte alsmede het hotel al mogelijk gemaakt middels gevoerde vrijstellingen. In dit bestemmingsplan wordt circa 19.000 m² bvo planologisch mogelijk gemaakt.

Markttoets

De geplande 8 kantoorvolumes variërend van 2.000 tot 7.000 m² bvo met een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 50 m² bvo kantoorruimte, zijn geschikt voor (inter)nationaal georiënteerde bedrijven (onder andere hoofdkantoren), die gebruik willen maken van de infrastructuur en diverse faciliteiten in de regio Schiphol/Amsterdam.

In 2008 is door (toenmalig) Ondernemerspark Hoek-West C.V. gestart met de werkelijke realisatie van Business Garden. Twee kantoorgebouwen genaamd Iris en Rose, totaal 11.000 m² bvo gelegen op een halfverdiepte parkeergarage langs het spoortracé, zijn begin 2010 opgeleverd. Gebouw Rose (4.000 m² bvo) is langjarig verhuurd aan Kyocera Mita Europe B.V. (Europees hoofdkantoor). Kantoorgebouw Iris (7.000 m² bvo) is verhuurd aan Internationaal Kantorencentrum Nederland B.V. Ondanks de tijdelijke bouwstop van de hotelontwikkeling, is de verwachting dat de bouw van het ruim 320 kamers tellende hotel met bijbehorende parkeergarage hervat zal worden zodra overeenstemming is bereikt met betrokken marktpartijen (bouwvergunningen zijn verleend).

In de ontwikkelingsovereenkomst tussen de gemeente en Ondernemerspark Hoek West C.V. is een 60% voorverhuureis opgenomen. Deze eis houdt in dat Hoek West C.V. geen ontwikkelingen realiseert zonder dat eerst 60% van het brutovloeroppervlak voor een periode van ten minste 5 jaar is verhuurd. Hiermee wordt voorkomen dat gebouwen op risico gerealiseerd worden zonder dat aangetoond is dat er vraag naar is. Verder is de ontwikkeling Business Garden in de Provinciale Structuurvisie niet als Schipholgebonden aangemerkt. Dit betekent dat Business Garden zich ook kan richten op lokale en regionale bedrijven. Hiermee wordt een grotere markt bereikt.

Plabeka II

De 19.000 m² aan nieuwe kantoren die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt in het gebied Business Garden, Hoofddorp (Hoek-West), zijn in overeenstemming met de gemeentelijke inzet voor de Plabeka II-afspraken.

4.4 Duurzaamheid

Duurzaamheidsambities

Business Garden wordt, waar mogelijk, ontwikkeld met voorzieningen ten behoeve van warmte/koude-opslag en wordt in het ontwerp van Business Garden rekening gehouden met duurzaam en meervoudig ruimte gebruik. Door onder opgetild maaiveld te parkeren gaat de ruimte die benodigd is voor parkeren niet ten kosten van de openbare ruimte.

Het ontwikkelconcept van Undercoverpark is gebaseerd op de historische polderverkaveling. Het landschap wordt 'opgetild', daaronder worden de gebouwen en werkplekken 'undercover' gerealiseerd. De duurzaamheid in deze ontwikkeling kenmerkt zich door efficiënt ruimtegebruik, groene mossedumdaken, kavelsloten en wadi's. De groene daken zorgen er samen met een afwateringssysteem voor dat het regenwater niet massaal naar de riolen verdwijnt, maar voorgezuiverd richting sloten gaat. Daarnaast wordt ingezet op de realisatie van ondergrondse warmte-koudeopslag als duurzame energiebron. De Hoek is een afstemmingsproject in het masterplan Amsterdam Connecting Trade (ACT). De ambities in ACT zullen als basis dienen voor de ontwikkeling van De Hoek Bestaand.

Duurzaamheid en veiligheid staan hoog in het vaandel bij deze ontwikkeling. Dit blijkt onder meer ook uit de ontwikkeling van zone 001 (warehouses met mossedumdak), als opmaat voor De Hoek Noord. Duurzaamheid uit zich bij ontwikkelende partij SEGRO onder meer in de langdurige betrokkenheid bij de ontwikkelingen en in de duurzame relaties met de huurders. De aankopen en ontwikkelingen worden door SEGRO in portefeuille gehouden. Op deze wijze is er een eenduidig belang en blijft de kwaliteit van het bedrijventerrein en het vastgoed op niveau. Als belegger/ontwikkelaar heeft SEGRO oog voor de lange termijn. SEGRO heeft er belang bij dat het eigen vastgoed maximaal wordt verhuurd en is blijvend betrokken om de kwaliteit van dat vastgoed in stand te houden. SEGRO zoekt nog naar mogelijkheden om zelf dan wel in gezamenlijkheid met ACT en SHARE haar duurzaamheidsprincipes verder vorm te geven.

BREEAM keurmerk duurzaamheid

Het Undercoverpark gaat bovendien voor BREEAM keurmerk duurzaamheid. Via de BREEAM-methodiek kan in de ontwerpfase uitspraak worden gedaan over hoe duurzaam het ontwerp is. De onderwerpen waarop BREEAM beoordeelt zijn management, gezondheid, energie, transport, water, materialen, afval, grondgebruik, ecologie en vervuiling. Na beoordeling kan geadviseerd worden over eventuele aanpassingen om duurzaamheid te verbeteren. De maatregelen die zijn benoemd zijn binnen dit bestemmingsplan mogelijk.

Hoofdstuk 5 Verkeer en vervoer

5.1 Inleiding

Haarlemmermeer is een gemeente met relatief veel arbeidsplaatsen in verhouding tot inwoners. Door de ruimtelijke structuur met stedelijk en landelijk gebied is de auto voor veel inwoners een logische keuze. Verantwoord autogebruik en het maken van keuzes voor de wijze van verplaatsing is belangrijk voor een gezond leefmilieu, bereikbaarheid en het draaiend houden van de economische motor. Op nationaal en regionaal niveau hebben we te maken met de Nota Mobiliteit en het provinciale verkeer- en vervoerplan. Op gemeentelijk niveau is het Categoriseringsplan van de gemeente Haarlemmermeer van belang.

Deltaplan Bereikbaarheid

De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft op 26 januari 2012 het 'Deltaplan Bereikbaarheid' vastgesteld. Dit plan is gericht op een optimale doorstroming in de polder, een goede regionale bereikbaarheid, het verbeteren van de verkeersstructuur en ontsluiting van de kernen, een verdere ontwikkeling van het HOV-netwerk en verbetering van de verkeersveiligheid.

Het plan zal bereikbaarheid breed benaderen en extra aandacht schenken aan de uitvoerbaarheid van mobiliteitsbeleid. Naast automobilititeit dragen alle andere modaliteiten bij aan een optimale doorstroming in de polder.

Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, actualisatie van het PVVP 2007-2013 (2007)

De provincie wordt geacht een aantal essentiële onderdelen uit te werken die omschreven staan in de Nota Mobiliteit. Derhalve is het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) geactualiseerd. Hierin wordt de visie op de huidige situatie en de effecten van autonome ontwikkelingen beschreven. Aan de hand van deze analyse is een uitvoeringsprogramma geschreven waarin projecten en uitwerkingsmaatregelen zijn opgenomen waarvan verwacht wordt dat zij aanzienlijk zullen bijdragen om de gewenste bereikbaarheidssituatie in 2020 te behalen. De uitdaging van de PVVP is om een positieve bijdrage te kunnen blijven leveren aan de provinciale economische ontwikkeling en sociaalmaatschappelijke ontplooiing van haar inwoners. De provincie Noord-Holland zorgt samen met haar partners voor mobiliteit en bereikbaarheid, en daarnaast voor vooruitgang op het gebied van luchtkwaliteit, leefbaarheid en veiligheid.

Categoriseringsplan gemeente Haarlemmermeer

Met de Wegcategorisering 2004 wordt gevolg gegeven aan het landelijke Startprogramma Duurzaam Veilig. Daarin is afgesproken dat alle wegbeheerders hun wegennet categoriseren. Daarmee worden wegen afgestemd en ingericht op het gewenste gebruik van de weg en ingepast in de omgeving. Hierbij is onderscheid gemaakt in de volgende wegen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

5.2 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

Bestaande situatie

Op het gebied van infrastructuur vindt rondom het plangebied de komende jaren een aantal ontwikkelingen plaats. Belangrijke ontwikkelingen zijn onder andere het aanleggen van een parallelstructuur van de A4 en de omlegging van de N201, waarmee de op- en afritten naar de snelweg worden verlegd. Voor de bedrijven is een goede ontsluiting van belang, evenals de bereikbaarheid vanuit Schiphol.

Het plangebied is gelegen langs de A4, A5 en de Kruisweg, thans de N201. De Kruisweg vormt de verbinding tussen Zandvoort en Hilversum. In de huidige situatie wordt het bedrijventerrein ontsloten vanaf de Kruisweg, Rijnlanderweg en Vuursteen. Langs de Kruisweg loopt een parallelweg. Vanaf deze weg wordt via de Zandsteen en Leisteen ontsloten naar de Hoeksteen. De Hoeksteen vormt een dwarsverbinding door het plangebied en loopt tussen de Rijnlanderweg en de Vuursteen.

De Rijnlanderweg, de Parallele Kruisweg en de wegen op het bedrijventerrein (waaronder de Hoeksteen) zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h. De Kruisweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h.

Toekomstige situatie

Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Undercoverpark en het bestaande bedrijventerrein De Hoek is een verkeersonderzoek uitgevoerd (Bijlage 1 (Advin, 7 oktober 2010)).

Voor de ontsluiting van het Undercoverpark zal een ringstructuur worden aangelegd. Deze zal aan de oostzijde aangesloten worden op de Hoeksteen. Aan de noordwestzijde zal de ringstructuur aansluiten op de Rijnlanderweg. Om een goede en verkeersveilige ontsluiting te waarborgen, zal de Rijnlanderweg tussen de Hoeksteen en het spoor worden verbreed. Het Undercoverpark sluit aan op een bestaand bedrijventerrein. Hierbij is het gezien het huidige ruimtebeslag en de grondposities niet mogelijk deze aansluiting volledig te realiseren op gronden van de initiatiefnemer of van de gemeente; er zijn gronden van derden nodig. Er zijn echter geen alternatieven voor een veilige en duurzame structuur die niet over gronden van derden gaan. Dat betekent, dat de gemeente indien nodig gebruik zal maken van de mogelijkheid tot onteigening van gronden. Dit bestemmingsplan biedt hiervoor de grondslag.

In het hierbovengenoemde verkeersonderzoek zijn verschillende varianten onderzocht voor de aansluiting van oostelijke ontsluiting op de Kruisweg, onder meer het handhaven van de Vuursteen en het realiseren van een nieuwe ontsluiting ten oosten van het NH-hotel, parallel aan de A5.

Het ontwerpbestemmingsplan ging uit van verlegging van de ontsluiting en afsluiting van de Vuursteen vanaf de Kruisweg. Door ingekomen zienswijzen heeft echter een nieuwe afweging plaatsgevonden, omdat de horecaondernemers aan de Vuursteen vreesden voor negatieve gevolgen.

Uit het eerdergenoemde verkeersonderzoek blijkt dat het handhaven van de ontsluiting van het gebied via de Vuursteen een goed alternatief is, indien de realisatie van de complete ringstructuur niet mogelijk is. Derhalve is de optie voor verlegging van de ontsluiting niet meer opgenomen. Voor het handhaven van de Vuursteen als ontsluiting dienen wel verkeerskundige aanpassingen gedaan te worden. Hiervoor moet de kruising bij de Hoeksteen en de Vuursteen worden aangepast en dient hier een verkeersregelinstallatie te worden gerealiseerd. Deze maatregelen zijn nodig binnen de bestemmingslegging uit het ontwerpbestemmingsplan.

In het bestemmingsplan is voor de aansluiting van de Vuursteen op de Kruisweg en het naastgelegen bedrijfsperceel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Hiermee zijn burgemeester en wethouders bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen ten behoeve van de aansluiting van de Vuursteen op de Kruisweg. Hiermee kan de bestaande bocht uit de weg gehaald worden, wat de doorstroming ten goede zal komen.



Figuur 5.1 Verkeerstructuur

Bereikbaarheid langzaam verkeer

Langs de N201 ligt een vrijliggend fietspad. Deze inrichting is conform de uitgangspunten van het concept Duurzaam Veilig. Vanuit het gebied wordt aangesloten op doorgaande fietsverbindingen in de richtingen noord-zuid en oost-west.

Bereikbaarheid openbaar vervoer

Het plangebied wordt ontsloten via de busbaan van de Zuidtangent (HOV-verbinding) die centraal door het plangebied loopt. De halte is boven de N201 gelegen. De hier halterende openbaarvervoersdiensten geven verbinding in de richtingen Nieuw-Vennep - Amsterdam Zuid WTC via Schiphol (Intercitystation) en in de richtingen Haarlem CS - Amsterdam Arena.

Eveneens zijn langs de N201 bushaltes gelegen waar de diensten in de richtingen Haarlem-Uithoorn en Hoofddorp-Schiphol halteren.

5.3 Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

Door de ontwikkelingen op het bedrijventerrein zal het verkeer toenemen. Dit heeft effect op de verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van het gebied. Het verkeer zal op een goede en snelle wijze over het wegennet afgewikkeld moeten worden waarbij de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid gewaarborgd blijft. Door Advin is een verkeerskundig onderzoek (7 oktober 2010) uitgevoerd waarbij zowel de huidige als de te verwachten verkeersstromen in kaart zijn gebracht. Hierbij zijn ook maatregelen voorgesteld om de verkeersafwikkeling te verbeteren.

Uit de berekeningen blijkt dat in de huidige situatie al sprake is van een overbelasting op de kruispunten N201-Vuursteen en Vuursteen-Hoeksteen. Daarnaast is het kruispunt N201-Rijnlanderweg zwaar belast. In de toekomstige situatie (2020) waarbij geen sprake is van ontwikkelingen op het bedrijventerrein zal eveneens sprake zijn van een slechte verkeersafwikkeling op een aantal kruispunten. Ook wanneer er dus geen ontwikkelingen plaatsvinden, zijn maatregelen benodigd. Hierbij valt te denken aan maatregelen zoals diverse extra stroken, ongelijkvloerse fietsoversteek N201 en een verkeersregel installatie op het kruispunt Vuursteen - Hoeksteen.

Voor de nieuwe ontsluitingsstructuur zijn maatregelen benodigd om de verkeersafwikkeling op een niveau te krijgen die vergelijkbaar is met de situatie 2020 zonder ontwikkelingen. De maatregelen die de knelpunten op kunnen lossen zijn onder andere de aanleg van extra stroken, de aanleg van verkeersregelinstallaties en de aanleg van ongeregelde T-aansluitingen.

5.4 Verkeersveiligheid

Inleiding

In het verkeersonderzoek De Hoek e.o. (Advin, 7 oktober 2010) is een beoordeling gegeven van de verkeersveiligheid in het plangebied. Of een bepaald wegvak geschikt is voor de verwerking van de te verwachten intensiteit wordt bepaald door de ligging van de weg in de omgeving. De oversteekbaarheid van de wegen voor fietsers en voetgangers is een beoordelingscriterium. Wanneer een weg onvoldoende oversteekbaar is, leidt dit tot barrièrewerking en verkeersonveiligheid.

In het plangebied liggen geen black-spots (locaties waar in de afgelopen drie jaar zes of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden). De verkeersveiligheid is bij de uitwerking van de kruispunten en wegvakken een belangrijk aandachtspunt. De verkeersveiligheid in De Hoek is getoetst aan de hand van de geldende basiseisen voor een Duurzaam Veilig wegennet (Leidraad Duurzaam Veilige inrichting van bedrijventerreinen, CROW-publicatie 192): functionaliteit van het wegennet, homogeniteit van het verkeer en voorspelbaarheid van het verkeersgedrag.

Functionaliteit van het wegennet

De wegenstructuur in De Hoek kent een logische opzet. Door het beperkte aantal aansluitingen op het hoofdwegennet zal de hoofdontsluiting van het gebied vanzelf als zodanig functioneren. In de Leidraad wordt aangegeven dat het toepassen van gebiedsontsluitingswegen op bedrijventerreinen aan de orde is vanaf circa 30 tot 50 ha bedrijventerrein. De Rijnlanderweg, de Vuursteen en de Hoeksteen zijn gebiedsontsluitingswegen. Bij een dergelijke categorisering kunnen volgens de Leidraad uitritten van bedrijven worden toegestaan en is het mogelijk het fietsverkeer met fietsstroken een plaats te geven.

Homogeniteit van het verkeer

De eis homogeniteit van het verkeer kent twee uitwerkingen: 1) scheiding van verkeerssoorten met een groot verschil in massa en richting en 2) zorgen voor een lage snelheid op kruispunten bij conflicten, waarbij verkeersdeelnemers met een groot verschil in massa en richting samenkomen. Voor voetgangers in De Hoek zijn langs de ontsluitingswegen aparte voorzieningen voorzien. Voor het fietsverkeer zijn in de uiteindelijke situatie fietspaden gedacht. Om dit profiel langs de Rijnlanderweg te kunnen realiseren, dient de bedrijfswoning aan de Rijnlanderweg 774 geamoveerd te worden.

Voorspelbaarheid van het verkeersgedrag

Bij een goed vormgegeven inrichting van het terrein van een bedrijf, kost het in- of uitdraaien van een uitrit niet meer tijd dan bij het oprijden van de hoofdweg uit een zijstraat. Bij een goed vormgegeven profielindeling van de wegen is er voor fietsers, voetgangers en vrachtverkeer voldoende ruimte. Een dergelijke indeling is binnen het verkeersareaal zoals aangegeven op de plankaart goed mogelijk.

5.5 Parkeren

Toekomstig parkeerbeleid zal uitgaan van een flexibel systeem waarbij een basisaanbod (zoveel mogelijk op eigen terrein of centrale parkeervoorzieningen) van parkeerplaatsen wordt aangevuld met parkeerplaatsen die door de gebruiker naar gebruik gefinancierd worden. Deze komen op centrale plekken op het bedrijventerrein en worden zoveel mogelijk gecombineerd met voorzieningen voor openbaar vervoer en fiets.

Op het bedrijventerrein zullen de parkeerplaatsen worden gerealiseerd binnen het bestemmingsvlak. Hierdoor hoeven geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd te worden. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van de bedrijven en kantoren dient te worden uitgegaan van parkeernormen. Deze parkeernormen zijn afkomstig uit publicatie 182 (CROW) uitgaande van matig stedelijk en rest bebouwde kom. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de volgende functies met bijbehorende normen.

Tabel 5.1 Parkeernormen

functie	parkeernorm
(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,8-3,3 parkeerplaats per 100 m ² bvo
kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	1,5-2,0 parkeerplaats per 100 m ² bvo
arbeidsintensieve/bezoekersintensieve bedrijven (loods, opslag, transportbedrijf)	0,8-0,9 parkeerplaats per 100 m ² bvo
arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats)	2,5-2,8 parkeerplaats per 100 m ² bvo
café/bar/discotheek/cafetaria	5 - 7 parkeerplaats per 100 m ² bvo
restaurant	12 - 14 parkeerplaats per 100 m ² bvo

5.6 Conclusie

De bereikbaarheid voor zowel het gemotoriseerd verkeer als het langzaam verkeer is goed te noemen. Eveneens is het gebied per openbaar vervoer goed ontsloten. Om te beoordelen of de verkeersafwikkeling voldoende gewaarborgd zal zijn, is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat in de situatie 2010 en 2020 zonder ontwikkelingen op enkele kruispunten al sprake is van een slechte verkeersafwikkeling. Uit het onderzoek komt verder naar voren dat de ontsluiting via een complete ringstructuur verkeerskundig het meest logisch is. Hierbij zijn twee aandachtspunten. Voor het realiseren van een duurzame ontsluiting van het Undercoverpark op de Hoek bestaand moet gebruik worden gemaakt van gronden van derden. Vanwege het belang van een duurzame ontsluiting, biedt dit bestemmingsplan de mogelijkheid tot versnelde onteigening. Verder blijkt dat in plaats van de realisatie van een complete ringstructuur die aansluit op de Kruisweg, het handhaven van de Vuursteen een goed alternatief is, indien enkele verkeerskundige maatregelen getroffen worden. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen dit bestemmingsplan.

Binnen de kaders van het bestemmingsplan zijn voldoende mogelijkheden aanwezig om te voldoen aan de eisen van een Duurzaam Veilig wegennet. Er kan worden voldaan aan een functioneel wegennet met voldoende homogeniteit van verkeer en voorspelbaarheid van verkeersgedrag.

Bij de ontwikkeling van het gebied dienen de beschreven parkeernormen te worden gehanteerd en dienen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Binnen de bestemmingsvlakken is voldoende ruimte om te kunnen voldoen aan de parkeernormen.

Hoofdstuk 6 Onderzoek en beperkingen

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan aan de sectorale aspecten getoetst. Dit onderzoek richt zich specifiek op de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan direct of via een wijzigingsbevoegdheid planologisch mogelijk maakt.

6.2 Bodem

Beleid- en regelgeving

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

In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging, dient het volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

Onderzoek

In dit bestemmingsplan worden twee deelgebieden ontwikkeld, namelijk het deelgebied Business Garden en het deelgebied Undercoverpark. In het eerste deelgebied wordt met dit bestemmingsplan de realisatie van een aantal kantoren mogelijk gemaakt. In het tweede deelgebied wordt een bedrijventerrein, met een mix van logistieke bedrijven en kantoren, mogelijk gemaakt. In deze paragraaf wordt beschreven of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde nieuwe functies. De bodemkwaliteit ter plaatse van de reeds aanwezige bebouwing wordt buiten beschouwing gelaten. Eventuele verontreinigingen hier kunnen namelijk geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan opleveren.

Business Garden

Door Wareco is in opdracht van de ontwikkelaar een notitie over de stand van zaken van de milieuhygiënische situatie van het project Business Garden geschreven (Bijlage 2). Deze notitie betreft een samenvatting van eerder in het plangebied uitgevoerde bodemonderzoeken. Uit deze notitie blijkt dat het gehele terrein verdacht is op het voorkomen van asbest in de bovengrond. Hiermee moet bij de realisatie van de beoogde kantoren rekening worden gehouden. Dit staat de vaststelling van het bestemmingsplan echter niet in de weg.

Voor het gebied tussen de reeds bestaande kantoren Iris en Rose en het bedrijf AAR blijkt dat de in het verleden aangetroffen verontreinigingen niet konden worden bevestigd. De lokaal aangetroffen matige verontreinigingen met arseen, lood en/of zink zijn waarschijnlijk gerelateerd aan in het verleden opgebrachte ophooglagen. Deze ophooglagen zijn inmiddels grotendeels verwijderd, waardoor aanvullend onderzoek naar de verontreinigingen niet nodig is. Tegen AAR aan was plaatselijk een matige tot sterke verontreiniging met PAK en minerale olie en een matige verontreiniging met koper aanwezig. Deze verontreinigingen zijn gesaneerd. De bodemkwaliteit is hier dan ook geschikt voor de beoogde functie.

Tussen het bedrijf AAR en de Rijnlanderweg maakt het bestemmingsplan de realisatie van kantoren mogelijk. Hier bevinden zich enige, vermoedelijk kleinschalige, immobiele verontreinigingen. De wegsloot aan de westkant van de Rijnlanderweg is vermoedelijk gedempt met verontreinigd materiaal. Op één plek is de verontreiniging ook aangetoond. Bij het gebruik als openbare weg of kantoorbebouwing is geen sprake van mogelijke actuele risico's ten aanzien van de verontreiniging. Deze verontreinigingen vormen daarom geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan. In de plannen is een ondergrondse parkeervoorziening voor deze kantoren voorzien. Hiervoor moet de bodemkwaliteit in beeld worden gebracht. Dit is echter een zaak die tijdens de verdere vergunningverlening geregeld kan worden en geen belemmering vormt voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Undercoverpark

Op 22 september 2010 is een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd (Heijmans, nr. 270130 W2004; d.d. 21-10-2010). Uit dit onderzoek blijkt dat de bodemkwaliteit ter plaatse van het voormalige werkterrein van de tunnel van de Zuidtangent en het voormalige vloeiveld geen belemmering voor de locatieontwikkeling vormt. Op het voormalig werkterrein is in een mengmonster bovengrond (zandige klei) voor lood een overschrijding van de achtergrondwaarde gevonden. Alle overige waarden zijn beneden de achtergrondwaarden. Bij het bouwrijp maken van de grond moet rekening worden gehouden met mogelijke puntbronnen. Deze zijn naar verwachting beperkt van omvang.

Om inzicht te krijgen in het voorkomen van arseen zijn meetreeksen van 20 waarnemingen over 3 deelgebieden (werkterrein, vloeiveld en agrarisch gebied) gemaakt. De gemiddelde arseenconcentraties liggen in alle deelgebieden boven de achtergrondwaarde. De P95 ligt in alle gebieden beneden de tussengrenswaarde/grenswaarde voor industrie. De variatiecoëfficiënten zijn kleiner dan 0,5. Dit is ruim beneden de waarde 3 die volgens het protocol oriënterend bodemonderzoek als toetswaarde voor homogene verontreinigingen gehanteerd wordt. Ook als alle waarnemingen als één meetreeks worden gezien geldt het bovenstaande. Hiermee is voldoende aangetoond dat het hier een homogene lichte verontreiniging van arseen betreft. De verontreiniging is op de gehele locatie aanwezig. Eén waarneming overschrijdt de tussengrenswaarde. De P95-waarden zijn kleiner dan de tussengrenswaarde, de variatiecoëfficiënt is klein en het aantal waarnemingen is groot. Daarom is een nader onderzoek niet noodzakelijk.

Uit luchtfoto's is gebleken dat op het zuidelijke terreindeel ontgraven grond van het McCain-terrein is aangebracht. Redelijk duidelijk is te zien waar het materiaal is toegepast. Deze toepassing is niet gemeld en er zijn geen kwaliteitsgegevens bekend. In het aanvullend bodemonderzoek is door middel van een partijkeuring 'in situ' de kwaliteit vastgesteld. Op basis van de toetsing van de analyseresultaten blijkt dat het materiaal wordt beoordeeld als grond dat voldoet aan kwaliteitsklasse 'achtergrondwaarde' conform het Besluit bodemkwaliteit. Ter plaatse van dit deel van het Undercoverpark is de bodemkwaliteit dus voldoende voor de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de bodemkwaliteit ter plaatse van de ontwikkelingen geschikt is voor de beoogde functies. Dit aspect staat de vaststelling van het bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

6.3 Cultuurhistorie en archeologie

Beleid- en regelgeving

Wet archeologische monumentenzorg

Op 1 september 2007 is de wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen.

Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Onderzoek

In 2012 heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Bijlage 14). Het onderzoek omvat het verwerven van informatie over bekende en verwachte archeologische waarden en heeft tot doel een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen voor het plangebied.

Op basis van de gespecificeerde archeologische verwachting, kan worden geconcludeerd dat in het plangebied een lage verwachting geldt voor het aantreffen van waardevolle, intacte archeologische resten uit de periode na het Mesolithicum. Resten van bewoning uit Paleo- en Mesolithicum kunnen wel worden verwacht, maar zijn lastig opspoorbaar.

Conclusies

Wanneer ingrepen tot dieper dan 5,5 m -Mv onvermijdelijk zijn, wordt aanbevolen allereerst door middel van een inventariserend veldonderzoek, verkennende fase te onderzoeken hoe diep het pleistocene oppervlak, waar zich resten van activiteiten van jagers-verzamelaars kunnen bevinden, nu precies ligt. In vergelijking met de diepte en de locatie van de bouwplannen kan dan worden beoordeeld of verder – karterend – inventariserend onderzoek noodzakelijk is. Verkennend onderzoek kan worden uitgevoerd door middel van boringen. In de regels van dit bestemmingsplan is hiervoor een passend beschermingsregime opgenomen.

Te verwachten valt dat bouwwerkzaamheden in de Haarlemmermeer altijd samengaan met het aanbrengen van funderingspalen. Deze zullen het potentiële archeologische niveau vanaf 9,5 tot 5,5 m -Mv altijd raken. Geconcludeerd wordt dat funderingspalen niet gezien worden als een verstoring (die verder archeologisch veldonderzoek noodzakelijk maken), met twee uitzonderingen:

1. wanneer sprake is van een gerede kans op het zijwaarts in de bodem dringen van bouw materiaal zoals bijvoorbeeld bij groutinjectie of de kans op het uitzakken van gegoten beton;

2. wanneer de verwachte verstoring als gevolg van de funderingspalen – al of niet plaatselijk – 1% van de oppervlakte overschrijdt. Als vuistregel kan gesteld worden dat dit het geval is wanneer de afstand tussen de funderingspalen kleiner is dan 30 maal de diameter bij grondverdringende palen en kleiner dan 10 maal de diameter bij grondvervangende palen.

In deze twee gevallen is een inventariserend veldonderzoek, verkennende fase, noodzakelijk.

Eventuele vondsten gedaan tijdens bijvoorbeeld de planuitvoering vallen onder de meldingsplicht zoals vastgelegd in artikel 53 van de Wet op de archeologische monumentenzorg.

6.4 Water

Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in dat kader in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over het ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met de waterbeheerder het Hoogheemraadschap van Rijnland. De opmerkingen van de waterbeheerder zijn vervolgens verwerkt in deze waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europa:

- *Kaderrichtlijn Water (KRW)*.

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft tot doel het bereiken van een goede ecologische en chemische toestand in alle wateren in Europa in 2015.

Nationaal:

- *Nationale Waterplan (NW)*.

Het plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water, en diverse vormen van gebruik van water.

- *Waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw (WB21)*.

Onderzoek naar het waterbeheer in de 21e eeuw door de Commissie Waterbeheer 21e eeuw, om de problematiek op een omvattende, samenhangende manier aan de orde te stellen en maatregelen voor te bereiden of reeds waar mogelijk te treffen.

- *Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)*.

Resultaat uit het WB21. Hierin zijn de opgaven voor de langere en korte termijn in beeld gebracht en zijn instrumenten benoemd. Het NBW heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden anticiperend op veranderende omstandigheden, zoals onder andere de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak.

- *Waterwet.*

De Waterwet vormt de basis voor normen die aan watersystemen kunnen worden gesteld. Voor primaire waterkeringen blijken de normen uit de wet zelf, andere normen voor rijkswateren worden opgenomen in het Waterbesluit of de Waterregeling. Voor de regionale wateren zullen de verordeningen en plannen van de provincies normen bevatten.

Provinciaal:

- *Provinciaal Waterplan 2010-2015.*

Het provinciaal waterplan geeft de strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 weer.

Waterschapsbeleid

Voor de planperiode 2010-2015 zal het Waterbeheerplan (WBP) van het Hoogheemraadschap van Rijnland van toepassing zijn. In dit plan geeft het hoogheemraadschap aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op de uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil het Hoogheemraadschap dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering.

Daarnaast heeft het Hoogheemraadschap een Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder opgesteld. In deze structuurvisie heeft het Hoogheemraadschap het waterbeleid (een klimaatbestendig en robuust watersysteem) verder geconcretiseerd. Het watersysteem wordt vormgegeven volgens de principes:

1. flexibele peilen;
2. hogere peilen;
3. lijn/vlakvormig ontwerp;
4. optimalisatie van de inrichting.

Hierbij worden de belangen van de bestaande en de nieuwe gebruiksfuncties zoveel mogelijk ondersteund. De eerste drie principes zijn met name van toepassing bij gewijzigd gebruik.

Gemeentelijk beleid

Het Waterplan Haarlemmermeer (15 april 2008) vormt het dynamische contract tussen het Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente Haarlemmermeer. In het waterplan zijn beleidsmatige en operationele afspraken vastgelegd over het watersysteem van de Haarlemmermeer. Onder het watersysteem vallen 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 omvat het gehele gebied van de gemeente Haarlemmermeer. Binnen de Haarlemmermeerpolder gaat het dus om zowel de stedelijke kernen als het buitengebied. In het waterplan geven de gemeente en het hoogheemraadschap verder vorm aan de verschillende rollen en afspraken. Het waterplan kan worden gezien als een momentopname ofwel een dynamisch contract over die punten waarover overeenstemming is bereikt. De gemeente Haarlemmermeer en het Hoogheemraadschap van Rijnland kunnen nu het huidige plan vaststellen om op basis van bestuurlijke (inclusief financiële) afspraken tot uitvoering van de maatregelen over te kunnen gaan. In de toekomst, door bijvoorbeeld nieuwe inzichten, blijven aanpassingen aan het waterplan Haarlemmermeer mogelijk, met de daarbij behorende 'vernieuwde' afspraken tussen beide partijen.

Het waterplan bevat een strategisch en een operationeel deel (deels voor het oplossen van 'achterstallig onderhoud') en een uitvoeringsprogramma.

Huidige situatie

Het huidige bedrijventerrein bestaat voornamelijk uit bebouwing en verharding. De ontwikkellocatie Business Garden is reeds voor een groot deel verhard. De ontwikkellocatie Undercoverpark bestaat uit agrarische gronden en is nagenoeg geheel onverhard.

Bodem en grondwater

Conform de Bodemkaart van Nederland bestaat de bodem ter plaatse voornamelijk uit lichte klei. In het grootste deel van het plangebied is sprake van grondwatertrap VI. In het zuidoosten van het plangebied komt ook grondwatertrap VII voor. De bijbehorende grondwaterstanden staan in onderstaande tabel vermeld.

grondwaterstand (cm - maaiveld)	grondwatertrap	
	VI	VII
Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand	40-80	>80
Gemiddeld Laagste Grondwaterstand	>120	>160

Waterkwantiteit

Het plangebied is gelegen in de Haarlemmermeerpolder, peilvak GH-52.140.03. Dit peilvak heeft een zomerpeil van NAP -5,85 m en een winterpeil van NAP -6,15 m. Het plangebied wordt omringd en doorkruist door diverse watergangen. De watergangen ten noorden en ten oosten van het plangebied zijn aangemerkt als hoofdwatgang. De overige watergangen zijn aangemerkt als boezemwatergangen.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit is in de hele polder matig. Dit komt door de aanwezigheid in het water van voedingsstoffen ('nutriënten', vooral stikstof (N) en fosfor (P)), bestrijdingsmiddelen en zout (chloriden (Cl)). Van voedingsstoffen in het water profiteren ook minder gewenste organismen, wat in warme tijden tot algenbloei leidt. Algen gebruiken daarbij ook zuurstof, waardoor planten en vissen minder zuurstof krijgen en dood gaan. Dat leidt tot rotting en stank. De belangrijkste bron van voedingsstoffen is het gebruik van (kunst)mest in de akkerbouw. De belangrijkste bron van bestrijdingsmiddelen is de bollenteelt. Kwel is de bron van zout, maar komend vanuit de ondergrond neemt de kwel ook voedingsstoffen mee en daarmee is kwel ook daarvan een belangrijke bron. Opwellend kwel is een bekend verschijnsel in dit deel van de Haarlemmermeerpolder, evenals het opbarsten van de waterbodems. Opbarsten is het ontbreken van een verticaal evenwicht in de waterbodem. De waterdruk omhoog is hoger dan de gronddruk omlaag.

In het plangebied bevinden zich geen KRW-waterlichamen. Het plangebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

Veiligheid en waterkeringen

In het plangebied is geen ruimtelijk relevante waterkering aanwezig.

Afvalwater en riolering

Het plangebied is aangesloten op het gemeentelijke gemengd rioolstelsel.

Toekomstige situatie

Het bestemmingsplan maakt twee ontwikkelingen mogelijk. De realisatie van de Business Garden en het Undercoverpark. De Hoek-Noord (Undercoverpark) wordt daarbij ontwikkeld met bedrijf- en kantoorfuncties met bijbehorende voorzieningen (circa 25 ha). Daarnaast is de ontwikkeling van De Hoek-West (Business Garden) al opgestart, maar nog niet afgerond. In dit gebied worden kantoren en een hotel gerealiseerd.

Waterkwantiteit

De afvoer van het plangebied mag bij ontwikkelingen niet versnellen. Daarom dient bij een toename van het verhard oppervlak met meer dan 500 m² compensatie plaats te vinden. Dit betekent dat binnen het plangebied 15% van de toename aan verhard oppervlak gecompenseerd moet worden met de aanleg van open water. Dempingen dienen zowel in oppervlakte als in inhoud volledig binnen het plangebied gecompenseerd te worden. Het peil binnen het plangebied zal niet worden verhoogd.

Business Garden

Sinds de start van de ontwikkeling Business Garden (realisatie van kantoorgebouwen Iris en Rose en hotel) zijn er twee waterpartijen gerealiseerd. Eén daarvan betreft een tijdelijke waterpartij met vijf kleine watergangen aan de Rijnlanderweg en de andere is eveneens een tijdelijke watercompensatie aan de N201 (circa 900 m²).

Voor de ontwikkeling die in dit plan mogelijk wordt gemaakt, wordt centraal in het gebied een waterpartij aangelegd van ten minste 2.000 m². Deze waterpartij geldt als een tijdelijke compensatiemaatregel.

In de eindsituatie is de tijdelijke watercompensatie verdwenen en ziet de waterhuishoudkundige structuur van Business Garden er anders uit. De definitieve watercompensatie voorziet in een rondvormige waterpartij in het midden van het terrein, die aansluit op een rechte watergang die parallel loopt aan de Rijnlanderweg. Voor de eindsituatie, met een toename van de verharding met 17.263 m², geldt een compensatie-eis van 2.589 m². In Business Garden wordt beoogd om door de aanleg van de waterpartij hier ruimschoots aan te voldoen. De watergangen binnen Business Garden worden aangesloten op het peilgebied GH-52.140.04 met een zomerpeil van NAP -6 m en een winterpeil van NAP -6,15 m.

Undercoverpark

In het Undercoverpark wordt in totaal 157.400 m² aan nieuw verhard oppervlak gerealiseerd door de aanleg van wegen, parkeerplaatsen en bedrijfsgebouwen en -hallen. Volgens de watercompensatieregel van het Hoogheemraadschap, zal 15% van het totaal aantal vierkante meters nieuw verhard oppervlak worden gecompenseerd in de vorm van nieuw wateroppervlak. Dit komt in het geval van het Undercoverpark neer op 23.610 m² (15% van 157.400 m²) voor het plangebied. Er wordt daarnaast kleinschalige demping van bestaande watergangen toegepast waarbij 4.591 m² oppervlaktewater verdwijnt. Dit wordt volgens de beleidsregels van de Keur van het Hoogheemraadschap 100% gecompenseerd door middel van nieuw wateroppervlak in de toekomstige waterstructuur. Het totaal te compenseren wateroppervlak komt daarmee op 28.201 m². Bij deze inrichting is ook rekening gehouden met een tijdelijke bergingscapaciteit bij zware incidentele buien (20 mm/uur) van 9.400 m³. De watergangen binnen het Undercoverpark worden aangesloten op het peilgebied GH-52.140.04 met een zomerpeil van NAP -6 m en een winterpeil van NAP -6,15 m.

In het Undercoverpark worden twee volledig nieuwe watergangen gegraven. De eerste watergang is gepland aan de westzijde van het terrein parallel aan de spoorbaan, en de tweede watergang is gepland aan de zuidzijde van het gebied, waarmee ook de zuidelijke grens van het terrein wordt afgebakend. Ook wordt de primaire watergang, die langs de oostzijde van het plangebied parallel aan de rijksweg A5 loopt, verbreed. Verder wordt in de noordelijke punt van het plangebied als uitloper van de nieuwe westelijke watergang een kleine waterpartij aangelegd, waarbij ruimte is voor interessante architectonische ontwerpen. Ten slotte is een waterhuishoudkundige voorziening (bijvoorbeeld droge watergang) in oost-westrichting gepland (circa 9.680 m²), die de Zuidtangent kruist en zijn twee smalle voorzieningen aan weerszijden van de Zuidtangent gepland (820 m²). Hiermee komt de totale compensatie op 28.233 m².

In het bestaande bedrijventerrein De Hoek vinden geen aanpassingen plaats aan het

watersysteem. Hiermee wordt voldaan aan de eisen van het Hoogheemraadschap.

Waterkwaliteit

In het Waterplan Haarlemmermeer worden een aantal maatregelen genoemd om de waterkwaliteit in het gebied te verbeteren. Het realiseren van een hoger slootpeil draagt bij aan het wegdrukken van kwel. Hierdoor komt minder zout water in de watergangen terecht. Vooral bij nieuwe ontwikkelingen/functiewijzigingen is dit eenvoudig te realiseren. Daarnaast wordt ingezet op het aanleggen van natuurvriendelijke oevers.

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem geldt een verbod op het toepassen van zink, lood, koper en PAK's-houdende bouwmaterialen, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Afvalwater en riolering

Conform de Leidraad Riolering West-Nederland en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw verplicht een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater (ook afspoelend hemelwater van vegetatiedaken) zijn er twee mogelijkheden. Indien open water in de directe omgeving aanwezig is, wordt hemelwater afgevoerd naar dat oppervlaktewater. Indien infiltratie mogelijk is, dan wordt schoon hemelwater geïnfiltreerd.

In het plan wordt een vrij verval stelsel aangelegd met daarbij de toepassing van het 'verbeterd gescheiden systeem' (VGS). Dit houdt in dat binnen dit vrijvervalsysteem twee onderliggende stelsels worden ontworpen, te weten een droogweerafvoer (DWA) en een regenwaterafvoer (RWA)-stelsel. In het rioleringsstelsel wordt de eerste afvoer ('first flush') van regenwater van vervuilde oppervlakken afgevoerd via het DWA-stelsel naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie. Daarnaast is uitgangspunt dat alle dakoppervlakken afgekoppeld worden via een verzamelleiding op het open water en de voorzieningen. Hierbij wordt een scheiding gemaakt tussen afkoppeling op de sloot langs de A5 en op het binnengebied. Vanuit het RWA-stelsel zal het water door middel van een lamellenafscheider lozen op het open water. Deze lamellenafscheiders worden per kwadrant geplaatst en zorgen er voor dat vervuild regenwater zoveel mogelijk gereinigd wordt. De mogelijkheid van vervuild water gegenereerd door bedrijfsactiviteiten dat wordt meegenomen door het regenwater is namelijk aanwezig.

Het rioleringsstelsel van Undercoverpark wordt middels persleidingen op 2 plekken aangesloten op het bestaande rioleringsstelsel van De Hoek. Het rioleringsstelsel binnen Business Garden wordt onder vrij verval aangesloten op het bestaande stelsel aan parallelweg van de Kruisweg.

Waterbeheer

Per 22 december 2009 is een nieuwe Keur in werking getreden, alsmede nieuwe Beleidsregels. In deze Beleidsregels is het beleid van het hoogheemraadschap nader uitgewerkt. Aan de nieuwe Keur zijn bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van het water in de bodem.

De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden);
- watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten en beken);
- andere waterstaatswerken (onder andere bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen

en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het waterschap gebouwd en opgeslagen mag worden. De toestemming voor het uitvoeren van deze werkzaamheden is geregeld in de watervergunning.

Voor het afvoeren van water naar oppervlaktewater is tevens een watervergunning vereist.

Water in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan wordt het oppervlaktewater in het plangebied grotendeels bestemd als 'Water'. De waterpartij in Businessgarden wordt geregeld middels een aanduiding in de bestemming 'Groen', waarbij een minimale oppervlakte vereist is. De wadi in Undercoverpark wordt geregeld middels een aanduiding in de bestemming Bedrijventerrein, waarbij naast de minimale oppervlakte ook de eis is opgenomen dat de hier te realiseren wadi een verbinding moet vormen tussen de watergangen om het gebied.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkelingen geen negatieve gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie hebben.

6.5 Flora en fauna

Deze paragraaf betreft een samenvatting van het uitgebreide bureauonderzoek (RBOI) zoals opgenomen in Bijlage 5 en is aangevuld met de gegevens van een recent uitgevoerde quick scan (Bijlage 6).

Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit bestaand bedrijventerrein, agrarische percelen, opgaande beplanting en een stuk ruigte.

Beoogde ontwikkelingen

In het plangebied worden kantoren en bedrijfsgebouwen gerealiseerd, daarbij worden ook groenvoorzieningen en water aangelegd. Hiervoor moeten de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd:

- verwijderen beplanting en bomen;
- bouwrijp maken;
- bouwwerkzaamheden.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van en ligt niet nabij een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De ontwikkelingen hebben geen invloed op beschermde natuur- of groengebieden. De Natuurbeschermingswet en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.

Soortenbescherming

Het bestemmingsplan is het besluit dat ingrepen mogelijk maakt en een aantasting van beschermde dier- of plantensoorten kan betekenen. Uiterlijk bij het nemen van een besluit dat ruimtelijke veranderingen mogelijk maakt, zal daarom zekerheid moeten zijn verkregen of verlening van ontheffing op grond van de Flora- en faunawet (hierna Ffw) nodig zal zijn en als dat het geval is, of deze verleend wordt.

In het plangebied komen de volgende beschermde soorten voor:

vrijstellingsregeling Ffw	tabel 1		grote kaardenbol egel, veldmuis, konijn, vos, mol, haas en woelrat bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander en bastaardkikker
ontheffingsregeling Ffw	tabel 2		wilde marjolein kleine modderkruiper
	tabel 3	<i>bijlage 1 AMvB</i>	geen
		<i>bijlage IV HR</i>	alle vleermuizen
	vogels	<i>cat. 1 t/m 4</i>	ransuil en huismus
		<i>cat. 5</i>	koolmees, huiszwaluw, spreeuw, ekster en zwarte kraai

Conclusies

Het bestemmingsplan voorziet in de sloop van bestaande bebouwing en de realisatie van kantoren en bedrijfsgebouwen. De benodigde werkzaamheden ten behoeve van deze ontwikkeling kunnen leiden tot aantasting van te beschermen natuurwaarden.

- Er zal geen ontheffing nodig zijn voor de tabel 1-soorten van de Ffw waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw geldt.
- De bermen van de busbaan waar de wilde marjolein is aangetroffen worden niet door dit plan aangetast. Het is dan ook niet nodig een ontheffing aan te vragen.
- De aantasting en verstoring van vogels dient te worden voorkomen door werkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal van 15 maart tot en met 15 juli) te laten starten.
- Nader onderzoek naar vleermuizen (tabel 3, bijlage IV HR) en vogels met een vaste nestplaats in het te ontwikkelen gebied is niet noodzakelijk.
- In de slootjes komt waarschijnlijk kleine modderkruiper voor. Bij de ontwikkeling moet voor deze soort ontheffing worden aangevraagd, tenzij deze slootjes bij de ontwikkeling niet worden verkleind, uitgediept o.i.d.. Nieuw aan te leggen geschikte wateren kunnen al op voorhand compensatie bieden voor eventuele achteruitgang van het leefgebied van de kleine modderkruiper en daarmee voorkomen dat een ontheffing nodig is.
- De toekomstige groene en waterrijke inrichting van het plangebied kan daarnaast een positief effect hebben op de aanwezige soorten.

6.6 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Beleid- en regelgeving

Luchthavenindelingbesluit

Het rijksbeleid ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van Schiphol is geformuleerd in de Wet tot wijziging van de Wet Luchtvaart die op 20 februari 2003 in werking is getreden (verder gewijzigde Wet Luchtvaart genoemd). De gewijzigde Wet Luchtvaart is gericht op het tot stand brengen van een wettelijke grondslag voor het nieuwe regime voor de luchthaven Schiphol. Deze wet vormt de grondslag voor twee uitvoeringsbesluiten: het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingbesluit. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen in overeenstemming te zijn met het Luchthavenindelingbesluit. In dit Besluit wordt een beperkingengebied aangegeven. Hierin worden beperkingengebieden ten aanzien van Schiphol weergegeven met betrekking tot externe veiligheid, geluidsbelasting, hoogtebeperkingen en vogelaantrekkende werking.

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte wordt aangegeven dat Schiphol voor de toekomst ruimte nodig heeft om uit te breiden. Derhalve is op een PKB-kaart de zogenoemde 20 Ke-contour opgenomen. Binnen deze contouren mogen 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. Revitalisering, herstructurering en transformatie van bestaande woon- en werkgebieden is volgens de Nota cruciaal om de gestelde ruimtelijke doelen te kunnen bereiken.

Onderzoek

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

Bouwbeperkingen

Het plangebied ligt binnen zone 4 van het bouwbeperkingen gebied. Dit betekent dat hier gebouwen mogen worden gebouwd die vanaf de inwerkingtreding van het besluit aanwezig zijn, bedrijfsgebouwen en gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van nieuwe bedrijfsgebouwen en heeft een consoliderende werking voor gebouwen die er al staan. Het LIB vormt in dit kader geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

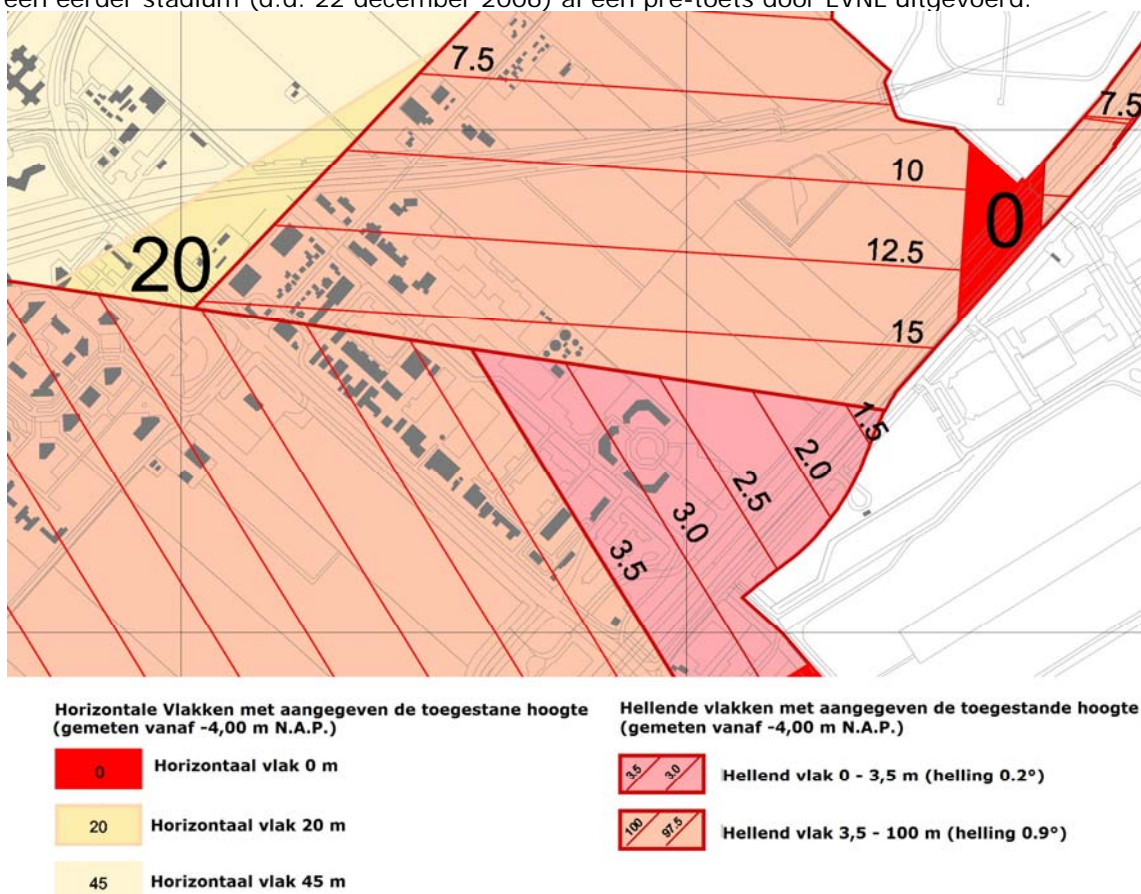


Gronden aangewezen met nummer	Toegestane gevoelige objecten
1*)	<ul style="list-style-type: none"> * Woningen, voor zover rechtmatig aanwezig en bewoond op de datum van inwerkingtreding van dit besluit * Bedrijfsgebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van 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	

Daarnaast ligt het plangebied binnen de 20 Ke-contour uit de Nota Ruimte. In de Nota Ruimte is aangegeven dat binnen de 20 Ke-contour geen nieuwe woningbouw is toegestaan. Aangezien het bestemmingsplan geen nieuwe woningbouw mogelijk maakt, vormt deze contour geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

Hoogtebeperkingen

Tevens geldt voor het plangebied een hoogtebeperking. Deze hoogtebeperking (in meters) staat weergegeven in onderstaande figuur. Hieruit blijkt dat voor de nieuw te ontwikkelen gebouwen een verklaring van geen bezwaar afgegeven dient te worden door de minister van Infrastructuur en Milieu. Voor het stedenbouwkundig plan van Business Garden Hoofddorp is in een eerder stadium (d.d. 22 december 2006) al een pre-toets door LVNL uitgevoerd.



Beperking aantrekken vogels

Ook gelden in het plangebied beperkingen voor vogelaantrekkende functies. De aan te leggen waterpartijen in het kader van de watercompensatie leveren geen strijdigheid op met het Luchthavenindelingbesluit. Ook voorziet het bestemmingsplan niet in andere dergelijke functies en vormt dit aspect geen knelpunt met de realisatie van het bestemmingsplan.

Conclusie

Voor de realisatie van het bestemmingsplan dient een verklaring van geen bezwaar afgegeven te worden. Tevens dient de maximaal toelaatbare hoogte in acht genomen te worden.

6.7 Bedrijven en milieuzoneringen

Beleid- en regelgeving

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en gevoelige functies met betrekking tot milieu in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit bestemmingsplan gebruikgemaakt van een milieuzonering. Deze milieuzonering vindt plaats aan de hand van een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. De Staat van Bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (2009). De milieuzonering beperkt zich tot de volgende milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

Voor het plangebied wordt gebruikgemaakt van de Standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten. Deze Lijst gaat uit van het aanhouden van richtafstanden tussen milieuhinderende bedrijfsactiviteiten en milieugevoelige functies (zoals woningen). De richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. Voor andere omgevingstypen dan een rustige woonwijk kunnen kleinere richtafstanden worden gehanteerd². Een nadere toelichting op de aanpak van milieuzonering met behulp van de Standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten is te vinden in Bijlage 8.

Onderzoek

Uitgangspunten milieuzonering

Bij de milieuzonering van het bedrijventerrein wordt gebruikgemaakt van de SvB 'bedrijventerrein'. Er wordt in de milieuzonering rekening gehouden met verschillende (in meer of mindere mate) milieugevoelige gebiedstypen/functies in het plangebied en de directe omgeving.

1. Rustige woonwijk: ten westen van het plangebied begint op ongeveer 100 m van het plangebied de kern Hoofddorp, dit gebied wordt beschouwd als een rustig woongebied. Ten opzichte van een rustig woongebied worden de volledige richtafstanden gehanteerd.
2. Gemengd gebied: in het uiterste westen van het plangebied ligt een aantal woningen. Deze woningen worden, juist vanwege de ligging op het bedrijventerrein zelf (en de nabije ligging van de N201 en de spoorweg), beschouwd als een gemengd gebied. Hierbij worden dan ook de richtafstanden conform het omgevingstype 'gemengd gebied' gehanteerd. Dit houdt in dat de richtafstanden met één afstandstrap worden verlaagd. Ten noorden van de spoorlijn ligt nog een aantal woningen in een agrarisch gebied. Omdat deze woningen in de buurt van de spoorlijn en een aantal agrarische en niet-agrarische bedrijven liggen, worden ook deze woningen beschouwd als een gemengd gebied.

Uitwerking milieuzonering

Op grond van de eerdergenoemde uitgangspunten is de milieuzonering op de plankaart opgenomen. Afhankelijk van de locatie op het bedrijventerrein zijn bedrijven uit maximaal categorie 2 tot en met 3.2 toegestaan. Voor deze bedrijven geldt, afhankelijk van de categorie, een richtafstand van 30 tot 100 m ten opzichte van een rustige woonwijk.

Gezien de afstand tot omliggende woningen zouden bedrijven uit maximaal 5.1 toegelaten kunnen worden. Gezien de aard van het bedrijventerrein (bedoeling dat het voornamelijk door lichte bedrijven en kantoren gebruikt gaat worden) en het feit dat er een aantal hotels op het terrein liggen, is dit echter niet wenselijk en wordt de categorie 3.2 als maximum toegestaan.

Inventarisatie toegelaten bedrijven

De op het bedrijventerrein aanwezige bedrijven zijn geïnventariseerd en ingeschaald in de categorieën van de SvB 'bedrijventerrein'. Alleen het bedrijf AAR Aircraft Component Services gelegen aan de Kruisweg 703-705 past niet binnen de algemene toelaatbaarheid en is daarom specifiek bestemd. Hiermee is dit bedrijf met de SBI-code 353.2 in zijn huidige bedrijfsvoering, met proefdraaien van motoren met een vermogen kleiner dan 250 kW, planologisch mogelijk.

Conclusie

In dit bestemmingsplan wordt door toepassing van milieuzonering zorg gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van bestaande woningen en worden de bedrijven niet in hun functioneren belemmerd.

6.8 Geur- en lichthinder

Geurhinder

Beleid en regelgeving

Geur kan in de leefomgeving hinder veroorzaken. Bij geur van bedrijven gaat het om de geurutstoot (emissie) van bedrijven die zich verspreidt via de lucht en een geurbelasting veroorzaakt op de woon- en leefomgeving. Het huidige geurbeleid is verwoord in de herziene Nota stankbeleid en een brief van het Ministerie van VROM uit 1995 aan provincies en gemeenten. Uitgangspunt van het beleid is het voorkomen van (nieuwe) geurhinder. Het geurbeleid biedt de mogelijkheid dat het bevoegd gezag van dit algemene uitgangspunt afwijkt en een besluit neemt over een acceptabel niveau van geurhinder. Bedrijven dienen volgens de Wet milieubeheer de Best Beschikbare Technieken (BBT) toe te passen om geurhinder te bestrijden. Voor het bepalen van milieucontouren bij het vaststellen van een bestemmingsplan wordt de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' gehanteerd.

Onderzoek en conclusie

In het plangebied De Hoek e.o. zijn geen bedrijven gevestigd die, gezien hun emissie, voor geurbelasting kunnen zorgen. Een aantal jaren geleden is een bedrijf met een geurbelasting in verband met de ontwikkeling van Zone 001, uit het plangebied verdwenen. Dit betrof de McCain fabriek, een bedrijf van frites- en aardappelproducten (bijbehorende richtafstand in verband met geur: 200 m). Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen zoals woningbouw in het plangebied toegestaan, waardoor van nieuwe geurhinder geen sprake zal zijn. Geconcludeerd kan worden dat geurhinder geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

Lichthinder

Beleid en regelgeving

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

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

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

De kern van het beleid ten aanzien van licht is dat donkerte hoort tot een van de kernkwaliteiten van het landschap onder het kopje belevingskwaliteit. Het rijksbeleid is gericht op het in beeld brengen, realiseren en veiligstellen van de gewenste leefomgevingkwaliteit door het terugdringen van verstoring door activiteiten op het platteland (geluid, licht, stank). Ook

worden het gebruik van energiezuinige (straat)verlichting bij gemeenten en provincies bevordert met behoud van kwaliteit en (verkeers)veiligheid.

Onderzoek en conclusie

In het plangebied De Hoek e.o. zijn geen nieuwe gevoelige bestemmingen zoals woningbouw voorzien, waardoor van onevenredige lichthinder geen sprake zal zijn. Bovendien is de omgeving van het plangebied als stedelijk gebied met Schiphol en snelwegen 's nachts al sterk verlicht. De geplande ontwikkelingen in het plangebied zullen daar in beperkte mate lichtuitstraling aan toevoegen. Lichtuitstraling richting de lucht is niet wenselijk gezien de nabijheid van Schiphol. Geconcludeerd kan worden dat lichthinder geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

6.9 Externe veiligheid

Beleid- en regelgeving

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

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor of water en door buisleidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken³ en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De norm voor het groepsrisico is een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het groepsrisico toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicovolle inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) in werking getreden. Het Bevi geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Aan grenswaarden moet altijd worden voldaan, van richtwaarden kan om gewichtige redenen worden afgeweken. Zowel de grenswaarde als de richtwaarde liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan de grenswaarde worden voldaan en met de richtwaarde rekening worden gehouden, ongeacht of het een bestaande of een nieuwe situatie betreft.

Op basis van het Bevi geldt een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. Als oriëntatiewaarde voor het GR geldt:

- 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de norm).

De gemeente heeft een uitgebreide verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Ook bedrijven waarop het Bevi niet van toepassing is, kunnen risico's voor de omgeving met zich meebrengen. Voor nieuwe situaties geldt voor het PR in principe een norm van 10^{-6} per jaar en voor bestaande situaties 10^{-5} per jaar. Voor het GR geldt de hierboven genoemde oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In december 2009 is de aangepaste Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RVGS) gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, wegen en spoorwegen opgenomen. Op basis van de circulaire geldt voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als een richtwaarde. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico of een toename van het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Momenteel is een nieuwe AMvB voor het transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoorlijnen in voorbereiding. In deze AMvB zal worden aangesloten bij de risiconormering uit het Bevi.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking getreden. Deze AMvB sluit aan bij de risiconormering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). De toetsings- en bebouwingsafstand zijn vervangen door een grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en een oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (GR). Voor het PR geldt dat er binnen de risicocontour van 10^{-6} geen kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als een richtwaarde. Voor het GR wordt een oriëntatiewaarde als ijkpunt gehanteerd. Het groepsrisico in de omgeving van buisleidingen moet worden verantwoord. Dit geldt zowel voor bestaande situaties als voor ontwikkelingen die zorgen voor een toename van het groepsrisico. In een aantal situaties kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het GR. Het betreft de volgende situatie:

- het plangebied ligt buiten het gebied behorende bij de afstand waar nog 100% van de aanwezigen kan komen te overlijden of, bij toxische stoffen, het plangebied buiten de grens ligt waarbij het PR 10^{-8} per jaar is; of
- het GR is kleiner dan 0,1 maal de oriënterende waarde; of
- het GR neemt met minder dan 10% toe terwijl de oriënterende waarde niet wordt overschreden.

Bij een beperkte verantwoording kan worden volstaan met het vermelden van:

- de personendichtheid in het invloedsgebied van de buisleiding en een uitspraak over de verwachte toekomstige personendichtheid in het geval er concrete ontwikkelingen in het invloedsgebied zijn;
- het GR per kilometer buisleiding en de bijdrage van de ontwikkeling (toegelaten beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten) aan de hoogte van het GR;
- de mogelijkheden tot bestrijding en beperking van rampen;
- de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen in het plangebied.

Ten aanzien van de laatste twee aspecten dient het bevoegd gezag de regionale brandweer in staat te stellen om een advies uit te brengen.

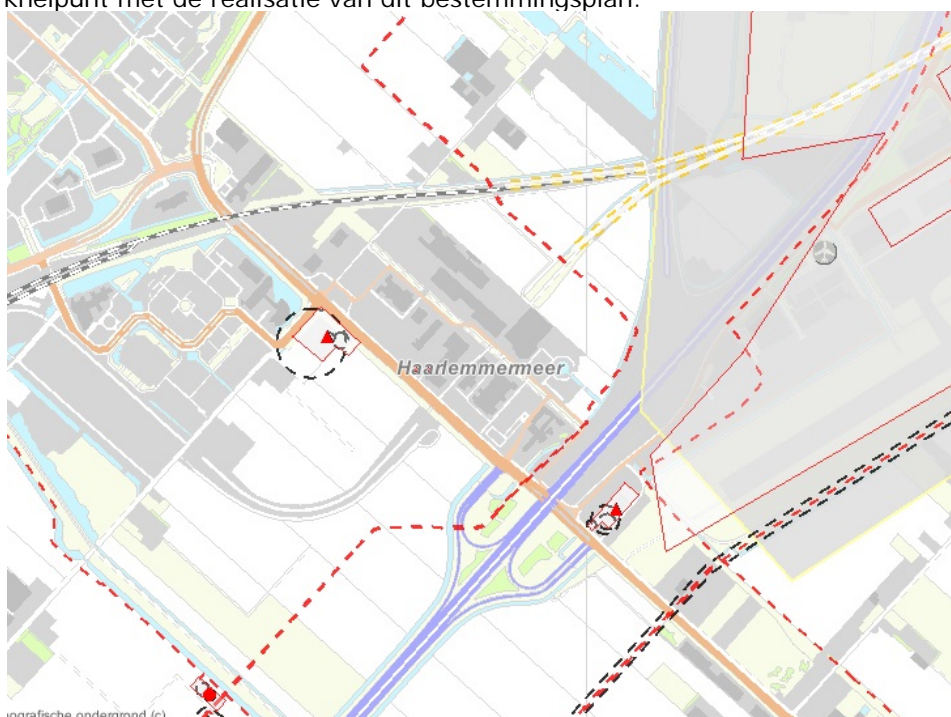
In verband met de bescherming en het beheer van de leiding, wordt tevens een belemmeringsstrook bestemd. Binnen deze afstand is in beginsel geen bebouwing toegestaan.

Onderzoek

Risicovolle inrichtingen

Uit de provinciale risicokaart (www.risicokaart.nl) blijkt dat ten zuiden van het plangebied aan de Kruisweg 450 een tankstation met lpg-installatie ligt. Deze installatie valt onder het Bevi. Voor een tankstation gelden verschillende PR 10^{-6} -risicocontouren. De grootste is die rond het vulpunt. Deze bedraagt 110 m. Tevens geldt voor deze installatie een invloedsgebied van het GR van 150 m rond het vulpunt. Aangezien de afstand tussen het vulpunt en het plangebied ongeveer 155 m bedraagt, vormt deze lpg-installatie geen knelpunt in verband met de haalbaarheid van het bestemmingsplan.

Ook blijkt uit de risicokaart dat ten oosten van het plangebied aan de Kruisweg 471 een tankstation met lpg-installatie ligt. Ook deze valt onder het Bevi. De PR 10^{-6} -risicocontour van het vulpunt bedraagt voor deze installatie 45 m, het invloedsgebied van het GR 150 m. Omdat het plangebied op ongeveer 200 m van het tankstation ligt, vormt ook deze lpg-installatie geen knelpunt met de realisatie van dit bestemmingsplan.



Schiphol

Wat betreft het externe veiligheidsbeleid omtrent Schiphol is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) van belang. In dit besluit staan zones aangegeven waarin beperkingen aan bebouwing worden gesteld. Hierbij is rekening gehouden met het PR als gevolg van de vliegbewegingen van en naar Schiphol. Op de consequenties van dit Luchthavenindelingbesluit wordt in paragraaf 5 nader ingegaan.

Daarnaast liggen op de luchthaven Schiphol (binnen een afstand van 1 km vanaf het plangebied) nog twee risicovolle inrichtingen die niet onder het Bevi vallen. Het gaat hier om twee opslagen van ontplofbare stoffen. De PR 10^{-6} -risicocontouren liggen niet buiten deze inrichtingen. Daarnaast geldt er voor deze inrichtingen geen invloedsgebied van het GR. Deze inrichtingen staan de realisatie van het bestemmingsplan daarom niet in de weg.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Het plangebied grenst aan de A5, de N201 en de spoorlijn Leiden-Schiphol. Vanwege de Schipholtunnel worden over de spoorlijn geen gevaarlijke stoffen vervoerd. Over de A4, de A5, de N201 en de Rijnlanderweg worden wel gevaarlijke stoffen vervoerd.

In 2010 is door Save een kwalitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze wegen (Bijlage 9). Uit deze QRA blijkt dat voor alle wegen een PR 10^{-6} -risicocontour van 0 m geldt. Het plaatsgebonden risico vormt dus geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan. Tevens blijkt uit de QRA dat er zowel voor als na de realisatie van het bestemmingsplan geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR. Als gevolg van dit bestemmingsplan neemt het GR van de A5, N201 en Rijnlanderweg toe en blijft het GR van de A4 vrijwel gelijk. De grootste toename van het GR is te zien voor de A5. Een verantwoording van het GR is daarom nodig. Aan het eind van deze paragraaf zal hier nader op in worden gegaan.

Vervoer gevaarlijke stoffen door leidingen

Tevens lopen door het plangebied twee aardgasleidingen (A-553-KR 042 t/m 049 en A-554-KR 033 t/m 040). Beide hebben een uitwendige diameter van 36 inch en een druk van 66,2 bar. Ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door deze leidingen is een onderzoek (Bijlage 10) naar de externe veiligheidsrisico's uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de PR 10^{-6} -risicocontour niet buiten de leiding ligt. Voor dergelijke leidingen geldt een inventarisatie-afstand voor het GR van 430 m (de 1% letaliteitscontour) en een zakelijk rechtstreek van 5 m. Daarnaast geldt een voor deze leidingen een 100% letaliteitscontour van 180 m. De 100% letaliteitscontour is het gedeelte van het plangebied dat binnen de inventarisatieafstand ligt en waar 100% van de aanwezigen komt te overlijden bij een ongeval. Een groot deel van het plangebied ligt binnen de inventarisatieafstand. Uit het onderzoek blijkt dat het GR zowel in de huidige situatie als na realisatie van het bestemmingsplan ver onder de oriëntatiewaarde van het GR ligt. Wel neemt het GR toe als gevolg van de realisatie van het bestemmingsplan. Een verantwoording van het GR is daarom nodig. Aan het eind van deze paragraaf zal hier nader op in worden gegaan.

De Gasunie is voornemens de aardgastransportleiding Beverwijk-Wijngaarden aan te leggen. Deze leiding zal naast bovengenoemde leidingen worden gelegd. Het onherroepelijke Inpassingsplan Aardgastransportleiding Beverwijk-Wijngaarden biedt hiervoor de planologische basis. In dit inpassingsplan zijn de ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt als maatgevend beschouwd. De aanleg van deze leiding leidt daarmee niet tot knelpunten op het gebied van Externe veiligheid.

Ook in de omgeving van het plangebied (binnen een straal van 1 km) liggen een aantal aardgasleidingen. Deze leidingen zijn, inclusief de aan te houden afstanden, in tabel 6.1 vermeld.

Tabel 6.1 Vervoer van gevaarlijke stoffen door leidingen nabij het plangebied

volgnummer	eigenaar/ beheerder	druk (bar)	uitwendig e diameter (inch)	afstand PR 10^{-6} -contou r (m)	inventarisati e-afstand (m) GR/toetsing safstand (m)	kortste afstand tot het plangebied (m)
3826000 (W-529-05-K R-001)	Gasunie	40	4	0	45	200
3819400 (W-529-01-K R-003)	Gasunie	40	13	0	140	590
12900 (P31B)	Defensie Pijpleiding Organisatie (K1-, K2-, K3-categorie)	80	13	15	35	590

Uit deze tabel blijkt dat het plangebied buiten de PR 10^{-6} -risicocontour en inventarisatie-afstand/toetsingsafstand van het GR ligt. Het vervoer van gevaarlijke stoffen door deze leidingen staat de realisatie van het bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

Verantwoording GR

Het GR neemt als gevolg van de realisatie van het bestemmingsplan toe. Daarom is een verantwoording van het GR noodzakelijk. Hierbij spelen de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid een rol. Ten aanzien van deze aspecten is de regionale brandweer Kennemerland om advies gevraagd. In deze paragraaf wordt het advies kort weergegeven. Het gehele advies is te vinden in Bijlage 11.

Zelfredzaamheid

In het gebied bevinden zich in het algemeen geen personen met een lage zelfredzaamheid (zoals in ziekenhuizen/scholen). Het plangebied is over de N201 vanaf twee zijden goed bereikbaar. Ook kan het plangebied via de Rijnlanderweg onder het spoor door worden ontvlucht (van de bron af gericht). De brandweer geeft aan dat de zelfredzaamheid verbeterd kan worden als er een tweezijdige ontvluchting van de bouwwerken mogelijk is. De nooduitgangen moeten hierbij aansluiten op de infrastructuur in de omgeving. Bij de nadere uitwerking van de ontwikkelingen in dit plangebied dient hier rekening mee gehouden te worden. Tevens wijst de brandweer in haar advies op het feit dat een goede informatievoorziening het risicobewustzijn en de zelfredzaamheid van mensen kan vergroten.

Bestrijdbaarheid

Hulpdienstverlening kan via verschillende wegen de bronnen en de belaste omgeving (het invloedsgebied) bereiken. De brandweerkazerne ligt op relatief korte afstand, aan de Adrianahoeve in de kern Hoofddorp. De brandweer geeft in haar advies aan dat de in de twee nieuw te ontwikkelen delen in overleg met de brandweer de benodigde bluswatervoorzieningen gerealiseerd moeten worden.

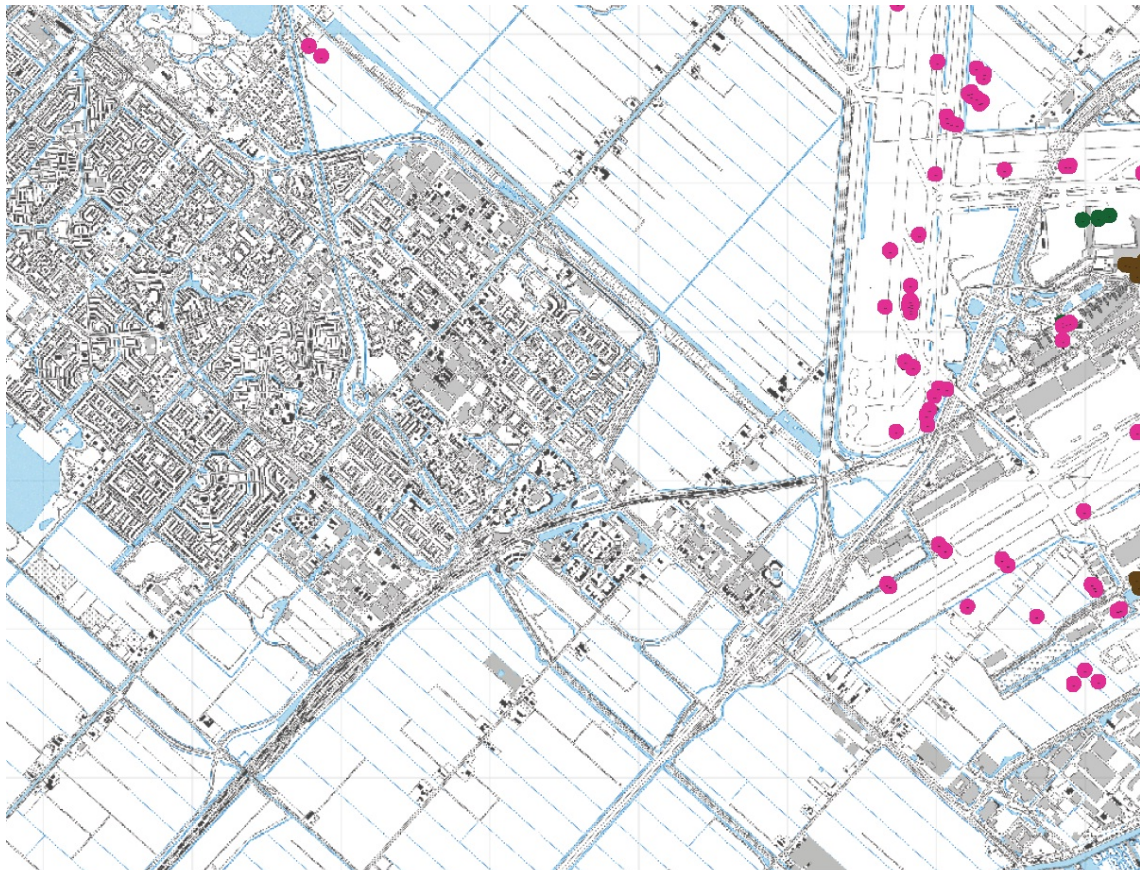
De gemeente heeft dit advies verwerkt in een verantwoording van het groepsrisico. Deze verantwoording is te vinden in Bijlage 12.








Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. Wel dient bij de realisatie van de beoogde ontwikkelingen aandacht te worden besteed aan het advies van de regionale brandweer.

6.10 Explosieven

Het plangebied ligt in de nabijheid van Schiphol, dat in de Tweede Wereldoorlog meerdere keren is gebombardeerd. Bij de bombardementen op Schiphol zijn diverse misworpen geweest, waarbij vliegtuigbommen in de nabije omgeving van Schiphol terecht zijn gekomen. Op de bommenkaart is te zien dat er ter plaatse van het plangebied geen bominslagen bekend zijn. Het is echter niet uit te sluiten dat er niet-geëxplodeerde explosieven (blindgangers) in het plangebied aanwezig zijn. In het kader van de omgevingsvergunning moet daarom voorafgaand aan grondwerkzaamheden aangetoond worden dat er zich geen blindgangers in het plangebied bevinden. Een dergelijk onderzoek staat de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet in de weg.



-  Explosief WOI - gedetoneerde bom
-  Explosief WOI - blindganger met geringe waarschijnlijkheid
-  Explosief WOI - blindganger met hoge waarschijnlijkheid
-  Explosief WOI - dichtgeschoven bommenkrater
-  Explosief WOI - aan de bodem ontplofte springlading
-  Explosief WOI - niet eenduidig te identificeren punt
-  Explosief WOI Veiligheidskring (25 m)

6.11 Geluid

Toetsingskader

Normstelling

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de weg getoetst moet worden. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen- of buitenstedelijke ligging. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij 30 km/h-wegen de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting te worden onderbouwd.

De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de uiterste grenswaarde niet te boven gaan.

De geluidswaarde binnen de geluidsgevoelige bestemming (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB. Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Van deze aftrek is gebruikgemaakt.

Reconstructie situaties

Ingevolge de Wet geluidhinder is sprake van een reconstructie indien als gevolg van fysieke wijzigingen aan een weg de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen met 1,5 dB of meer toeneemt (afgerond 2 dB). Daarbij geldt dat, wanneer de feitelijke heersende geluidsbelasting voor reconstructie lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, de verhoging moet worden berekend vanaf 48 dB. Onder een fysieke wijziging aan of op de weg wordt onder meer verstaan een wijziging van het profiel of het wegdek, wijziging van de maximumsnelheid of verschuiving van de weg waarbij de bestaande weg wordt opgeheven. Ook een nieuwe aansluiting op een bestaande weg wordt als reconstructie van die bestaande gezoneerde weg gezien. Een wijziging van alleen de verkeersintensiteiten of de samenstelling van het verkeer is niet aan te merken als reconstructie.

De periode waarover de geluidsbelasting moet worden berekend, is die tussen het jaar vóór de reconstructie en 10 jaar na reconstructie. Alleen indien in deze periode de geluidsbelasting met meer dan 2 dB is toegenomen én indien de geluidsbelasting na reconstructie 48 dB of meer bedraagt, is er sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder.

Als voorkeursgrenswaarde bij een akoestisch te onderzoeken reconstructie dient de geluidsbelasting te worden aangehouden van de situatie, één jaar voor reconstructie. Indien deze geluidsbelasting lager is dan 48 dB, bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB en bedraagt ook de referentiewaarde 48 dB. Wanneer eerder een hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van de volgende waarden als voorkeursgrenswaarde:

- de heersende geluidsbelasting;
- de hogere (vastgestelde) grenswaarde.

De geluidsbelasting mag ten gevolge van de reconstructie in principe niet met meer dan 5 dB toenemen en de uiterste grenswaarde mag niet worden overschreden.

Onderzoek

Door M+P raadgevende ingenieurs is akoestisch onderzoek uitgevoerd (M+P.SEGRO.10.01.1, d.d. 30 juni 2011), zie Bijlage 13. Onderstaand is dit onderzoek samengevat.

In het onderzoek is alleen de complete ringstructuur, waar de Hoeksteen parallel aan de rijksweg A4/A5 verlengd wordt en een verbinding zal vormen tussen bedrijventerrein De Hoek en Undercoverpark, onderzocht.

De volgende akoestisch relevante situaties, die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn in dit onderzoek als volgt meegenomen:

- Nieuwe situatie:
Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk. Wel maakt het bestemmingsplan binnen het plangebied nieuwe wegen mogelijk. Een enkele woning ligt binnen de geluidszone van het wegennet op het nieuwe Undercoverpark. Het gaat hier om woningen aan de Rijnlanderweg (zowel binnen als buiten het plangebied). Voor deze woningen zijn dan ook berekeningen uitgevoerd. De burgerwoningen op Kalorama zijn echter buiten de geluidszone gelegen zodat geen onderzoek is uitgevoerd.
- Reconstructie situatie:
Ten behoeve van de nieuwe wegen worden nieuwe aansluitingen gerealiseerd. Tevens is er een toename van het verkeer door de ontwikkelingen. Voor woningen langs de Kruisweg en de Rijnlanderweg, die binnen de geluidzone van relevante wegen zijn gelegen, is dan ook reconstructie onderzoek uitgevoerd. Hierbij is de geluidsbelasting getoetst aan het begrip reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
- Goede ruimtelijke ordening:
In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidsbelasting aan de gevels van de bestaande hotels beoordeeld. Daarbij is in kwalitatieve zin gekeken naar de overige geluidsbronnen in de omgeving, zoals luchtverkeerslawaai, railverkeerslawaai en wegverkeerslawaai ten gevolge van de A4, de A5 en de N201.

Resultaten

Nieuwe situatie

Uit de berekeningen blijkt dat de maximale geluidsbelasting aan de gevels van de woningen aan de Rijnlanderweg 42 dB bedraagt ten gevolge van het verkeer op het wegennet van het bedrijventerrein. Dit betekent dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden en dat sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Zoals eerder gesteld zijn de overige woningen binnen het bestemmingsplan gelegen buiten de geluidszone van het nieuwe wegennet.

Reconstructie situatie

Uit de rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de parallelle Kruisweg en de N201 sprake is van een aanvaardbare geluidssituatie. Ten gevolge van het verkeer op de Rijnlanderweg is sprake van reconstructie in de zin van de Wgh bij twee woningen aan de Rijnlanderweg op het bedrijventerrein. Aan de gevels van de woningen Rijnlanderweg 855 en 774 bedraagt de toename maximaal 7 dB.

Omdat de geluidsbelasting met meer dan 5 dB toeneemt, is het volgens de Wet geluidhinder niet mogelijk hogere waarden te verlenen. Er dienen geluidsreducerende maatregelen genomen te worden.

Maatregelen

In het onderzoek is gekeken naar geluidsreducerende maatregelen. Uit de berekeningen blijkt, dat door toepassing van geluidsreducerend asfalt ('dunne deklagen B') de toename in de geluidsbelasting nergens meer dan 5 dB bedraagt.

Goede ruimtelijke ordening

Omdat de ontsluiting plaatsvindt via een route waarbij de hotels worden ontzien, ligt de gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de ontsluitingswegen van het bedrijventerrein lager dan in de huidige situatie.

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A4 en de A5 ligt in vergelijking met de geluidsbelasting ten gevolge van de andere wegen een stuk hoger. De maatgevende

geluidsbelasting is vanwege Schiphol.

Cumulatie

Reconstructiesituatie

Voor de woningen waarbij sprake is van reconstructie, de woningen Rijnlanderweg 855 en 774, dient te worden afgewogen of hogere waarden verleend kunnen worden. In dat kader is in het onderzoek de gecumuleerde geluidsbelasting bepaald.

De volgende bronnen zijn ten behoeve van de cumulatie beschouwd:

- de geluidsbelasting vanwege gezoneerde wegen;
- de geluidsbelasting vanwege luchtverkeerslawaai van Schiphol;
- de geluidsbelasting vanwege railverkeerslawaai van het spoortraject Schiphol - Hoofddorp;
- de geluidsbelasting als gevolg van industrie op de luchthaven Schiphol;
- de geluidsbelasting afkomstig van het bedrijventerrein De Hoek en het Undercoverpark.

Uit de berekeningen blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting aan de gevels van de bovengenoemde woningen zeer hoog is. De gecumuleerde geluidsbelasting is hoger dan de afzonderlijke geluidsbelasting ten gevolge van de reconstructie van de Rijnlanderweg.

Gezien de hoge gecumuleerde geluidsbelasting dienen deze woningen geamoveerd te worden.

Conclusie

Nieuwe situatie

Geconcludeerd kan worden dat ten gevolge van het verkeer op de nieuwe wegen van het bedrijventerrein sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat aan de gevels van de bestaande woningen langs de Rijnlanderweg.

Reconstructiesituatie

Uit het reconstructie onderzoek kan geconcludeerd worden dat voor twee woningen aan de Rijnlanderweg sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh. Omdat de toename in de geluidsbelasting meer dan 5 dB bedraagt, kunnen zonder het treffen van maatregelen geen hogere waarden verleend worden.

Gezien de hoge gecumuleerde geluidsbelasting (die in de bestaande situatie overigens ook aanwezig is) acht de gemeente handhaven van de betrokken woningen in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Een dergelijke hoge geluidbelasting leidt naar de mening niet tot een aanvaardbaar woon - en leefklimaat ter plaatse. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is nodig om hogere waarden vast te kunnen stellen. Daarom zullen de twee (bedrijfs) woningen aan de Rijnlanderweg geamoveerd worden. Daarbij dient te worden opgemerkt, dat de woning Rijnlanderweg 774, ook vanwege de beoogde wegverbreding, geamoveerd dient te worden.

In het bestemmingsplan zijn de beide bedrijfswoningen wegbestemd. Deze woningen zullen gedurende de planperiode verdwijnen.

Goede ruimtelijke ordening

Bij de hotels zal de totale geluidsbelasting als gevolg van de gewijzigde infrastructuur beperkt wijzigen. Dit als gevolg van de ligging dicht bij de Rijkswegen A4 en A5 en de luchthaven Schiphol. Voor de hotels hoeven geen hogere waarden verleend te worden, omdat hotels niet als geluidsgevoelige bestemmingen worden beschouwd.

6.12 Industrielawaai

Normstelling en beleid

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) moeten alle terreinen, waarop inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken, gezoneerd zijn. Bedoelde inrichtingen – vroeger ook wel 'A-inrichtingen' genoemd – worden nader genoemd in het Besluit omgevingsrecht. Rondom deze industrieterreinen geldt een geluidszone die wordt vastgelegd in bestemmingsplannen. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Onderzoek en conclusie

Het plangebied zelf maakt géén onderdeel uit van een gezoneerd industrieterrein. Wel ligt in de directe omgeving van het plangebied het industrieterrein Schiphol. Dit industrieterrein is verbonden aan de luchthaven Schiphol en gezoneerd op grond van de Wet geluidhinder. Het gehele plangebied ligt binnen de geluidszone van dit gezoneerde industrieterrein. De geluidszone is opgenomen op de verbeelding. Aangezien het bestemmingsplan binnen deze geluidszone geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk maakt, vormt het aspect industrielawaai geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

6.13 Luchtkwaliteit

Beleid en regelgeving

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 6.2 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 6.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m ³	tot en met 10 juni 2011
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 75 µg/m ³	tot en met 10 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening

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

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

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

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van ruimtelijke plannen uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens ook rekening gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied.

Met grof stof wordt rekening gehouden bij de milieuzonering en wordt niet in het kader van luchtkwaliteit meegenomen.

Onderzoek

De ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt, is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waardoor art. 5.15, lid 1 onder d van de Wk van toepassing is. Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de decentrale overheden in de gebieden waar de normen worden overschreden. Voor deze gebieden zijn Regionale Samenwerkingsprogramma's Luchtkwaliteit (RSL's) opgesteld die samen met het nationale plan de basis vormen voor het NSL. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. Op deze manier werkt het NSL als een balans, waardoor verzekerd wordt dat de projecten die in het NSL opgenomen zijn niet tot overschrijding van de grenswaarden zullen leiden. Formele toetsing aan de grenswaarden uit de Wk kan derhalve achterwege blijven.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt wel inzicht gegeven in de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Met behulp van de saneringstool (www.saneringstool.nl) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort, is de luchtkwaliteit in 2011 bepaald ter plaatse van de N201 en de A5, twee maatgevende wegen die langs het plangebied lopen. De jaargemiddelde concentraties staat weergegeven in tabel 6.3.

Tabel 6.3 Jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ in µg/m³ langs maatgevende wegen

weg	NO ₂	PM ₁₀
A5 (ter hoogte Undercoverpark)	34,98	26,3
N201 (ter hoogte de Hoek)	38,9	27,1

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof ter hoogte van de wegen onder de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit liggen. Omdat direct langs de wegen wordt voldaan aan de grenswaarden zal dit ter plaatse van het plangebied ook het geval zijn. De concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate de locatie verder van de weg is gelegen.

Conclusies

Geconcludeerd wordt dat de luchtkwaliteit de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Op grond van art. 5.16, lid 1 onder d van de Wlk kan het bestemmingsplan zonder problemen worden vastgesteld. Tevens blijkt uit de jaargemiddelde concentraties langs de maatgevende wegen in de omgeving van het plangebied dat uit het oogpunt van luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Grof stof

Grof stof kan hinder in de leefomgeving veroorzaken. Voor grof stof gelden geen wettelijke bepalingen die randvoorwaarden stellen bij het vaststellen van een bestemmingsplan. In zijn algemeenheid dient sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening waarbij in voorkomende gevallen emissie van grof stof betrokken moet worden. In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' worden indicatieve afstanden gegeven tot waar hinder van grof stofemissies van bedrijven kan optreden. De in het gebied aanwezige bedrijven behoren niet tot een categorie waarvoor inzicht noodzakelijk is in de individuele bijdrage aan de afzonderlijke componenten van luchtverontreiniging. Geconcludeerd kan worden dat grof stof geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

6.14 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

Zowel in de omgeving van het plangebied als in het plangebied zelf liggen aardgasleidingen en een leiding waardoor brandbare vloeistoffen (K1-, K2- en K3-categorie) worden vervoerd. De relatie tussen deze leidingen en het bestemmingsplan is in paragraaf 6.9 besproken. Daarnaast lopen nog twee planologisch relevante waterleidingen door het plangebied. Eén van de leidingen heeft een belemmeringsstrook van 10 m, de ander een belemmeringsstrook van 5 m. Deze belemmeringsstroeken zijn op de verbeelding weergegeven.

In de huidige situatie loopt een straalpad door het plangebied. Hiervoor geldt een belemmeringsstrook van 27,5 m. Omdat de hoogte van het straalpad boven de maximale bouwhoogte is gelegen, levert het bestemmingsplan geen belemmeringen op voor het straalpad.

In de huidige situatie liggen geen hoogspanningsleidingen of telecomverbindingen in de omgeving van het plangebied.

Zoals aangegeven in paragraaf 4.1 is op 24 november 2010 een voorbereidingsbesluit genomen voor de aanleg van de Randstad 380 kV-Leiding. Dit voorbereidingsbesluit geldt ook voor het plangebied. Dit bestemmingsplan maakt de komst van een dergelijke leiding echter niet onmogelijk. Het bestemmingsplan is daarmee in lijn met het genomen voorbereidingsbesluit.

6.15 Milieueffectrapportage (beoordeling)

In bepaalde gevallen moet in het kader van bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. In de Wet milieubeheer en het bijbehorende Besluit m.e.r. is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een milieueffectrapport dient te worden opgesteld. De mer-regelgeving kent een:

- mer-plicht voor plannen (planmer);
- mer-(beoordelings)plicht voor projecten (Besluit m.e.r.).

Het voorliggend bestemmingsplan is niet mer-plichtig. Ten eerste betreft de uitbreiding van het bedrijventerrein minder dan 75 ha. In de bijlage C en D van het Besluit mer is bepaald dat voor een terrein groter dan 74 ha een mer(boordelings)plicht geldt. Wanneer een bedrijventerrein een kleinere oppervlakte heeft, is het dus niet mer(boordelings)plichtig op grond van bijlage C en D. Sinds 1 april 2011 geldt ook voor bepaalde ontwikkelingen die onder de drempelwaarden blijven een mer-beoordelingsplicht. Hierdoor is ook voor ontwikkelingen die onder de drempelwaarden blijven een mer-beoordeling noodzakelijk. Uit de resultaten zoals gepresenteerd in het milieuhoofdstuk van voorliggend bestemmingsplan blijkt dat de voorgenomen plannen geen relevante negatieve milieueffecten hebben die het doorlopen van een mer-procedure noodzakelijk maken. Daarnaast worden in de regels van dit bestemmingsplan bedrijven uit bijlage C en D van het Besluit mer uitgesloten. Het bestemmingsplan vormt daarmee geen kader voor toekomstige besluiten over mer-(beoordelings)plichtige activiteiten en is daarmee niet planmer-plichtig.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

In artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorgenomen. In vervolg op artikel 6.12 lid 1 wordt in artikel 6.12 lid 2 bepaald dat de gemeenteraad geen exploitatieplan vaststelt als het verhaal van kosten anderszins is verzekerd. Dat is bijvoorbeeld het geval doordat de gemeente zelf eigenaar is van de grond of doordat de gemeente over het kostenverhaal overeenkomsten heeft gesloten met eigenaren van de binnen het exploitatiegebied gelegen gronden.

In het plangebied is sprake van twee particuliere grondeigendommen, waar dit bestemmingsplan bouwplannen in de zin van de Bro toestaat: De Hoek-Noord (Undercoverpark) en De Hoek West (Business Garden). Met deze partijen wordt een zogeheten anterieure overeenkomst gesloten. Voor dit bestemmingsplan geldt dat met het sluiten van de overeenkomsten het kostenverhaal anderszins verzekerd is en dat vaststelling een exploitatieplan daarom niet nodig is. In de overeenkomsten wordt vastgelegd dat de nog te maken gemeentelijke kosten door de ontwikkelaars worden vergoed. De gemeentelijke kosten tot 2011 zijn reeds betaald. De anterieure overeenkomsten dienen te worden gesloten voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan.

Met de ontwikkelaar van De Hoek Noord worden ook afspraken gemaakt over de aankoop van gemeentegrond in het plangebied, waarbij een koopprijs wordt overeengekomen die is gebaseerd op het bouwprogramma zoals mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Daarnaast worden in de overeenkomst financiële afspraken gemaakt over de benodigde verwerving van percelen ten behoeve van de realisatie en aanpassing van infrastructuur. Op basis van taxatie van de te verwerven gronden worden in de overeenkomst de maximale verwervingskosten vastgelegd.

Met de ontwikkelaar van De Hoek West is reeds overeenstemming bereikt over de aankoop van gemeentegrond in het plangebied en de teruglevering van openbare ruimte. Dit is vastgelegd in de bestaande ontwikkelingsovereenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar. In de anterieure overeenkomst, een aanpassing van de bestaande ontwikkelingsovereenkomst, is verder vastgelegd dat het AAR-terrein conserverend wordt bestemd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Procedure

Voorontwerpbestemmingsplan

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van overleg ex artikel 3.1.1 Bro verzonden aan de wettelijke overlegpartners.

De gemeentelijke inspraakverordening van de gemeente Haarlemmermeer heeft het bieden van inspraak gekoppeld aan beleidsontwikkeling. Aangezien er geen sprake is van een bestemmingsplan dat toeziet op een nieuwe beleidsontwikkeling, is geen inspraak gehouden voor dit plan.

Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft voorafgaand aan de vaststelling de procedure doorlopen zoals door de Wro is voorgeschreven. Dit betekent dat het plan vanaf 18 augustus 2011 gedurende 6 weken ter inzage heeft gelegen liggen. Op 6 september 2011 heeft een inloopavond plaatsgevonden op het gemeentehuis.

Gedurende de terinzagelegging is eenieder in staat gesteld om schriftelijk of mondeling zijn/haar zienswijze op het bestemmingsplan kenbaar te maken. Gedurende deze periode zijn 9 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in het raadsvoorstel.

7.2.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro, is het voorontwerpbestemmingsplan 'Hoofddorp - De Hoek en omgeving' aan de volgende overlegpartners toegestuurd:

- VROM-Inspectie (op 1 januari 2012 opgegaan in Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT));
- Ministerie van Economische Zaken;
- provincie Noord-Holland;
- Hoogheemraadschap Rijnland.

Daarnaast zijn de volgende instanties in de gelegenheid gesteld op het voorontwerpbestemmingsplan te reageren:

- Stadsregio Amsterdam;
- TenneT;
- Gasunie;
- Connexxion;
- ProRail;
- Stichting Meerhistorie;
- Kamer van Koophandel.

Van de Kamer van Koophandel, Stadsregio Amsterdam en Stichting Meerhistorie is geen reactie ontvangen. Van de overige partners is wel een reactie ontvangen. Onderstaand is een overzicht van deze reacties weergegeven.

Gecombineerde reactie Rijksdiensten

Gelet op de nationale belangen, zoals verwoord in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB), worden de volgende opmerkingen gemaakt:

a. Energievoorziening

Het plangebied maakt deel uit van het zoekgebied voor de 380 kV-verbinding tussen Beverwijk en Zoetermeer. Hiervoor zal een rijksinpassingsplan worden vastgesteld, waarvoor op 24 november 2010 een voorbereidingsbesluit is genomen.

De inspectie vraagt rekening te houden met het mogelijke tracé van de hoogspanningsverbinding, door geen bestemmingen of bestemmingsregelingen op te nemen, waarvoor in verband met de inwerkingtreding van het inpassingsplan geen reële mogelijkheden zijn om deze te realiseren.

Daarnaast geeft de inspectie aan dat het opnemen van de hoogspanningsverbinding, zoals gedaan in het voorontwerp, niet mogelijk is zolang nog niet door middel van een inpassingsplan in deze bestemming is voorzien.

Reactie gemeente

Voor de Randstad 380 kV-verbinding hebben de ministers van EL&I en I&M op 24 november een voorbereidingsbesluit genomen. Dit besluit heeft betrekking op zowel de tracévariant ten

oosten als de variant ten westen van Hoofddorp. De oostelijk tracévariant loopt door het plangebied. Inmiddels hebben de ministers besloten de verbinding ten westen van Hoofddorp te leggen, en niet door het plangebied. Het voorbereidingsbesluit is daarbij niet ingetrokken.

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is altijd de mogelijkheid opengehouden, dat het tracé van de 380 kV-leiding door het plangebied zou worden aangelegd. Het bestemmingsplan is dan ook zo opgesteld, dat de leiding niet onmogelijk wordt gemaakt. Het bestemmingsplan is dan ook in lijn met het bovengenoemde voorbereidingsbesluit.

- b. Een tweede inpassingsplan wordt voorbereid voor een nieuwe 48 inch aardgastransportleiding tussen Beverwijk en Wijngaarden. Het voorkeurstracé, opgenomen in de conceptnotitie 'reikwijdte en detail', gaat uit van bundeling met bestaande gasleidingen. Op korte termijn (2012) zal voor dit tracé een rijksinpassingsplan worden vastgesteld. Daarom verzoekt de inspectie op passende wijze rekening te houden met de besluitvorming over dit inpassingsplan.

Reactie gemeente

Op 17 mei 2011 hebben de ministers van EL&I en I&M een voorbereidingsbesluit genomen. Het bestemmingsplan sluit de komst van een nieuwe gasleiding niet uit. Dit bestemmingsplan gaat er wel vanuit dat de leiding binnen de ruimtereservering van de bestaande leiding ingepast kan worden. Derhalve is het bestemmingsplan in overeenstemming met het voorbereidingsbesluit.

c. *Milieukwaliteit en externe veiligheid*

Het ministerie bereidt momenteel de Structuurvisie buisleidingen voor, waarin aangegeven wordt waar nieuwe transportleidingen voor gevaarlijke stoffen gelegd kunnen worden. In het plangebied betreft dit een strook langs de bestaande Gasunieleidingen en de nieuw aan te leggen aardgastransportleiding (zie onder b), waar ruimte geboden moet kunnen worden aan de komst van mogelijk enkele leidingen. De inspectie verzoekt deze strook vrij te houden van objecten en activiteiten die het leggen van nieuwe leidingen kunnen belemmeren.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan wordt de belemmeringenstrook van de bestaande gasleiding vrijgehouden van objecten en activiteiten die het leggen van nieuwe leidingen kunnen belemmeren. Het bestemmingsplan houdt in tegenstelling tot de structuurvisie geen rekening met fysieke uitbreiding van deze strook, omdat de haalbaarheid hiervan niet aangetoond is.

Provincie Noord Holland

De provincie heeft te kennen gegeven geen opmerkingen op het plan te hebben.

Wel geeft ze aan, dat het niet vanzelfsprekend is dat kennelijk noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur buiten het plangebied tot stand zullen komen. De conclusies van hoofdstuk 5 geven hier geen inzicht in.

Reactie gemeente

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

In hoofdstuk 5 worden maatregelen voorgesteld, waarmee de verkeersafwikkeling rondom het plangebied verbeterd kan worden. In de bestaande situatie is reeds sprake van knelpunten in de verkeersafwikkeling. De haalbaarheid van het bestemmingsplan hangt dus niet af van het al dan niet realiseren van deze maatregelen. Dit zal worden toegevoegd aan Hoofdstuk 5.

Hoogheemraadschap van Rijnland (HRR)

In zijn reactie heeft het Hoogheemraadschap de volgende opmerkingen.

Het waterpeil in Undercover Park moet worden aangesloten op peilgebied GH-52.140.04 (zomerpeil NAP -6 m en winterpeil NAP -6,15 m). Een verhoging naar NAP -5,7 m is niet akkoord. Beleid HHR: geen versnippering peilgebieden, streven naar een robuust systeem met grote peilvakken.

De in het plan opgenomen wadi's moeten verder uitgewerkt worden. Voorkeur HHR: aanleg van droge berging, die bij peilstijgingen in het peilvak mee kan functioneren als extra berging; deze moet dan wel op meer dan één plaats op het watersysteem worden aangesloten.

Wadi's worden niet beschouwd als compensatie voor de toename aan verhard oppervlak. Het afvoeren van water naar oppervlaktewater vanuit wadi's is vergunningplichtig.

'Groene daken' worden niet gezien als mogelijke compensatie voor toename aan verhard oppervlak.

HHR is niet akkoord met het aanbrengen van een doorspoelsysteem met debiet geregelde stuw. Een nieuw watersysteem moet goed kunnen functioneren zonder dit soort voorzieningen.

De waterkwaliteit moet wel gegarandeerd zijn.

Talud: beleid HHR gaat bij nieuwe watergangen altijd uit van talud van 1:3. paragraaf 2.2.7 (50% met een talud van 1:3) is in dat opzicht niet conform het beleid van HHR.

De verdere waterstaatkundige inrichting moet in nauw overleg met HHR worden uitgewerkt.

Het HHR verzoekt in paragraaf 1.1 van de waterparagraaf een verwijzing op te nemen naar de Waterstructuurvisie voor de Haarlemmermeerpolder en doet hiervoor een tekstvoorstel.

Reactie gemeente

De opmerkingen van het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben betrekking op bijlage 5, die in het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Deze bijlage is op onderdelen afwijkend van de tekst van de waterparagraaf (paragraaf 6.3 in de toelichting). Deze tekst was in een eerder stadium al geaccordeerd door het Hoogheemraadschap.

Om verwarring te voorkomen, zal in het ontwerpbestemmingsplan bovengenoemde bijlage niet meer opgenomen worden. Bij de verdere planuitwerking zal de wateropgave in overleg met het Hoogheemraadschap nader ingevuld worden.

Het tekstvoorstel over de Waterstructuurvisie zal worden opgenomen in de waterparagraaf in paragraaf 6.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

TenneT

- a. Het bestemmingsplan regelt een deel van het tracé van de hoogspanningsverbinding Randstad 380 kV. Aangezien dit een rijksbelang is, zal dit middels een rijkscoördinatieregeling mogelijk worden gemaakt. TenneT gaat er daarom vanuit dat in het kader van het artikel 3.1.1 Bro-overleg het Rijk zal stellen dat de verbinding niet in het plan kan worden opgenomen en neemt aan dat de verbinding in het ontwerpbestemmingsplan niet meer zal zijn opgenomen.

Reactie gemeente

Zie ook reactie 1a.

In het ontwerpbestemmingsplan is de hoogspanningsverbinding niet meer planologisch geregeld.

- b. TenneT merkt op dat geen onderscheid wordt gemaakt in de bestemmingen van de diverse leidingen.

Reactie gemeente

In het ontwerpbestemmingsplan zullen de diverse leidingentypen (gas, water, elektra etc.) voorzien worden van gespecificeerde bestemmingen.

- c. In het kader van het voorbereidingsbesluit, dat is genomen ten behoeve van de aanleg van

de geplande hoogspanningsverbinding, verzoekt TenneT geen gevoelige functies mogelijk te maken binnen 30 m aan weerszijden van het hart van de verbinding. Daarnaast verwacht TenneT dat binnen de belemmeringenstrook in principe geen bebouwing mogelijk wordt gemaakt.

Reactie gemeente

Zie ook de reactie 1a.

In de planvorming is reeds rekening gehouden met de hoogspanningsverbinding, waardoor geen gevoelige objecten mogelijk zijn binnen 30 m aan weerszijden van het hart van de verbinding.

Binnen de toekomstige belemmeringenstrook zijn enkele bouwmogelijkheden opgenomen. Dit zijn met name vigerende bouwmogelijkheden. Op dit moment geldt hier bescherming op grond van het voorbereidingsbesluit. De bouwmogelijkheden kunnen dus niet geëffectueerd worden zonder instemming van het ministerie van EZ.

Gasunie

- a. De Gasunie verzoekt om in artikel 16 (leiding) de passage 'mede bestemd voor' te vervangen door 'mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van een hogedrukaardgastransportleiding'. Ze verzoekt bovendien de maximumdiameter en druk op te schrappen en geen specifieke afmetingen en drukklassen op te nemen, teneinde grotere leidingen niet onmogelijk te maken.

Reactie gemeente

De Gasunie stelt voor een passage aan te passen in de bestemmingsomschrijving. Hier wordt echter alleen de functie benoemd; de daarbij behorende activiteiten (zoals aanleg en beheer) worden elders in de bestemming planologisch geregeld.

In overeenstemming met het Handboek Buisleidingen in Bestemmingsplannen worden de maximale druk en diameter wel vastgelegd in de regels bij het bestemmingsplan. Deze afmetingen zijn namelijk van invloed op de externe veiligheidsaspecten van de leiding. Wanneer deze afmetingen niet vastgelegd zouden worden, zou het bestemmingsplan een leiding mogelijk maken met een groter invloedsgebied dan de bestaande leiding. Op deze manier zou, zonder nadere onderbouwing, een leiding mogelijk worden gemaakt die grotere risico's met zich meebrengt dan de risico's die in de toelichting zijn verantwoord. Dit is vanuit externe veiligheidsoogpunt onverantwoord.

- b. De Gasunie heeft bezwaar tegen het bepaalde in artikel 16, lid 3 (afwijkingsbevoegdheid) omdat de gemeente geen juiste belangenafweging kan maken voor de leidingeigenaar. Verzocht wordt in artikel 16.3 en 16.4.3 de volgende bepaling op te nemen: 'Alvorens te beslissen op een aanvraag omgevingsvergunning, wint het college schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder. Het vermelde advies betreft de belangen in verband met de veilige ligging van de leiding en het voorkomen van schade aan de leiding.'

Reactie gemeente

De gemeente gaat niet akkoord met de bepaling, omdat deze inhoudelijk niets toevoegt. In het kader van een zorgvuldige belangenafweging zal het college van burgemeester en wethouders bij iedere aanvraag omgevingsvergunning de beoordeling maken of het inwinnen van schriftelijk advies bij de leidingbeheerder nodig is.

Dit is conform het Handboek Buisleidingen in bestemmingsplannen.

- c. De in hoofdstuk 6.8, onder 'Vervoer gevaarlijke stoffen door leidingen' genoemde circulaire is per 1 januari 2011 vervangen door het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' (Bevb).

Reactie gemeente

Paragraaf 6.8 is overeenkomstig aangepast.

- d. Gasunie merkt op dat naast de inventarisatieafstand (1% letaliteitsgrens) van 430 m ook een 100% letaliteitsgrens van 180 m geldt. Deze grenzen zijn relevant voor het groepsrisico.

Reactie gemeente

Het gebied waarbinnen naar het groepsrisico moet worden gekeken wordt begrensd door de 1% letaliteitscontour. Voor de volledigheid zal de 100% letaliteitsgrens van de leidingen die door het plangebied lopen, worden genoemd.

- e. In tabel 6.1 heeft de leiding W-529-05 een diameter van 4 inch in plaats van 8.63 inch, met een bijbehorende inventarisatieafstand (1%) van 45 m. Verder verzoekt de Gasunie de grootte van de leidingen in hele inchmaten uit te drukken.

Reactie gemeente

De toelichting is overeenkomstig aangepast.

- f. Gasunie verzoekt om de term 'zakelijk rechtstrook' in de toelichting te vervangen door 'belemmeringenstrook'.

Reactie gemeente

Het plan is overeenkomstig aangepast.

- g. Gasunie is voornemens een nieuwe aardgastransportleiding aan te leggen tussen Beverwijk en Wijngaarden. Hiervoor wordt een rijksinpassingsplan gemaakt. Er heeft een startnotitie ter inzage gelegen voor het MER, met daarin een voorkeurstracé (binnen plangebied). Verzocht wordt hiermee rekening te houden.

Reactie gemeente

Zie antwoord 1b.

Connexion

In het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat ter hoogte van de nieuwe ringweg een nieuwe bushalte zal worden gerealiseerd. Er is echter niet aangegeven van welke lijnvoering van buslijnen uitgegaan wordt.

Reactie gemeente

Het plangebied is gelegen aan het tracé van de Zuidtangent, waarover de buslijnen 300, 310 en 370 lopen. Omdat dit niet relevant is voor de planregeling, hoeft het bestemmingsplan hierop niet aangepast te worden.

Bij nadere lezing is besloten de tekst over de bushalte uit de toelichting te halen, aangezien deze niet relevant is voor het bestemmingsplan.

Prorail

Prorail heeft te kennen gegeven geen opmerkingen te hebben op het voorontwerpbestemmingsplan.

Reactie gemeente

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Hoofdstuk 8 Juridische aspecten

8.1 Algemeen

Het voorliggende bestemmingsplan is deels ontwikkelingsgericht en deels consoliderend. Voor de ontwikkelingsgerichte onderdelen biedt dit bestemmingsplan een directe bouwtitel voor de beoogde ontwikkeling. Daarbij wordt een zekere mate van flexibiliteit geboden om tijdens de ontwikkelperiode in te kunnen spelen op gewenste ontwikkelingen. De flexibiliteit is echter wel ingekaderd, zodat voldoende rechtszekerheid bestaat voor belanghebbenden.

Het consoliderende deel van het bestemmingsplan is afgestemd op de huidige situatie, de mogelijkheden uit het vigerend bestemmingsplan en eventueel verleende vrijstellingen. Hier is gekozen voor een redelijk gedetailleerd bestemmingsplan, waarin elke functie zijn eigen bestemming heeft, maar waar middels aanduidingen flexibiliteit wordt geboden om eventuele uitwisseling van functies mogelijk te maken.

8.2 Opzet regels en planverbeelding

Wettelijke vereisten

De Wro (Wet ruimtelijke ordening) bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal en analoog beschikbaar moeten zijn. Dit brengt met zich mee dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze gepresenteerd moeten worden. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan digitale en analoge plannen moeten voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. De SVBP kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi.

Opbouw planregels

De regels van het plan bestaan uit de volgende onderdelen:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregel.

8.3 Inleidende regels

Begrippen

Dit artikel definieert de begrippen die in het bestemmingsplan worden gebruikt. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen.

Wijze van meten

Dit artikel maakt duidelijk hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte en oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken worden gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard. Hierin is ook gesteld dat ondergeschikte bouwdelen voor wat betreft bouwen buiten beschouwing worden gelaten, mits de overschrijding van bouw- of bestemmingsgrenzen niet meer bedraagt dan 1 m. Het gaat hierbij dus niet om overschrijdingen van goot- en bouwhoogte in de verticale richting.

Verbeelding (plankaart)

Met de digitalisering van ruimtelijke plannen is het lezen en interpreteren van de verbeelding (voorheen plankaart) een nieuwe aangelegenheid. Via de website www.ruimtelijkeplannen.nl kunnen bestemmingsplannen (ook in voorbereiding zijnde plannen voor zover deze ter inzage zijn gelegd) worden ingezien. Alhoewel de digitale verbeelding het uitgangspunt vormt, blijft het mogelijk het bestemmingsplan analoog in te zien. Op de verbeelding zijn alle functies zodanig bestemd, dat het mogelijk is om met behulp van het renvooi direct te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied zijn gegeven en welke regels daarbij horen. Uitgangspunt daarbij is dat de verbeelding zoveel mogelijk informatie geeft over de in acht te nemen maten en volumes.

Bestemmingsvlak en bouwvlak

De in het plan voorkomende bestemmingen bestaan ofwel uit één vlak: een bestemmingsvlak, ofwel uit twee vlakken: een bestemmingsvlak én een bouwvlak. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Het bouwvlak is een gebied dat op de plankaart is aangeduid waarvoor de mogelijkheden om gebouwen te bouwen in de regels zijn aangegeven. Bouwvlakken worden op de verbeelding doorgaans voorzien van aanduidingen die betrekking hebben op de maatvoering. Soms komt het voor dat het bestemmingsvlak en het bouwvlak met elkaar samenvallen. Op de verbeelding is dan uitsluitend een bouwvlak te zien (het bestemmingsvlak ligt hieronder).

Aanduidingen

Op de verbeelding is een onderscheid gemaakt in de volgende verschillende aanduidingen:

- functieaanduidingen: hiermee wordt nader gespecificeerd welk gebruik in de verschillende deelgebieden is toegestaan. In het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van verschillende functieaanduidingen, deze functieaanduidingen zullen in de onderstaande paragraaf per bestemming worden toegelicht;
- maatvoeringaanduidingen: deze aanduidingen hebben betrekking op afmetingen, percentages en oppervlakten, zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik. Op de verbeelding is onder meer sprake van maatvoeringaanduidingen ten behoeve van de maximale bouwhoogte en bebouwingspercentages;
- bouwaanduidingen: de bouwaanduiding heeft in het algemeen betrekking op de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken. Middels de bouwaanduiding worden specifieke bebouwingsvarianten aangeduid, zoals een onderdoorgang, overkraging of aan het bouwen gerelateerde regels.

8.4 Bestemmingsregels

Agrarisch

De gronden in de oksel van de rijkswegen A4 en A5 zijn bestemd als Agrarisch. Binnen de bestemming zijn grondgebonden agrarische functies (of activiteiten) toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' zijn ook ondergrondse spoorwegen en de Hoogwaardige Openbaar Vervoersbaan, met bijbehorende functies mogelijk gemaakt.

Binnen de bestemming Agrarisch zijn geen gebouwen toegestaan. Wel zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan, met een maximale bouwhoogte van 3 m.

Bedrijf

De bedrijven op het bestaande bedrijventerrein hebben de bestemming Bedrijf. Op de verbeelding is weergegeven welke categorie bedrijven zijn toegestaan. Op het bedrijventerrein zijn bedrijven toegestaan tot ten hoogste categorie 3.2. Hierbij moet rekening worden gehouden met de bedrijfszonerings zoals deze is weergegeven op de verbeelding. Het bestaande bedrijf (AAR) aan de Kruisweg 703-705 past niet binnen de algemene toelaatbaarheid en is daarom mogelijk gemaakt middels de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 1'. Hier is een bedrijf met de SBI-code 353.2 in zijn huidige bedrijfsvoering mogelijk, dus met proefdraaien van motoren met een vermogen kleiner dan 250 kW.

Daarnaast zijn ondersteunende functies mogelijk, zoals detailhandel, horeca en dienstverlening en bijbehorende functies als groen, water, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van warmte/koudeopslag en wegen.

Geluidszoneplichtige en risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan. Dit soort bedrijven passen niet op het bedrijventerrein en zijn daarom uitgesloten. Daarnaast worden MER-plichtige bedrijven uitgesloten. Dit heeft te maken met het feit dat het plan dat deze bedrijven toestaat zelf plan-MER-plichtig is.

Bouwregels

Binnen de bestemming Bedrijf mogen binnen het bouwvlak gebouwen worden gebouwd met inachtneming van de bouwaanduidingen op de verbeelding. Daarnaast is opgenomen dat er een minimale afstand tussen de perceelsgrenzen en gebouwen is van 3 m. Daarnaast mag ten hoogste 50% van het bruto bedrijfsvloeroppervlak worden gebruikt als kantoor.

Buiten het bouwvlak mag voor maximaal voor 20 m² aan gebouwen worden gebouwd. Deze gebouwen mogen een goothoogte hebben van 3 m en een bouwhoogte van ten hoogste 4 m. Het bevoegd gezag kan hiervoor bij omgevingsvergunning voor afwijken en een bouwhoogte toe staan van ten hoogste 5 m.

Ook kan het bevoegd gezag bij omgevingsvergunning afwijken van het bebouwingspercentage en een bebouwingspercentage toestaan tot 90%.

Het bevoegd gezag ook afwijken voor het bouwen dichters dan 3 m vanaf de perceelsgrens.

Voor gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen geldt dat de bouwhoogte ten hoogste 4 m mag bedragen en de inhoud ten hoogste 60 m³ mag bedragen.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat erf- en terreinafscheidingen ten hoogste 2 m mogen bedragen, erf- en terreinafscheidingen voor de voorgevelrooilijn dienen wel transparant te zijn. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen ten hoogste 12 m bedragen.

Gebruiksregels

In de gebruiksregels zijn bedrijven die een vogelaantrekkende werking hebben uitgesloten. Hieronder vallen, zoals ook genoemd in artikel 2.2.3 van het LIB:

- a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- b. viskwekerijen met extramurale bassins;
- c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking.

De ondersteunende activiteiten, zoals horeca, dienstverlening of detailhandel zijn toegestaan tot 10% van het brutovloeroppervlak van de hoofdactiviteit met een maximum van 150 m² voor horeca of dienstverlening en 100 m² voor detailhandel.

Tot strijdig gebruik wordt in ieder geval gerekend het gebruik van de gronden voor andere

bedrijven dan bedrijven die toelaatbaar zijn op basis van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, het gebruik van vrijstaande bijgebouwen als zelfstandige woning en het gebruik van de gronden of gebouwen ten behoeve van een seksinrichting of wel prostitutie.

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken voor het vestigen van bedrijfsactiviteiten die één categorie hoger zijn dan is ingeschaald of bedrijfsactiviteiten die niet voorkomen op de Staat van Bedrijfsactiviteiten, mits deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving worden geacht te passen in de maximaal toegestane categorie. Daarnaast mogen het geen bedrijven zijn die in de gebruiksregels expliciet zijn uitgesloten.

Bedrijventerrein

Omwille van de flexibiliteit is het te ontwikkelen bedrijventerrein Undercoverpark bestemd als Bedrijventerrein. Binnen deze bestemming zijn de bedrijvenclusters flexibel bestemd. Binnen deze bestemming zijn naast bedrijven ook wegen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en groen- en watervoorzieningen toegestaan.

Op de verbeelding is een bedrijfszonerings opgenomen waarbij middels een aanduiding is weergegeven dat het bedrijventerrein geschikt is voor bedrijven tot en met categorie 3.2..

Hoewel het Masterplan uitgaat van 65.000 m² kantoor in het plandeel Undercoverpark, maakt dit bestemmingsplan, conform de afspraken in het kader van Plabeka-2, 46.000 m² aan kantoren mogelijk. De resterende 19.000 m² kantoren worden mogelijk gemaakt middels een wijzigingsbevoegdheid. Er zijn 4 situaties waarbij deze wijzigingsbevoegdheid geëffectueerd kan worden:

1. Het herontwikkelen en uit de markt halen van bestaande kantoorlocaties in de Plabeka-2 regio. Dit betekent dat kantooroppervlak elders is wegbestemd. De wijzigingsbevoegdheid kan worden geëffectueerd, indien een relatie kan worden gelegd met een onherroepelijk bestemmingsplan in de metropoolregio Amsterdam. Als omrekenfactor wordt 1:1,5 gehanteerd;
2. Het revitaliseren van bestaande kantoorruimte in de Plabeka-2 regio. In deze gevallen wordt bestaande kantoorruimte gerevitaliseerd. Hierdoor worden incurante kantoren uit de markt gehaald. Als omrekenfactor wordt 1:1 gehanteerd;
3. Het revitaliseren van bestaande bedrijfsruimte op De Hoek bestaand. Op de Hoek bestaand is incurante bedrijfsruimte aanwezig. Om de eigenaar te stimuleren deze bedrijfsruimte te renoveren en weer courant te maken, wordt deze investering beloond met extra kantooroppervlak in het Undercoverpark. Hierbij wordt een omrekenfactor van 1:0.5 gerekend;
4. Passend binnen de regionale afspraken van Plabeka-2. Indien gedurende de looptijd van het bestemmingsplan extra programma toelaatbaar is binnen de Plabeka afspraken, bijvoorbeeld na aanpassing van het gehele regionale programma of nadat blijkt dat andere locaties voor nieuwvestiging van kantoren komen te vervallen, kan via een wijziging extra kantoorruimte toegevoegd worden aan het programma voor het Undercoverpark.

Naast de bedrijven en zelfstandige kantoren is binnen de bestemming bedrijventerrein tevens één hotel, met restaurant, congres-, vergader- en sportfaciliteiten toegestaan. In de bestemming is een maximum van 200 kamers opgenomen.

Daarnaast zijn ondersteunende functies mogelijk, zoals detailhandel, horeca en dienstverlening en bijbehorende functies als groen, water, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van warmte/koudeopslag en ontsluitingswegen.

Binnen de bestemming zijn risicovolle inrichtingen alsmede de opslag vanaf 10.000 kg consumentenvuurwerk en Wgh-inrichtingen niet toegestaan. Dit soort bedrijven passen niet op het bedrijventerrein en zijn daarom uitgesloten. Daarnaast worden MER-plichtige bedrijven

uitgesloten. Dit heeft te maken met het feit dat het plan dat deze bedrijven toestaat zelf plan-MER-plichtig is.

Bouwregels

Binnen de bestemming Bedrijventerrein mogen binnen het bouwvlak gebouwen worden gebouwd. De bouwhoogte van de gebouwen is afhankelijk van het LIB. Op de plankaart is een algemene gebiedsaanduiding opgenomen ten aanzien van de bouwhoogte. Deze aanduiding wordt nader toegelicht in paragraaf 8.5.

Buiten het bouwvlak mag, mits passend binnen het LIB, voor maximaal voor 20 m² aan gebouwen worden gebouwd. Deze gebouwen mogen een goothoogte hebben van 3 m en een bouwhoogte van ten hoogste 4 m. Het bevoegd gezag kan hiervoor bij omgevingsvergunning voor afwijken en een bouwhoogte toe staan van ten hoogste 5 m.

De bij het bedrijf behorende administratieve ruimte mag niet meer bedragen dan 30% van het totale bedrijfsvloeroppervlak van het betreffende bedrijf.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat erf- en terreinafscheidingen ten hoogste 2 m mogen bedragen, erf- en terreinafscheidingen voor de voorgevelrooilijn dienen wel transparant te zijn. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen ten hoogste 12 m bedragen.

Voor de HOV-baan die onder de punt van het Undercoverpark loopt, is de aanduiding 'tunnel' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding zijn voorzieningen ten behoeve van een hoogwaardige openbaarvervoersbaan toegestaan. Deze aanduiding is ook terug te vinden in de bestemmingen Groen, Verkeer en Water.

Gebruiksregels

In de gebruiksregels worden regels gesteld aan het gebruik van de gronden die bestemd zijn als Bedrijf.

In de gebruiksregels zijn bedrijven die een vogelaantrekkende werking hebben uitgesloten. Hieronder vallen, zoals ook genoemd in artikel 2.2.3 van het LIB:

- a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- b. viskwekerijen met extramurale bassins;
- c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking.

De ondersteunende activiteiten, zoals horeca, dienstverlening of detailhandel zijn toegestaan tot 10% van het brutovloeroppervlak van de hoofdactiviteit met een maximum van 150 m² voor horeca of dienstverlening en 100 m² voor detailhandel.

Tot strijdig gebruik wordt in ieder geval gerekend het gebruik van de gronden voor andere bedrijven dan bedrijven die toelaatbaar zijn op basis van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, het gebruik van vrijstaande bijgebouwen als zelfstandige woning en het gebruik van de gronden of gebouwen ten behoeve van een seksinrichting of wel prostitutie.

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken voor het vestigen van bedrijfsactiviteiten die één categorie hoger zijn dan is ingeschaald of bedrijfsactiviteiten die niet voorkomen op de Staat van Bedrijfsactiviteiten, mits deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving worden geacht te passen in de maximaal toegestane categorie. Daarnaast mogen het geen bedrijven zijn die in de gebruiksregels expliciet zijn uitgesloten.

Binnen de aanduiding 'specifieke vorm van water - 1' en de aanduiding 'specifieke vorm van water - 2' geldt dat binnen een van de twee aanduidingen ten minste 9.680 m² water of waterhuishoudkundige voorzieningen dienen te worden gerealiseerd, waarbij een verbinding dient te worden gemaakt met het omliggende watersysteem. De bedoeling van deze regeling is dat of ten noorden of ten zuiden van de door het plangebied gelegen gasleiding een waterhuishoudkundige voorziening wordt aangelegd aan weerszijden van de HOV-baan die wordt aangesloten op het bestaande watersysteem.

Detailhandel - Detailhandel volumineus

De volumineuze detailhandelsvestigingen aan de Kruisweg zijn bestemd als Detailhandel - Detailhandel volumineus. Hier is detailhandel in volumineuze goederen toegestaan. Hieronder wordt verstaan:

- a. detailhandel in auto's, keukens, badkamers, boten, motoren, caravans, landbouwwerktuigen en grove bouwmaterialen en daarmee rechtstreeks samenhangende artikelen, zoals accessoires, onderhoudsmiddelen, onderdelen en materialen;
- b. tuincentra;
- c. grootschalige meubelbedrijven, al dan niet - in ondergeschikte mate - in combinatie met woninginrichting en stoffering.

Binnen deze bestemming is ook ondersteunende horeca en dienstverlening toegestaan en bij de bestemming behorende functies als groen, water, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen en ontsluitingswegen.

Binnen de bestemming dienen gebouwen binnen het bouwvlak worden gebouwd met inachtneming van de bouwaanduidingen op de plankaart. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bouwen buiten het bouwvlak onder de voorwaarde dat het oppervlak niet meer mag bedragen dan 20 m² en de goot- en bouwhoogte niet meer mag bedragen dan respectievelijk 3 m en 5 m.

Groen

De groenstroken lang het spoor en het groen bij de lus in de Kruisweg zijn bestemd als Groen. Binnen de bestemming Groen zijn groen en watervoorzieningen mogelijk alsmede fiets- en voetpaden. Ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' zijn ook ontsluitingswegen toegestaan.

Voor de ondergrondse HOV-baan, is de aanduiding 'tunnel' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding zijn voorzieningen ten behoeve van een hoogwaardige openbaarvervoersbaan toegestaan. Deze aanduiding is ook terug te vinden in de bestemmingen Groen, Verkeer en Water.

Binnen de bestemming Groen zijn gebouwen niet toegestaan. Wel zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan met een maximale bouwhoogte van 6 m.

Ter plaatse van de aanduiding 'water' dient ten minste 2.000 m² water te worden gerealiseerd.

Horeca

Het in het plangebied aanwezige fastfood-restaurant is in het bestemmingsplan bestemd als Horeca. Hierin is horeca toegestaan uit de categorie 2a uit de Staat van Horeca-activiteiten die bij het bestemmingsplan horen. Dit zijn onder andere horecabedrijven met een bezorg- of afhaalservice of drive-in restaurants.

Binnen de bestemming dienen gebouwen binnen het bouwvlak te worden gebouwd met inachtneming van de bouwaanduidingen op de plankaart. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bouwen buiten het bouwvlak onder de voorwaarde dat het oppervlak niet meer mag bedragen dan 20 m² en de goot- en bouwhoogte niet meer mag bedragen dan respectievelijk 3 m en 5 m.

Horeca - Hotel

De in het plangebied aanwezige hotels zijn bestemd als Horeca - Hotel. Binnen deze bestemming zijn hotels toegestaan met bijbehorende functies zoals terrassen, sportvoorzieningen en parkeervoorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' is uitsluitend een parkeergarage ten behoeve van het hotel toegestaan.

Binnen de bestemming dienen gebouwen binnen het bouwvlak te worden gebouwd met inachtneming van de bouwaanduidingen op de plankaart. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bouwen buiten het bouwvlak onder de voorwaarde dat het oppervlak niet meer mag bedragen dan 20 m² en de goot- en bouwhoogte niet meer mag bedragen dan respectievelijk 3 m en 5 m.

Kantoor

De kantoren langs de Kruisweg en de nieuwe kantoorlocatie Business Garden zijn bestemd als Kantoor. De volumineuze detailhandelsvestiging aan de Kruisweg is mogelijk gemaakt middels de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening - showrooms'.

Binnen Business Garden is niet meer dan 19.000 m² kantoren toegestaan. Hiervoor is binnen de bestemming Kantoor de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor - 1' opgenomen.

Daarnaast zijn ondersteunende functies mogelijk, zoals detailhandel, horeca en dienstverlening en bijbehorende functies als groen, water, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van warmte/koudeopslag en ontsluitingswegen.

Bouwregels

Binnen de bestemming dienen gebouwen binnen het bouwvlak worden gebouwd met inachtneming van de bouwaanduidingen op de plankaart. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het aangegeven bebouwingspercentage tot een bebouwingspercentage van 90%. Als het bouwvlak al voor 100% mag worden bebouwd is deze afwijkingsbevoegdheid niet van toepassing. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bouwen buiten het bouwvlak onder de voorwaarde dat het oppervlak niet meer mag bedragen dan 20 m² en de goot- en bouwhoogte niet meer mag bedragen dan respectievelijk 3 m en 5 m.

Voor Business Garden geldt dat tussen de nieuw te ontwikkelen kantoren een minimale afstand dient te worden aangehouden. Hiervoor is binnen de bestemming de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 2 tot en met 4' opgenomen. De parkeergarages die onder de kantoren liggen hebben een maximale bouwhoogte van 3 m en beslaan het gehele bouwvlak.

Specifieke gebruiksregels

De ondersteunende activiteiten, zoals horeca, dienstverlening of detailhandel zijn toegestaan tot 10% van het brutovloeroppervlak van de hoofdactiviteit met een maximum van 150 m² voor horeca of dienstverlening en 100 m² voor detailhandel.

Tot strijdig gebruik wordt in ieder geval gerekend het gebruik van de gronden voor andere bedrijven dan bedrijven die toelaatbaar zijn op basis van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, het gebruik van vrijstaande bijgebouwen als zelfstandige woning en het gebruik van de gronden of gebouwen ten behoeve van een seksinrichting of wel prostitutie.

Tuin

De tuinen voor de woningen aan de Kruisweg zijn bestemd als Tuin en zijn bestemd voor tuinen, terrassen en andere tuinverhardingen.

Binnen de bestemming Tuin mogen aan- en uitbouwen worden geplaatst ten behoeve van het aangrenzende hoofdgebouw binnen de bestemming Wonen. De aan- of uitbouw mag niet meer dan 65% van de gevelbreedte beslaan. Ook mag de diepte niet meer bedragen dan 1,5 m, mits de afstand tussen aanbouw of uitbouw en de voorste bestemmingsgrens minimaal 2 m is; of 1 m, mits de afstand tussen de aanbouw of uitbouw en de voorste bestemmingsgrens minimaal 1,25 m is; of 0,75 m, mits de afstand tussen de aanbouw of uitbouw en de voorste bestemmingsgrens minimaal 1 m is.

De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 0,25 m boven de eerste bouwlaag van het aangrenzende hoofdgebouw.

Verkeer

De wegen in het plangebied zijn bestemd als Verkeer. Binnen de bestemming Verkeer zijn wegen, woonstraten, fiets- en voetpaden toegestaan. Hoewel binnen de bestemming Bedrijventerrein ook wegen mogelijk zijn, heeft de beoogde hoofdontsluitingsstructuur van het Undercoverpark de bestemming Verkeer gekregen. Uitgangspunt hierbij is dat de ringstructuur en de ontsluiting van de Groene Hoek geborgd is.

Ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal rijstroken' zijn niet meer dan 8 rijstroken toegestaan, hier horen in- en uitvoegstroken, vluchtstroken, spitsstroken en busbanen niet toe. De door het plangebied lopende HOV-baan wordt gezien als een weg, waarbij bij verkeersbesluit is bepaald dat deze alleen toegankelijk is voor bussen.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - halteplaats' is een openbaar vervoersstation toegestaan met bijbehorende voorzieningen, zoals detailhandel en dienstverlening. Deze voorzieningen mogen niet meer dan 200 m² bedragen.

Ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' zijn ondergrondse spoorwegen en een ondergrondse HOV-baan toegestaan met bijbehorende voorzieningen.

Binnen de bestemming Verkeer zijn gebouwen niet toegestaan. Wel zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan met een maximale bouwhoogte van 5 m.

Verkeer - Railverkeer

De Schipholspoorlijn die deels door het plangebied loopt is bestemd als Verkeer - Railverkeer. Binnen deze bestemming zijn railwegen en bijbehorende spoorvoorzieningen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' zijn tevens doorgaande wegen en voet- en fietspaden mogelijk. Binnen de bestemming Verkeer - Openbaar Vervoer zijn gebouwen niet toegestaan. Wel zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan met een maximale bouwhoogte van 5 m.

Water

Het oppervlaktewater in het plangebied is bestemd als Water. Binnen deze bestemming mogen water en bruggen worden aangelegd en zijn eveneens vlonders, steigers, overkappingen of daaraan gelijk te stellen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming, groen en voorzieningen voor fiets- en voetverkeer toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' zijn ondergrondse spoorwegen en een ondergrondse HOV-baan toegestaan met bijbehorende voorzieningen en ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' zijn tevens ontsluitingswegen toegestaan.

Wonen

De bestaande burgerwoningen in het plandeel Kalorama hebben de bestemming Wonen gekregen. Binnen deze bestemming zijn woningen toegestaan in combinatie met aan-huis-gebonden beroepen.

Van de gebouwen is alleen het hoofgebouw opgenomen in het bouwvlak. Hiervoor is de huidige bouwhoogte opgenomen op de verbeelding. Voor bijgebouwen is een regeling opgenomen. In deze regeling zijn aan-, uit-, bijgebouwen en overkappingen toegestaan tot 50% van de buiten het bouwvlak gelegen gronden met een maximum van 60 m². De goothoogte van aan-, uit- en bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 3 m en de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 4 m.

Voor aan-huis-gebonden beroepen is een gebruiksregel opgenomen dat het oppervlak dat gebruikt wordt voor aan-huis-gebonden beroepen ten hoogste 40% van het woonvloeroppervlak mag bedragen met een maximum van 50 m².

Leiding

De leidingen die het plangebied kruisen zijn, naast de andere aldaar voorkomende bestemmingen, met een dubbelbestemming opgenomen. Het betreffen ondergronds(e) gas- en waterleidingen. Voor de nieuw te realiseren gasleiding Beverwijk-Wijngaarden is daarbij de regeling uit het onherroepelijke Inpassingsplan Aardgastransportleiding overgenomen.

Binnen deze dubbelbestemmingen mogen uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming leiding, met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m worden gebouwd. Voor de gasleidingen zijn, in het kader van externe veiligheid, de maximaal toelaatbare druk (bar) en doorsnede (inch) vastgelegd in de

bestemmingsregeling.

Waarde - Archeologie

Waarde - Archeologie

Ter plaatse van het plangebied kunnen op een diepte van 5 m eventuele archeologische waarden aanwezig zijn (zie ook paragraaf 6.3). Ter bescherming van deze waarden is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen. In deze bestemming is opgenomen dat bouwen en grondroerende werkzaamheden dieper dan 5 m niet zijn toegestaan. Het indrijven van voorwerpen in de bodem of heien is wel toegestaan. Hierop zijn echter twee uitzonderingen: indien er een gereede kans is op het zijwaarts in de bodem dringen van bouwmaterialen, of als de verwachte verstoring als gevolg van de funderingspalen (al of niet plaatselijk) 1% van de oppervlakte overschrijdt. Indien deze gevallen aan de orde zijn, dient nader archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden.

8.5 Algemene regels

In dit onderdeel van de regels komen algemene regels aan de orde die gelden voor alle bestemmingen in het bestemmingsplan. De algemene regels bestaan uit de volgende artikelen:

Antidubbelregel

Een antidubbelregel wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebieden terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

De formulering van de antidubbelregel wordt bindend voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.2.4 Bro).

Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

Deze bepaling geeft invulling aan de afstemmingsbepaling tussen de bouwverordening en het bestemmingsplan ingevolge artikel 9 van de Woningwet. Artikel 9 van de Woningwet regelt primair dat de bouwverordening buiten toepassing blijft voor zover deze niet overeenstemt met het desbetreffende bestemmingsplan. Voor zover het bestemmingsplan geen regels bevat ten aanzien van een onderwerp dat in de bouwverordening is geregeld, is de bouwverordening wel van toepassing, tenzij het bestemmingsplan anders bepaalt. De bepaling dient als uitwerking van de laatste zinsnede en voorkomt dat de bouwverordening onbedoeld aanvullend werkt bij onderwerpen die in het bestemmingsplan bewust niet zijn geregeld, bijvoorbeeld omwille van globaliteit. De relevante onderwerpen staan allemaal in paragraaf 2.5 van de bouwverordening.

Algemene aanduidingsregels

Luchtvaartverkeerszone

In het bestemmingsplan is een gebiedsaanduiding Luchtvaartverkeerszone opgenomen. Rondom de luchthaven Schiphol ligt een zone waarbinnen beperkingen zijn opgenomen ten aanzien van gebruik, bebouwing en vogelaantrekkende werking. Zo mogen er geen gevoelige functies worden gerealiseerd in de in Bijlage 6 weergegeven gebieden, mogen bouwwerken hierbij niet hoger zijn dan in Bijlage 7 van de regels is aangegeven en mag er binnen de aanduiding geen voorzieningen worden gerealiseerd die een vogelaantrekkende werking hebben, in het gebied zoals aangegeven in Bijlage 8.

Het bevoegd gezag bij omgevingsvergunning afwijken en een hogere bouwhoogte toestaan mits een verklaring van geen bezwaar is verleend door de hiervoor in de Wet Luchtvaart aangewezen minister. Zonder deze verklaring van geen bezwaar is hoger bouwen dan het Lib niet toegestaan.

Middels deze regeling is bepaald dat voor nieuwe bouwwerken die hoger zijn dan voorgeschreven in het Lib altijd een verklaring van geen bezwaar nodig is, ook al is volgend uit de aanduidingen op de plankaart vanuit het bestemmingsplan een hogere bouwhoogte is toegestaan.

Wro-zone - verwerkelijking in naaste toekomst

Voor de bedrijfswoningen aan de Rijnlanderweg, het ruimtebeslag voor de aanpassingen van de Rijnlanderweg en de gronden ten behoeve van de oostelijke ontsluitingsweg geldt dat deze gronden niet in eigendom zijn van de gemeente of de initiatiefnemer. Omdat de uitvoering van het bestemmingsplan afhankelijk is van deze gronden, is het van belang dat deze gronden op korte termijn beschikbaar komen voor realisatie.

Dit zal in eerste instantie via minnelijke weg dienen te gebeuren. Mocht het zo zijn dat er geen minnelijke oplossing gevonden kan worden, kan de gemeente overgaan tot onteigening van deze gronden. De aanduiding 'Wro-zone - verwerkelijking in naaste toekomst' maakt op grond van artikel 3.4 Wro en artikel 3.36a een zogenoemde versnelde onteigeningsprocedure mogelijk.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel wordt een opsomming gegeven van de regels waarvan afgeweken kan worden. Het gaat hierbij om de bevoegdheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van regels die gelden voor alle bestemmingen in het plan. Dit betreft bijvoorbeeld de vrijstelling ten behoeve van afwijking van de voorgeschreven maten en percentages. Afwijking is overigens alleen mogelijk wanneer hiermee geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan aspecten als de woon- en milieusituatie van aangrenzende percelen.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel wordt een opsomming gegeven van de regels waarmee door middel van een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 3.6 Wro het mogelijk is enige flexibiliteit in het plan aan te brengen.

Wijzigingsbevoegdheid bestemmingsgrenzen

Dit betreft de bevoegdheid de bestemmingsgrenzen, in geringe mate, te wijzigen. Deze bevoegdheid mag nadrukkelijk niet worden gebruikt om zodanig aanzienlijke wijzigingen van bestemmingen te bewerkstelligen, dat daarmee de essentie van het plan wezenlijk wordt veranderd. De overschrijdingen mogen ten hoogste 3 m bedragen en het bestemmingsvlak mag niet meer dan 10% worden vergroot.

Wro-zone - wijzigingsgebied - 1

Ter plaatse van de aansluiting van de Vuursteen op de Kruisweg ligt op het bedrijfsperceel en de weg de aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied - 1'. Burgemeester en wethouders kunnen ter plaatse van deze aanduiding het bestemmingsplan wijzigen ten behoeve van het rechtstrekken van de Vuursteen. In dat geval wordt de bestaande weg bij het hotelkavel getrokken door het wijzigen van de bestemming Bedrijf ten behoeve van de ontsluitingsweg en het wijzigen van de bestemming Verkeer ten behoeve van het naastgelegen hotel. In het wijzigingsplan moet worden aangetoond dat de verkeersafwikkeling voldoende is gewaarborgd en dat er geen andere milieutechnische belemmeringen zijn voor de wijziging van het bestemmingsplan.

Wro-zone - wijzigingsgebied - 2

Op het noordoostelijk deel van het toekomstige Undercoverpark ligt de aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied - 2'. De beoogde ontsluitingsweg van het Undercoverpark heeft de bestemming Verkeer gekregen, om te borgen dat een ringontsluitingsstructuur wordt gerealiseerd en dat de verbinding naar de Groene Hoek gerealiseerd kan worden. Om in het

verdere verloop van het planproces meer flexibiliteit te kunnen bieden voor optimalisering van de invulling van het Undercoverpark, ligt op dit gebied een wijzigingsbevoegdheid. Hiermee kan de bestemming Verkeer worden gewijzigd in de bestemming Bedrijventerrein, en vice versa. Daarnaast kunnen de bestemmingen Groen, Verkeer - Railverkeer en Water gewijzigd worden ten behoeve van de nieuwe hoofdontsluiting. Daarbij kunnen burgemeester en wethouders ook de bestemming Water wijzigen ten behoeve van het bedrijventerrein.

Dit geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om het bestemmingsplan te wijzigen om de ontsluitingsstructuur, in afwijking van het Masterplan, anders te realiseren. Voorwaarden bij toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid zijn dat te allen tijde een ringstructuur gerealiseerd wordt en een directe en logische verbinding naar de Groene Hoek mogelijk blijft. Hiermee wordt bedoeld, dat de 'Groene Hoek' zonder omwegen en afslagen, bereikbaar moet kunnen zijn. Andere randvoorwaarden voor de toepassing zijn, dat het programma kantoren dat binnen de bestemming Bedrijventerrein mogelijk wordt gemaakt, niet mag toenemen, en dat een uitvoerbare verkaveling wordt gerealiseerd. Om er voor te zorgen dat ook de toekomstige hoofdontsluiting wordt vastgelegd, dient deze te worden bestemd als Verkeer. Bij de nieuwe ontsluiting dient vooraf goedkeuring te worden gevraagd bij NS en Prorail in verband met de ontsluiting over het spoor. Bij het wijzigen van de bestemming Water in Bedrijventerrein dient ten minste 3.710 m² water of waterstaatkundige voorzieningen te worden gerealiseerd en dient goedkeuring te worden gevraagd bij het hoogheemraadschap.

Werking wettelijke regelingen

In de regels van een bestemmingsplan wordt in een (toenemend) aantal gevallen met verwijzing naar een (andere) wettelijke regeling een procedure, begrip en/of functie uit die andere regeling van toepassing verklaard. De van toepassing verklaarde wettelijke regeling geldt zoals deze luidt op het moment van de toepassing van de bestemmingsplanregels. Wijziging van de wettelijke regeling na de vaststelling van het bestemmingsplan zou anders zonder Wro-procedure een wijziging van het bestemmingsplan met zich mee kunnen brengen.

8.6 Overgangs- en slotregel

In artikel 3.2.1 van het Bro zijn standaardregels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik. Deze maken onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

In de slotregel is aangegeven onder welke naam de regels kunnen worden aangeduid.

8.7 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten mag worden aangewend. In dit bestemmingsplan zijn regels gesteld, waarbij het bestaande gebruik niet kan worden voortgezet omdat sprake is van nieuwe ontwikkelingen. Ten aanzien van de beoogde ontwikkelingen is een nieuwe set regels opgesteld waarbinnen de ontwikkeling dient plaats te vinden. Het handhavingsbeleid is er op gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

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

Met deze oogmerken is in het bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en de 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 is dat het met de regels wat minder nauw genomen wordt. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen de regels gerespecteerd waar betrokkenen de noodzaak en 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 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 vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele afwijkingen.



eindnoten

Eindnoten

1. Leden van het Platform zijn: Almere, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer, Zaanstad, de provincies Noord-Holland en Flevoland, Gooi- en Vechtstreek en de Stadsregio Amsterdam. Trekkers zijn Haarlemmermeer en de Stadsregio.
2. Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd.
3. Dat wil zeggen 24 uur per dag en gedurende het gehele jaar.

