



Schiphol-Rijk
Gem. Haarlemmermeer

Bestemmingsplan

Schiphol Rijk

Toelichting



gemeente
Haarlemmermeer

Bestemmingsplan Schiphol Rijk

Toelichting

Mei 2013



gemeente
Haarlemmermeer



INHOUD

1	Inleiding	6
1.1	AANLEIDING	6
1.2	AARD EN DOEL	6
1.3	BEGRENZING PLANGEBIED	6
1.4	GELDENDE PLANNEN EN REGELINGEN	7
1.5	LEESWIJZER	7
2	Bestaande situatie	8
2.1	HISTORIE	8
2.2	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	8
2.3	FUNCTIONELE STRUCTUUR	10
3	Beleid en regelgeving	11
3.1	RIJKSBELEID EN EUROPESE RICHTLIJNEN	11
3.2	PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	14
3.3	GEMEENTELIJK BELEID	19
4	Nieuwe situatie	23
4.1	NIEUWE ONTWIKKELINGEN PLANGEBIED	23
4.2	RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE STRUCTUUR	27
5	Onderzoek en beperkingen	29
5.1	WATER	29
5.1.1	Wet- en regelgeving en beleid	29
5.1.2	Onderzoek	30
5.1.3	Conclusie Water	30
5.2	BODEM	30
5.2.1	Wet- en regelgeving en beleid	30
5.2.2	Bodemonderzoek	30
5.2.3	Conclusie bodem	31
5.3	FLORA EN FAUNA	31
5.3.1	Wet- en regelgeving en beleid	31
5.3.2	Onderzoek flora en fauna	31
5.3.3	Conclusie flora en fauna	33
5.4	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	33
5.4.1	Wet- en regelgeving en beleid	33
5.4.2	Onderzoek cultuurhistorie	33
5.4.3	Onderzoek archeologie	33
5.4.4	Conclusie cultuurhistorie en archeologie	34
5.5	GELUID	34
5.5.1	Wet- en regelgeving en beleid	34
5.5.2	Onderzoek geluid	35
5.5.3	Conclusie geluid	35
5.6.1	Wet- en regelgeving en beleid	35
5.6.3	Conclusie Geluid	36
5.7	EXTERNE VEILIGHEID	36

5.7.1	Wet- en regelgeving en beleid	36
5.7.2	Onderzoek externe veiligheid.....	37
5.7.3	Verantwoording groepsrisico.....	39
5.7.4	Conclusie externe veiligheid	39
5.8	EXPLOSIEVEN.....	40
5.8.1	Wet- en regelgeving en beleid	40
5.8.2	Onderzoek explosieven.....	40
5.8.3	Conclusie explosieven	40
5.9	GEUR.....	40
5.9.1	Wet- en regelgeving en beleid	40
5.9.2	Onderzoek geur	40
5.9.3	Conclusies geur	40
5.10	LICHT.....	40
5.10.1	Wet- en regelgeving en beleid	40
5.10.2	Onderzoek licht.....	40
5.10.3	Conclusies licht.....	41
5.11	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERINGEN	41
5.11.1	Wet- en regelgeving en beleid	41
5.11.2	Onderzoek bedrijven en milieuzoneringen.....	41
5.11.3	Conclusie bedrijven en milieuzoneringen.....	41
5.12	HOOGTE- EN BOUWBEPERKINGEN DOOR Vliegverkeer.....	42
5.12.1	Wet- en regelgeving en beleid	42
5.12.2	Onderzoek hoogte- en bouwbeperringen door vliegverkeer.....	42
5.12.3	Conclusie hoogte- en bouwbeperringen door vliegverkeer.....	43
5.13	KABELS, LEIDINGEN EN TELECOMMUNICATIE INSTALLATIES	43
5.13.1	Wet- en regelgeving en beleid	43
5.13.2	Onderzoek kabels, leidingen en telecommunicatie installaties	43
5.13.3	Conclusies kabels, leidingen en telecommunicatie installaties	44
5.14	MILIEUEFFECTRAPPORTAGE / M.E.R.-(BEOORDELINGS)PLICHT	44
5.14.1	Wet- en regelgeving en beleid	44
5.14.2	Onderzoek M.e.r. (beoordelings)plicht	44
5.14.3	Conclusie M.e.r. (beoordelings)plicht.....	44
6	Uitvoerbaarheid.....	45
6.1	EXPLOITATIE	45
6.2	PROCEDURE WET RUIMTELIJKE ORDENING	45
6.2.1	Inspraak	45
6.2.2	Wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. Bro).....	45
6.2.3	Vaststelling bestemmingsplan.....	45
7	Juridische aspecten.....	46
7.1	Algemeen	46
7.2	Opzet regels en verbeelding	46
7.3	Toelichting op de regels en verbeelding	46
7.4	Overgangsrecht	48
7.5	Handhaafbaarheid	48
	Overzicht van bijlagen.....	50

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het plangebied heeft de afgelopen decennia een transformatie ondergaan. Het bedrijvenpark Schiphol Rijk is grotendeels gerealiseerd.

De bestemmingsplannen die met het voorliggende bestemmingsplan worden vervangen, zijn door hun ouderdom en doordat de omstandigheden sterk gewijzigd zijn, aan herziening toe. In het nu voorliggende bestemmingsplan worden de met vrijstelling gerealiseerde bouwwerken en daarbij behorende functies van een toekomstbestendige planologische regeling voorzien.

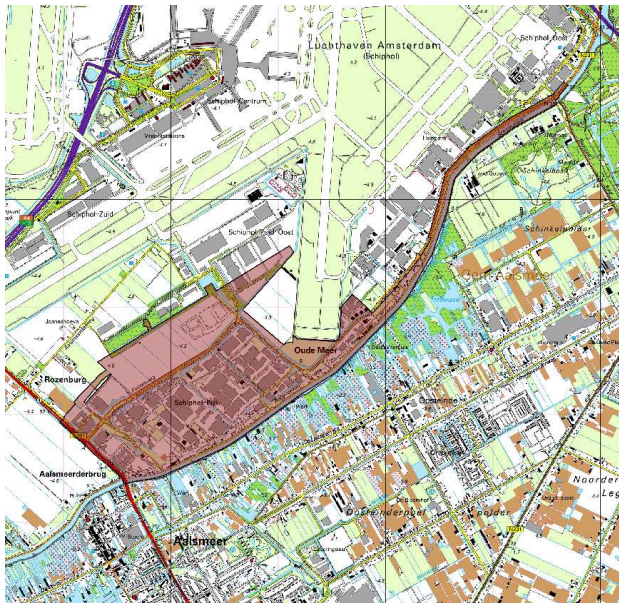
De naam van dit bestemmingsplan is **Bestemmingsplan Schiphol Rijk**. Op ruimtelijkeplannen.nl is dit bestemmingsplan digitaal terug te vinden. De digitale kaart met de geometrisch bepaalde planobjecten, regels en bijlagen staan in het GML-bestand: NL.IMRO.0394.BPGsprschipholrijk-C001

1.2 Aard en doel

Het bestemmingsplan bestaat uit verbeelding (plankaart) en regels, waaraan wordt getoetst. In de toelichting zijn de achterliggende gedachten van het plan opgenomen. Dit bestemmingsplan heeft grotendeels een consoliderend karakter, maar ook deels een ontwikkelingskarakter. Het biedt de juridische basis voor de ontwikkeling van een aantal initiatieven. Daarnaast heeft het bestemmingsplan een consoliderend karakter, dat voorziet in een actueel ruimtelijk en juridisch kader voor de bestaande bebouwing en het huidige gebruik daarvan. In het bestemmingsplan worden ook de in het kader van artikel 19 WRO gevoerde vrijstellingen voorzien van een juridische regeling.

1.3 Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan de Zuid-Oostkant van Schiphol, ruwweg tussen de Kruisweg, Ringdijk en het luchthaventerrein. De kernen Aalsmeerderbrug (deels) en Oude Meer liggen in het plangebied. De begrenzing van het plangebied is op de kaart aangegeven. De totale omvang van het bestemmingsplangebied is circa 309 hectare.



1.4 Geldende plannen en regelingen

De onderstaande bestemmingsplannen gelden momenteel in het plangebied:

Bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd	Geheel/gedeeltelijk opnemen
1. Aalsmeerderbrug-Zuid	04-02-1971	18-4-1972	gedeeltelijk
2. N201 omliegging Schiphol Rijk	14-07-2011	n.v.t.	gedeeltelijk
3. Schiphol Zuidoost	23-11-1989	10-07-1990	gedeeltelijk
4. Schiphol en omgeving	06-11-1975	15-03-1977	gedeeltelijk
5. Landelijk gebied	24-11-1988	11-07-1989	gedeeltelijk
Wijzigingsplan			
6. Schiphol Zuidoost (betreft perceel achter Aalsmeerderdijk 212-221)	11-08-1998	25-09-1998	Geheel
7. Schiphol Zuidoost (Capronilaan), vastgesteld 28-05-2002	28-05-2002	18-07-2002	Geheel
8. Schiphol Zuidoost (Capronilaan fase 2),	10-12-2002	17-03-2003	Geheel
9. Schiphol Zuidoost, Capronilaan fase III	30-09-2003	08-10-2003	Geheel

Daarnaast gelden de volgende overkoepelende regelingen:

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

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt (gedeeltelijk) bovengenoemde plannen.

Daarnaast is een aantal ontwikkelingen in het plangebied mogelijk gemaakt door vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan. Deze vrijstellingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan en zijn voorzien van een passende regeling.

1.5 Leeswijzer

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

De toelichting is als volgt opgebouwd:

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

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

2 Bestaande situatie

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

2.1 Historie

De naam Rijk herinnert aan een dorpje, in het noordoosten van Haarlemmermeer nabij Schiphol, dat door uitbreiding van de luchthaven in de vijftiger jaren moest verdwijnen. Rond 1959 was het ten noordoosten van het huidige Rozenburg gelegen dorp Rijk, als gevolg van de dynamische ontwikkeling van Schiphol, gedoemd van de kaart te verdwijnen. Voor een belangrijk deel der bewoners (40%) is toen voor vervangende woongelegenheden gezorgd in het zuidelijker, aan het einde van de Uiterweg gelegen Rijsenhout.



Schiphol-Rijk is één van de weinige gebieden in Haarlemmermeer waar tegenstellingen zo dicht op elkaar liggen. De ruimtelijke structuren van weleer zijn nu nog terug te vinden. Soms in hun oorspronkelijke opzet maar meestal hebben zij nieuwe vormen aangenomen gestuurd door de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Het buitengebied van de oorspronkelijke dijkdorpen Aalsmeerderbrug en Oude Meer was ooit open en grootschalig en in gebruik als akkerland. Met de ontwikkeling van Schiphol is daar echter verandering in gekomen. Achter de lintbebouwing van Aalsmeerderbrug en Oude Meer zijn in de loop der jaren grote bedrijventerreinen tot ontwikkeling gekomen. De gebouwen staan vaak pal achter de tuinen van de huizen op de dijk.

2.2 Ruimtelijke structuur

Kenmerkend voor het gebied van Schiphol-Rijk is de ligging tussen Schiphol en de Ringdijk aan de rand van de polder bekneeld aan de rand van polder tussen de Ringvaart en Schiphol. Dit gebied is een overgebleven stukje polder met de nog kenmerkende slotenverkaveling tussen de zelfstandige structuur van de banenstelsel van Schiphol en de grillige vorm van de Ringdijk.

Schiphol-Rijk vormt een ruimtelijke knooppunt door de nabijheid, verwevenheid en samenkomst van verschillende ruimtelijke structuren, infrastructuren en functies in dit restgebied. Als gebied vormt het een ruimtelijke en functionele overgang tussen de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rondom Schiphol en de bestaande historische ruimtelijke structuren van de polder.

Het plangebied is onderverdeeld in drie zones kenmerkende voor de structuur van het gebied, te weten:

1. De Ringdijkzone. Deze zone bestaat uit het dijklichaam en wordt aan één zijde begrensd door de Ring-

- vaart en aan de andere zijde door de dijkvoetsloot. De dijk wordt functioneel gebruikt als leef- en verblijfmilieu en als recreatiegebied.
2. De Dijkvoetzone. Dit is het resterende gebied tussen het dijklichaam en de polder. Dit gebied vormt een buffer als ruimtelijke overgang tussen de grillige contouren van het dijklichaam en de strakke verkavelingstructuur van de polder.
 3. De Polderzone. Kenmerkend voor de polderzone is de oorspronkelijke polderverkaveling-structuur. De sloten zijn de structurerende elementen die het gebied ordenen.

Kenmerkend voor de identiteit van het gebied van Schiphol-Rijk is de wijze waarop deze zones ruimtelijk in elkaar grijpen en overgaan. De dijkvoet zone als overgang tussen polder en Ringdijk vormt hierbij een bepalend ruimtelijk factor voor de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van het hele gebied.

De ringdijk zone

De ringdijk markeert een beëindiging en een overgang. Het dijktafvlak vormt als ruimtelijke element de overgang tussen de laaggelegen polderlanden van het gebied van Schiphol-Rijk en de oude landen van de hooggelegen gebied van Aalsmeer buiten de Polder van de Haarlemmermeer.

Specifiek aan het gebied van Schiphol-Rijk is de ligging tegenover het natuurgebied van de bovenlanden van Aalsmeer. De Ringdijk markeert de fysieke beëindiging van het bedrijventerrein en vormt de functionele scheiding met het natuurgebied. Dit natuurgebied wordt aangemerkt als onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Dit heeft als gevolg dat aan de overzijde geen ruimtelijke ontwikkelingen zullen plaatsvinden.

De overgang tussen beide gebieden wordt gemaakt door het woonmilieu van de Ringdijk. Dit woongebied bestaat uit de lintbebouwing van de dijkdorpen Aalsmeerderbrug en Oude Meer met voor een deel nog de oorspronkelijk dijkbebouwing. Dit deel van de Ringdijk vormt mede door het vrije landschappelijke natuurgebied aan de overzijde een aantrekkelijk woonmilieu.

Een deel van de kernen Aalsmeerderbrug en Oude Meer liggen in het plangebied. Het bestemmingsplan zal de leefbaarheid in deze kern dienen te waarborgen.

De dijkvoet zone

De dijkvoet zone vormt een structureel en functioneel bufferzone tussen de polder en de dijk. Deze buffer wordt gekenmerkt in zijn huidige vorm door de nog openstaande kavels die de ruimtelijk overgang vormen tussen de structuur van de polder en de Ringdijk.

De dijkvoetzone vormt de overgang tussen Ringdijk en polder. Deze zone onder aan de dijk is een noodzakelijk ruimtelijke buffer en tussen dijk en polder. Deze bestaat uit verschillende meestal afgesloten gebieden die soms ruimtelijk in verbinding staan met elkaar door de nog aanwezig oorspronkelijke ontsluitingsweg onder aan de dijk.

Polderzone / Schiphol

Het banenstelsel van Schiphol is de meest ingrijpende ruimtelijke en structurerende ontwikkeling en heeft grote invloed gehad op die van oudsher agrarische gebied. De luchthaven heeft met haar banenstelsel verandering aangebracht aan de oorspronkelijke structuur van de Polder en heeft een nieuw dominante structuur laag geïntroduceerd. De van oorsprong polder verkavelingstructuur met kavelsloten als structurerend en terugkerend element heeft daarmee plaats gemaakt voor deze nieuwe dominante structuur en voor nieuw grondgebruik.

Ontsluiting

Aan de zuidkant markeert infrastructuur de begrenzing van het plangebied. De kruising van de Kruisweg met de Fokkerweg markeert daarmee de ingang van het plangebied. De Fokkerweg loopt als ontsluitingsweg door het hele gebied. Het maakt aan de zuidelijke kant de koppeling en ruimtelijke verbinding met SLP en aan de noordelijke kant een aansluiting met het landelijke netwerk via de A9.

In het midden van het plangebied vormt een koppeling van de Fokkerweg op de omgelegde N 201 een nieuwe ingang voor het gebied als verbinding op het regionale netwerk en een directe aansluiting op de A4.

2.3 Functionele structuur

De functionele indeling van het plangebied volgt dezelfde driedelige structurele verdeling.

Het gedeelte van de polderzone is daarbij voornamelijk te omschrijven als een bedrijventerrein bestaand uit logistieke bedrijven met een beperkte aantal kantoren. Met een entree aan de N201 presenteert het gebied van Schiphol-Rijk zich als een kantorenpark op de kruising van de N201 met de Fokkerweg. Park-Rijk vormt daarmee de ingang van het plangebied met een kantorenpark in landschappelijke setting. De groenstructuur is daarbij een belangrijke ruimtelijke factor die de verschillende functies gelegen aan het park in een campusachtige setting met elkaar in verbinding brengt.

De ringdijk zone staat qua gebruik in schil contrast staat met de rest van het plangebied. Dit gedeelte van de Ringdijk is een woongebied met een mengvorm van kleinschalig wonen, werken en recreatieve doeleinden.

De dijkvoet zone vormt een structureel en functioneel overgangszone tussen de polder en de dijk.

Omgeving plangebied

Aan de noord- en westkant van het plangebied wordt de omgeving gekenmerkt door de aanwezigheid van bedrijvigheid georiënteerd op Schiphol; Schiphol Zuidoost en Anthony Fokker Business Park.

Aan de zuidkant van het plangebied wordt een start gemaakt met de ontwikkeling van het logistieke bedrijventerrein Schiphol Logistics Park.

De in en rond het plangebied aanwezige infrastructuur is deels van regionaal belang. Ten noord-westen van het plangebied ligt de Kaagbaan en de reservering voor een parallelle Kaagbaan ligt in het plangebied.

Woningen

In het plangebied liggen woningen in het lint aan de Aalsmeerderdijk, Schipholdijk, Ten Pol, Kruisweg en de Molenweg.

Bedrijven

De bedrijven in het bedrijvenpark Schiphol Rijk zijn verdeeld in het plangebied en aan de dijk gevestigd.

Verkeer

Het plangebied wordt doorkruist door de verlegde N201 ('Boerenlandvariant') en de verbrede Fokkerweg.

3 Beleid en regelgeving

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

3.1 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

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

Voor de drie rijksdoelen worden 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.



Kaart uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Schiphol is Rijksverantwoordelijkheid

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

Mainport Schiphol is een nationaal belang

Het eerste nationaal belang is een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. Vanwege deze concentratie en de nationale baten die daarmee gemoeid zijn, wil het Rijk in de internationaal bereikbare stedelijke regio's -waaronder de Metropoolregio Amsterdam- extra inzetten op versterking van de concurrentiekracht.

Hiervoor wordt een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak ingezet. Het Rijk geeft prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen).

3.1.2 Visie voor de Schipholregio (SMASH)

Het Rijk gaat in samenwerking met de zogenaamde regiopartijen en de partijen uit de luchtvaartsector een visie opstellen voor de Schipholregio (SMASH). Het programma SMASH is erop gericht de mainport Schiphol en haar regio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. SMASH draagt met een heldere visie, juridisch kader (actualisatie van de AMvB LIB) en uitvoeringsagenda actief bij aan de concurrentiekracht van Nederland nu en de komende decennia.

3.1.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Het rijksbeleid voor Schiphol is geformuleerd in de Wet tot wijziging van de wet Luchtvaart die op 20 februari 2003 in werking is getreden (Wijzigingswet genoemd). De ruimtelijke consequenties van de Wijzigingswet staan in het 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, et cetera.) in principe niet is toegestaan. Nieuwbouw van bedrijfsbebouwing is alleen toegestaan in zone 4. De nieuwe ontwikkelingen in het bestemmingsplan vinden plaats in zone 4. In het LIB worden eisen gesteld aan de maximale bouwhoogte van gebouwen. In het bestemmingsplan is middels een algemene aanduidingsregel een regeling opgenomen waarmee hoger bouwen dan het LIB alleen is toegestaan middels een afwijking waarin een verklaring van geen bezwaar zoals bedoeld in artikel 8.9 Wet Luchtvaart wordt gevraagd. In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van Schiphol en het LIB voor dit bestemmingsplan.

3.1.4 Reservering parallelle Kaagbaan

Het Streekplan Noord-Holland Zuid vormde tot 1 april 2008 - door middel van ministeriële brieven en een concept AMvB – het ruimtelijke kader voor de parallelle Kaagbaan waarbinnen de reservering vanuit zowel het nationale als het regionale belang afdoende was geborgd. Deze ruimtelijke reservering is per 1 april 2008 uit het Streekplan komen te vervallen. Het Rijk heeft de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan per 1 april 2008 overgenomen. De ruimtelijke reservering vervult sindsdien, op een volledige vergelijkbare wijze zoals dat onder het streekplan het geval was, het kader waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het Rijk heeft daarbij gemeend om richting de omgeving duidelijker te maken wat het reserveringskader betekent. Met behulp van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB reservering parallelle Kaagbaan) zal het Rijk aangeven dat de ruimtelijke reservering geborgd blijft én dat het mogelijk is om ontheffing aan te vragen.

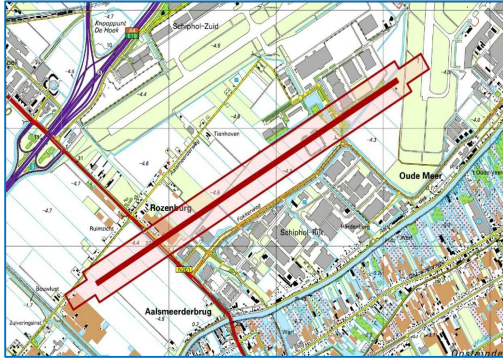
Op 23 april 2013 is in de Staatscourant kennisgegeven van een voorbereidingsbesluit reserveringsgebied parallelle Kaagbaan. Hierin wordt verklaard dat een AMvB wordt voorbereid. Voorts is bepaald dat het verboden is het gebruik van de grond te wijzigen tenzij de activiteit in overeenstemming is met het ten tijde van de inwerkingtreding van dit besluit geldende bestemmingsplan, of noodzakelijk is voor de aanleg van de Boerenlandvariant.

De beleidsmatige beslissing over de noodzaak en aanleg van de parallelle Kaagbaan is door het Kabinet vooruitgeschoven tot na 2015. Voor eventuele aanvragen (verklaring van geen bezwaar) in dit gebied geldt een meldingsplicht bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Op de lange termijn zouden de gronden binnen het reserveringsgebied ook benut kunnen worden voor functies die aansluiten op de verduurzaming van de luchthaven, zoals het plaatsen van zonnepanelen.

Gemeentelijk standpunt over rijksbeleid:

De gemeente Haarlemmermeer is geen voorstander van de parallelle Kaagbaan. En heeft dat in een brief aan de minister van VROM (mei 2009) over de gemeentelijke reactie op de Luchtvaartnota kenbaar gemaakt: "Niet alleen zal de eventuele aanleg van de parallelle Kaagbaan onacceptabele negatieve effecten hebben voor de geluidshinder en leefbaarheid in Haarlemmermeer en voor Rijsenhout in het bijzonder, maar Rijsenhout zal met de reservering voor lange tijd in een gijzeling van onwetendheid over de toekomst worden gehouden. Er zal naar verwachting een klimaat ontstaan, waarin de leefbaarheid van Rijsenhout, bij gebrek aan toekomstperspectief voor investeringen, steeds meer onder druk zal komen te staan".



Reservering Parallelle Kaagbaan

3.1.5 Conclusie Rijksbeleid voor bestemmingsplan Schiphol Rijk

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

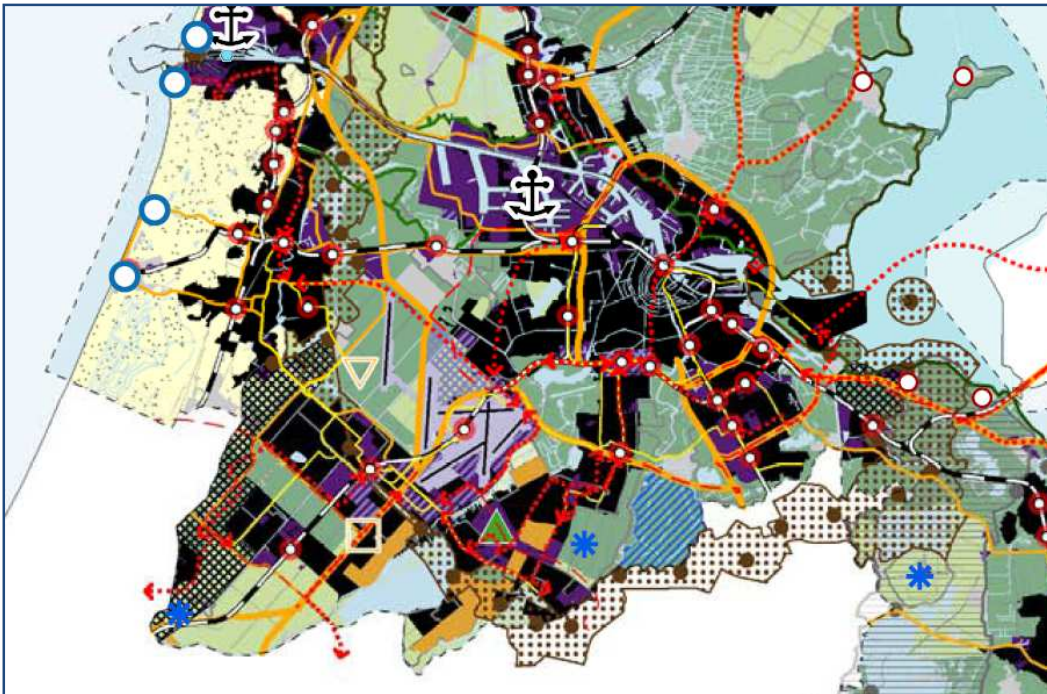
Het bestemmingsplan draagt bij aan de economische versterking van de positie van de luchthaven Schiphol door de ontwikkeling van een logistiek bedrijventerrein mogelijk te maken, dit binnen de kaders en mogelijkheden van het Luchthavenindelingsbesluit.

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

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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



Totaalkaart Structuurvisie Noord-Holland 2040, zuidelijk deel

Schiphol

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

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

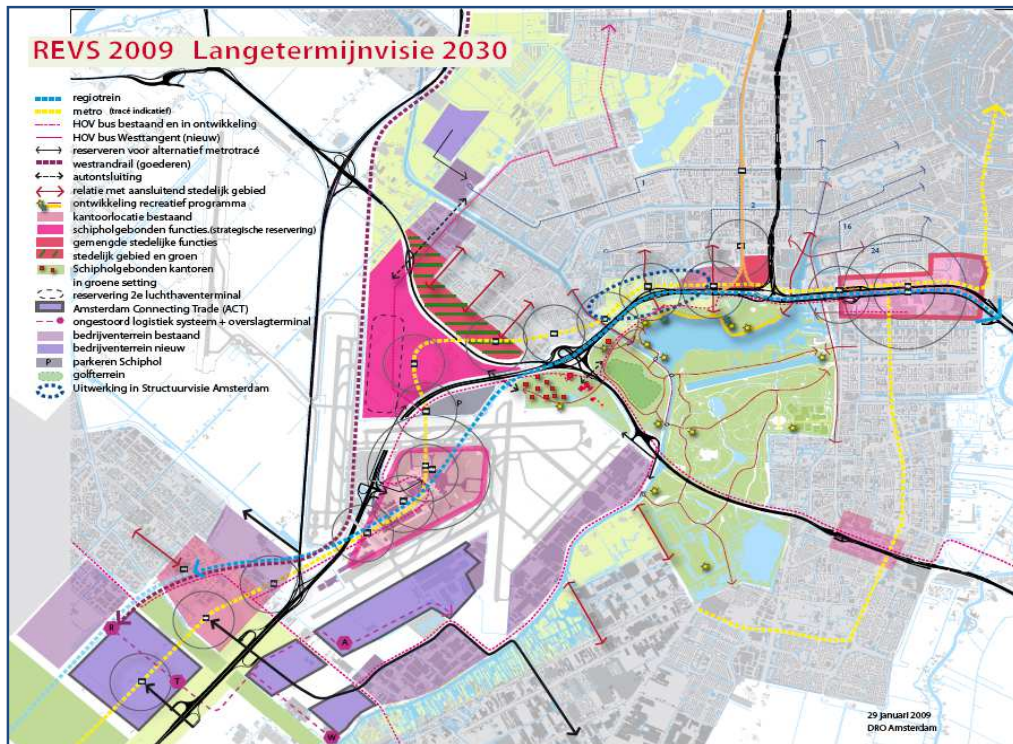
De Provincie staat binnen de "20 KE contour" (geluidshinder) geen nieuwe grootschalige woningbouw toe, buiten de reeds bestaande bestuurlijke afspraken, zoals VINEX/VINACafspraken. Binnen de "48 dB(A) Lden contour" (een groter gebied dan de 20 KE-contour) weegt de provincie ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover deze zich voordoen buiten bestaand bebouwd gebied, af tegen mogelijke beperkingen voor de ontwikkeling van de luchthaven.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

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

3.2.2 Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio 2009-2030

De gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam en de provincie Noord-Holland zijn verenigd in het Bestuursforum Schiphol (BFS), waarin Schiphol als gekwalificeerd adviseur toegevoegd is. De BFS heeft als ambitie om de Schipholregio internationaal concurrerend te houden ten opzichte van andere economische (luchthaven)regio's. In 2001 is een gemeenschappelijke visie op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio ontwikkeld, de *Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS)*.



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

Ook de REVS 2009 - 2030 gaat uit van een metropolitane strategie; een grotere samenhang tussen het economisch complex van de luchthaven en de wijde omgeving, de metropoolregio Amsterdam. Het economisch complex van de luchthaven is geen losse entiteit meer, maar wordt ruimtelijk geïntegreerd in de netwerkregio. De REVS 2009 - 2030 gaat nog steeds uit van het Y-model. Deze bestaat uit een logistieke as, A4-A5-Westrandweg, met de nadruk op bedrijfslocatieontwikkeling en een dienstenas A4-A9-A10 (de as Hoofddorp-Schiphol-Zuidas) met een nadruk op kantoorontwikkeling. In de REVS 2009 - 2030 staan clusters, integrale gebiedsontwikkeling en diversiteit van vestigingsmilieus centraal. (Economische) meerwaarde valt te halen uit het accommoderen van clustering van bedrijven.

De REVS 2009 – 2030 kiest voor een andere benadering van selectiviteit. Het vertrekpunt is een meer positieve wijze van sturing door de gewenste bedrijvigheid vooral vooraf (voordat er sprake is van toetsing) te verleiden zich te vestigen.

Locaties moeten meer profiel en kleur krijgen door in te zetten op locatieprofielen die aansluiten op de wensen en eisen van de doelgroepen (de clusters). Zie hiervoor ook paragraaf 3.2.3. over het selectief vestigingsbeleid.

De regio heeft excellente verbindingen nodig om vast te houden aan de internationale concurrentiepositie. En om haar *catchment area* (gebied waaruit de lokale passagiers komen) goed te bedienen. Op het gebied van bereikbaarheid formuleert de REVS 2009 – 2030 een aantal wensen, zoals het verbeteren tangentiële verbindingen tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen en Uithoorn door nieuwe HOV-buslijnen in aanvulling op de Zuidtangent.

3.2.3 Selectief vestigingsbeleid

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

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

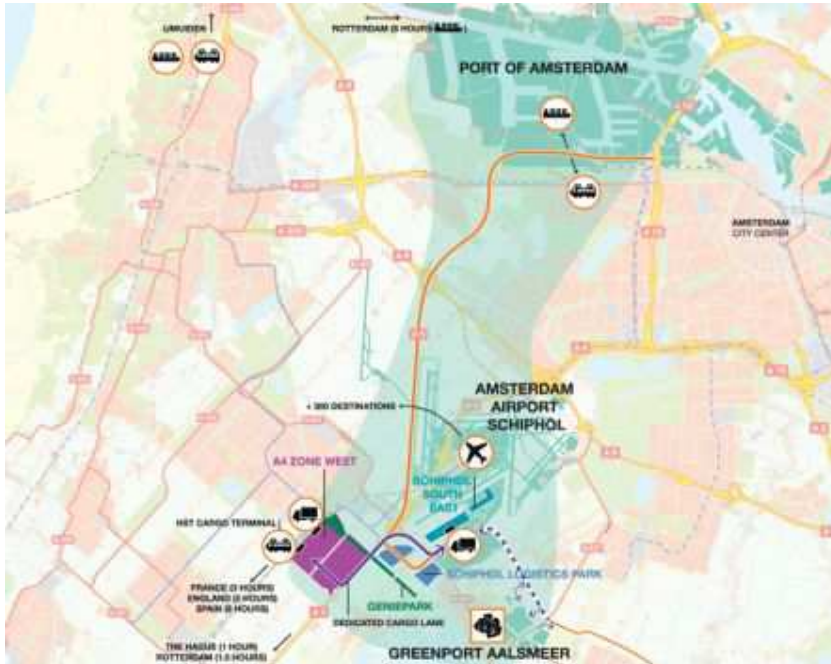
1. Borg selectief vestigingsbeleid niet via selectiecriteria in planologische documenten, maar via een economische visie (REVS) en een economische strategie (de Ontwikkelingstrategie REVS).
2. Spreek met elkaar globale criteria af (de globale criteria van de commissie Meijdam) maar veranker deze niet in bestemmingsplannen, maar in de economische strategie, en eventueel in convenanten met terreineigenaren.
3. Rapporteer jaarlijks via de monitor REVS welke bedrijven waar terecht zijn gekomen. Toets deze aan de hand van de afgesproken criteria en de economische strategie. Maak in de monitor REVS de afwijkingen van de afspraken expliciet en bespreek die in het Bestuursforum.
4. Optioneel kan een onafhankelijke adviescommissie in het leven worden geroepen om het Bestuursforum te adviseren over twijfelgevallen of de bevindingen in de monitor.

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

In dit bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan de beleidskaders zoals die in de REVS zijn vastgelegd, het advies van de commissie Meijdam en de uitgangspunten zoals die op 27 oktober 2011 in het convenant zijn vastgesteld. Kern voor dit bestemmingsplan is dat buiten Schiphol-Centrum en de gebieden in het 'Luchthavengebied' in de regels geen nadere selectiviteitscriteria voor vestiging worden opgenomen.

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

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



Figuur: kaartbeeld Amsterdam Connecting Trade (ACT)

3.2.5 Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Plabeka

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

3.2.6 Regionale Verkeer- en Vervoerplannen

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

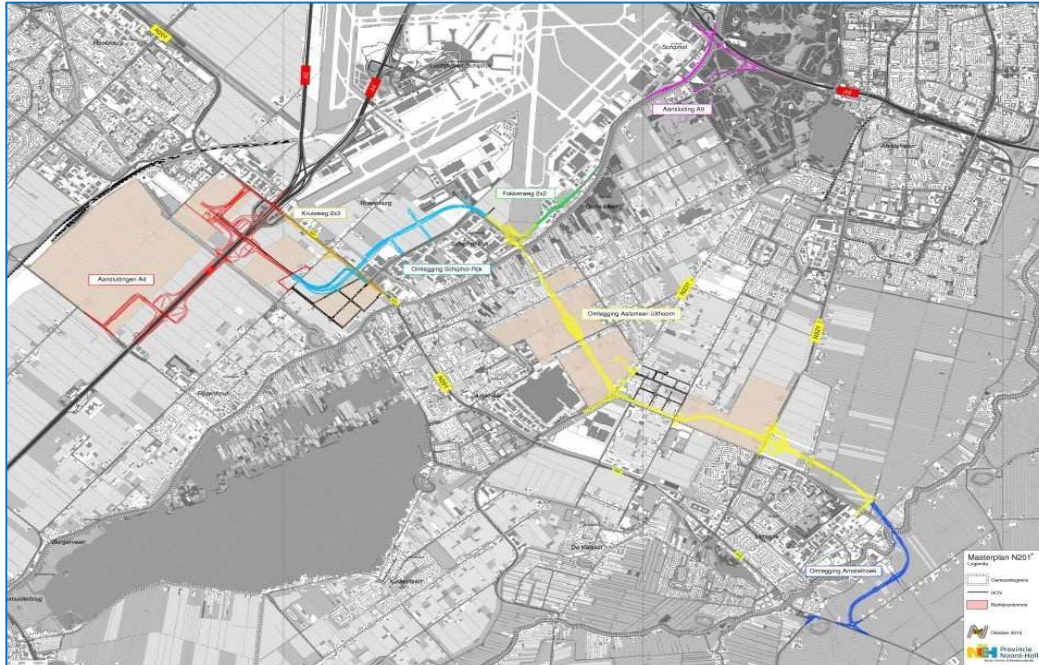
De Stadsregio Amsterdam heeft in 2004 een *Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP)* vastgesteld. Onderdeel van het RVVP is een uitvoeringsprogramma waarin de verantwoordelijkheden ten aanzien van beleid en uitvoering van projecten zijn vastgelegd.

Daarnaast heeft de Stadsregio in 2008 een OV-visie voor de langere termijn vastgesteld. Met deze De OV-Visie 2010-2030 kunnen juiste en toekomstvaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

Regioakkoord N201+

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

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



3.2.7 Conclusie regionaal beleid voor bestemmingsplan Schiphol Rijk

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

De beslissing over de mogelijke uitbreiding van het banenstelsel wordt nu nog niet genomen. Eerst het huidige banenstelsel optimaliseren. Bij de planontwikkeling en/of herontwikkeling van vastgoed op Schiphol Rijk zijn geen aan de luchthaven gebonden selectiecriteria van toepassing. Park Schiphol Rijk is opgenomen als bestaand kantoren- en bedrijventerrein in Plabeka.

De aanleg van de N201 + wordt gefaciliteerd binnen het bestemmingsplangebied.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) beschrijft de belangrijke ambities, speerpunten en opgaven voor Haarlemmermeer in de periode tot 2030. De structuurvisie stelt de kaders voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

- sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
- blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

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

3.3.2 Deltaplan Bereikbaarheid

Het gemeentelijk beleid voor verkeer en vervoer is opgenomen in het *Deltaplan Bereikbaarheid* (2012). Haarlemmermeer wil de mobiliteitsgroei faciliteren op een zodanig wijze dat de bereikbaarheid wordt vergroot, economische ontwikkeling wordt bevorderd en de kwaliteit van de dorpen en het milieu kan verbeteren. De mobiliteitsontwikkeling in en rond Haarlemmermeer zorgt daarbij voor een grote opgave. Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf, maar kent een nauwe samenhang met duurzaamheid en leefbaarheid; ruimtelijke ontwikkeling en economie (bereikbaarheid) en maatschappelijke ontwikkeling, gezondheid en veiligheid. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het motto: 'eerst bewegen, dan bouwen'. Ingezet wordt op uitbreiding van het fiets-, auto en (h)ov-netwerk en vergroting van de verkeersveiligheid, aansluitend op de structuurvisie. Het parkeerbeleid is eveneens opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid. Hierin staan de parkeernormen die de gemeente hanteert.

3.3.3 Parkeerbeleid

Deze parkeernormering is gebaseerd op toepassing van de ASVV. De kengetallen uit de ASVV worden in Nederland algemeen gehanteerd als basis voor parkeernormen, ook in de Haarlemmermeer. De normen zijn tot stand gekomen volgens een vaste systematiek. In de eerste plaats is nagegaan welke mate van stedelijkheid gekozen moet worden voor Schiphol Rijk. Daarna is de aanwezigheid en invloed van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) vastgesteld. De normen gaan overigens dit jaar nog wijzigen, vanwege de nieuwe richtlijnen van het CROW.

Schiphol-Rijk: Weinig stedelijk, invloed van HOV Schiphol Oost (nog) niet, geen winkelcentrum in de directe omgeving	
Kantoren zonder baliefunctie:	2,5 pp/100 m2 bvo
Kantoren met baliefunctie:	3,5 pp/100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief:	0,9 pp/100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersintensief:	1,8 pp/100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief:	2,8 pp/100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw:	1,7 pp/100 m2 bvo
Hotels	1,5 pp/kamer

3.3.4 Horecabeleid

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

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

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

3.3.5 Hotelbeleid

De vraag naar hotelkamers heeft over het algemeen een volgend karakter en is voor Haarlemmermeer vooral afhankelijk van de ontwikkelingen op en rond Schiphol. In 2006 heeft de gemeente de actualisatie Hotelbeleid vastgesteld. Daarin zijn de volgende beleids/uitgangspunten vastgesteld:

- tot 2016 maakt de gemeente de realisatie van circa 3.600 extra hotelkamers mogelijk; (uitgaande van de geprognosticeerde groei van Schiphol en de ontwikkelingen van kantoor- en bedrijventerreinen en binnen de bestaande planologische mogelijkheden);
- de gemeente faciliteert hotelontwikkelingen met name op of in de directe nabijheid van:
 - centrumgebieden (Hoofddorp en Nieuw Venneep);
 - openbaarvervoersknooppunten;
 - kantoor- en bedrijventerreinen;
 - luchthaven Schiphol (incl. terminal);
- de gemeente schept voorwaarden voor de ontwikkeling van aanvullende voorzieningen (zoals congres-, sport-, wellness-voorzieningen en recreatie mogelijkheden).

Indien de hotelsector slaagt in de invulling van de aanwezige marktruimte zal dit naar verwachting onder andere resulteren in het versterken van de diversiteit aan hotelvoorzieningen, het versterken van Schiphol, kantoor-, bedrijfs- en centrumlocaties met goed ontsloten hotelvoorzieningen, en zo'n 1.400 extra arbeidsplaatsen.

Aan die ruimte voor in totaal 3.600 hotelkamers is met name op Schiphol en in Hoofddorp deels al invulling gegeven. Binnen het plangebied Schiphol Rijk zijn twee hotels aanwezig. Er is daarnaast een initiatief bekend voor de transformatie van een (leegstaand) kantoor naar een hotel. Dit (derde) hotel wordt in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt via een wijzigingsbevoegdheid.

3.3.6 Kantoren- en bedrijvenstrategie Haarlemmermeer

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

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

Voor het plangebied geldt dat kantorenterrein Park Schiphol Rijk is aangewezen als balansgebied. Balansgebieden zijn en blijven belangrijke kantorenlocaties maar hebben qua voorraad hun maximum bereikt. De kantorenvoorraad moet op deze locaties niet verder toenemen, aangezien de ruimtebehoefte in de toekomst gering is. Het uitbreiden van de voorraad op deze locaties zou tot onnodige concurrentie leiden en ten koste kunnen gaan van andere kantoorlocaties. Hoewel kwantitatief verdere ontwikkeling uitgesloten is, is een focus op de kwalitatieve ontwikkeling op deze locaties wel van belang. Veel van de balansgebieden kennen goede locatiekwaliteiten voor de bestemming kantoor: een multimodale bereikbaarheid en een multifunctioneel milieu.

Sommige van de balansgebieden hebben echter een verouderde kantorenvorraad. In deze gebieden ligt de prioriteit bij een kwaliteitsverbetering door het aansporen en faciliteren van marktpartijen tot herontwikkeling van de bestaande kantorenvorraad, door hoogwaardige renovatie of sloop/nieuwbouw. Volume-uitbreiding van de kantoorbestemming bij herontwikkeling is toegestaan, mits dit per saldo niet tot een toename van de totale kantorenvorraad op de kantoorlocatie leidt en uiteraard juridisch-planologisch mogelijk is.

Deze zogenaamde saldobenadering geldt voor alle balansgebieden en houdt in dat de toegevoegde kantooroppervlakte niet groter mag zijn dan de onttrokken kantooroppervlakte, hierbij hoeft de marktpartij die kantooroppervlakte toevoegt niet per se dezelfde te zijn als de marktpartij die kantooroppervlakte onttrekt. Naast herontwikkeling is ook transformatie van belang in de balansgebieden. Met marktpartijen dient actief ingezet te worden op het onttrekken van de leegstaande, incurante kantorenvorraad door sloop of transformatie.

Strategie voor balansgebieden:

- geen planaanbod;
- faciliteren en stimuleren van herontwikkeling;
- faciliteren en stimuleren van transformatie en sloop;

- verdichting bij herontwikkeling alleen mogelijk na onttrekking bestaande voorraad of met regeling koppeling oud aan nieuw;
- stimuleren van voorzieningen die de aantrekkelijkheid van het gebied vergroten.

3.3.7 Welstandsbeleid

De Welstandsnota 2012 geeft het geldende welstandsbeleid van Haarlemmermeer weer. Het grondgebied van Haarlemmermeer wordt onderscheiden naar welstandsregimes van verschillende 'zwaarte'. Voor het bestemmingsplan Schiphol Rijk geldt langs de ringdijk het reguliere welstandsregime. Op het bedrijventerrein geldt het welstandsvrije regime.

3.3.8 Reclamebeleid

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

Welstandscriteria voor reclamemasten

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

3.3.9 Groen en recreatie in Haarlemmermeer

In de nota *Groen en recreatie in Haarlemmermeer: de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden* (2007) zijn de beleidsplannen voor de toekomst vastgelegd. 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 onder meer het Ringdijk-park en het Geniepark wordt getracht het bedrijventerrein SLP in te passen in de omgeving. In de ontwikkeling van SLP is ruimte opgenomen voor de realisatie van kwalitatief hoogwaardig groen.

3.3.10 Milieubeleid

Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030

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

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

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

Klimaatbeleid Haarlemmermeer

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

rende noodzakelijke energie door middel van gebruikmaking van fossiele brandstoffen, zo efficiënt en zo schoon mogelijk te geschieden.

3.3.11 Conclusie beleid gemeente voor bestemmingsplan Schiphol Rijk

De gemeente Haarlemmermeer heeft (samen met de overheidspartners) aan de (her)ontwikkeling van Schiphol Rijk voorwaarden en kaders meegegeven. De ontwikkeling van Schiphol Rijk heeft bijgedragen aan het ruimtelijke en economisch functioneren van Schiphol tot een compacte en duurzame luchthaven.

Het vitaal houden van dit kantoren- en bedrijventerrein sluit aan bij het gemeentelijk beleid zoals verwoord in de *Kantoren- en bedrijvenstrategie Haarlemmermeer*. Voor het kantorenterrein Park Schiphol Rijk geldt dat dit is aangewezen als 'balansgebied'. De strategie is erop gericht om de bestaande kantorenvorraad per saldo maximaal gelijk te laten blijven. Er is enkel ruimte voor het toevoegen van kantoren, nadat kantoorruimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Het accent in deze gebieden ligt op primair herontwikkeling van de bestaande voorraad en secundair op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop.

Bij (her)ontwikkeling moet rekening gehouden worden met de kwaliteit van het wonen in de nabijgelegen kernen Aalsmeerderbrug en Oude Meer.

4 Nieuwe situatie

Dit hoofdstuk beschrijft de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied en de betekenis daarvan voor de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur.

4.1 Nieuwe ontwikkelingen plangebied

4.1.1 Bedrijvenontwikkeling StarParc te Aalsmeerderbrug

Inhoud planinitiatief

De ontwikkeling betreft een kleinschalige bedrijvenontwikkeling met bedrijvenunits van 1,25 hectare. De ontwikkeling is ruimtelijk aanvaardbaar omdat het een afronding van het bedrijventerrein Schiphol Rijk vormt. Het te ontwikkelen gebied geeft de overgangszone weer tussen het grootschalige kantoren- en bedrijventerrein en het kleinschalige dijklint. In het lint aan de Molenweg is een viertal bedrijfswoningen voorzien als afronding van het lint. De ontsluiting van het merendeel van de bedrijfsunits vindt plaats vanaf de Boeingavenue. De Molenweg dient enkel ter ontsluiting van de bedrijfswoningen en -units.



Kenmerken plangebied en omgeving

De Molenweg 211 ligt ingeklemd tussen Schiphol-Rijk en de Aalsmeerderijk. Dit gebied vormt de ruimtelijke en functionele overgang tussen de kantoorontwikkelingen van Schiphol-Rijk en de lintbebouwing aan de dijk. Qua structuur vormt dit gebied een restruimte tussen de rechthoekige polderstructuur en de grillige contour van de dijk.

Deze kavel heeft daarmee een lastig te verkavelen voetprint met hoekverdraaiing en twee voorkanten met twee verschillende gezichten. Eén zijde is extravert gericht naar het representatieve kantoorpark van Schiphol-Rijk terwijl het ander meer introvert is gericht naar de achterkanten van de lintbebouwing aan de ringdijk. Dit woongebied van de ringdijk wordt gekarakteriseerd door kleinschalige bebouwing met een aantrekkelijke woonmilieu en een minder flamboyante zijde met bedrijven aan de achterkant. Deze achterkanten en bedrijven worden door de Molenweg ontsloten, als ventweg van de ringdijk en als ontsluitingsweg voor het achtergelegen gedeelte van de dijkvoetzone.



Door deze grote ruimtelijke verschillen is het een opgave om deze kavel als representatieve ontsluitingsweg te laten aansluiten op de Boeing Avenue van het kantoorparkgedeelte van Schiphol-Rijk.

Milieubelemmeringen

Industrielawaai: Deze kavel valt binnen het 50 en 55 dB(A) gebied tussen de van de geluidzones van de industrieterreinen van Schiphol en van de jachtwerf "Gouwerok" uit Aalsmeer. Binnen dit gebied kan nieuwbouw worden gerealiseerd.

Een deel van de kavel valt binnen de 20 Ke contour van de Nota Ruimte. Toevoegen van woningen is onder voorwaarden mogelijk. Voor het overige deel van de kavel buiten deze contour geldt geen beperking. Met het toevoegen van bedrijfswoningen aan de Molenweg wordt een inpassing in een bestaand bebouwd gebied gerealiseerd als versterking van het bestaande lint. Omdat hier sprake is van het opvullen van een open gat in het lint wordt aan de voorwaarden voldaan voor het verkrijgen van een verklaring van geen bezwaar.

Cumulatie: Met het oog op het LIB en het beperken van cumulatieve geluidsbronnen op geluidsgevoelige objecten is tevens in het westelijke deel van dit gebied het aantal bedrijfswoningen beperkt gehouden tot twee.



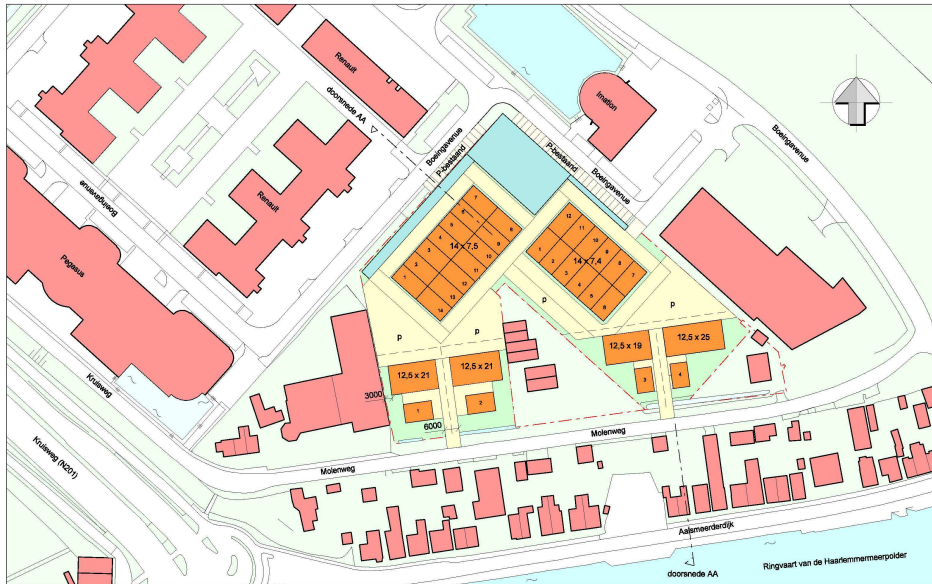
Uitgangspunten planinitiatief

Dit plan vertaalt de ruimtelijke uitgangspunten naar een gezoneerde invulling van het gebied met een goede ruimtelijke aansluiting op de locatie, passend bij de structuur van de omgeving.

Kenmerkend hiervoor zijn een kleinschalig programma met bedrijfswoningen aan de Molenweg en twee clusters van bedrijfsunits als begrenzing van het gebied naar het kantorenpark van Schiphol-Rijk. Deze units worden direct ontsloten via de Boeing Avenue en krijgen een architectonische verbijzondering in het zicht op de hoek bij de ingang van dit gebied. De watercompensatieopgave (minimaal 15% van de toename van het verharde oppervlak) wordt in diezelfde hoek opgelost om ruimte te creëren en als ruimtelijke koppeling met de vijver in het naastliggende kantoorpark. Parkeren wordt aan het zicht onttrokken en op het 'binnenterrein' (de restruimte tussen de bouwvolumes in) opgelost.

Het plan onderscheidt zich door een duidelijke zonering met functies en bebouwingstypologie passend bij de schaal van de omgeving en uiting gevend aan de ruimtelijke doelstellingen voor dit gebied.

Het plan kent twee gezichten met verschillende voorkanten met een gewenste oriëntatie gericht naar de ringdijk en naar het bestaande kantorenterrein van Schiphol-Rijk. Dit plan voegt zich in de ruimte van de dijkvoet zone als buffer tussen beide gebieden in.



Eindplan: situatie met programma (26 bedrijfsunits + 4 bedrijfswoningen)



Impressie vanuit Schiphol-Rijk



Impressie vanuit de Molenweg

De ontwikkeling is met een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

4.1.2 Hotelontwikkelingen Park Schiphol Rijk

- Aan de Beechavenue heeft onlangs een transformatie van een leegstaand kantoorpand naar een hotel plaatsgevonden. Dit hotel is het tweede hotel op het kantorenpark Schiphol Rijk. Het is inmiddels in gebruik genomen en heeft in dit bestemmingsplan de bestemming Horeca-Hotel.
- Aan de Boeingavenue is nog een initiatief bekend voor de transformatie van een (leegstand) kantoorpand naar een hotel. Deze ontwikkeling wordt in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt via een wijzigingsbevoegdheid.

Het ruimtelijk-economisch beleid voor Park Schiphol Rijk – dat benoemd is als zogenaamd 'balansgebied' – is gericht op herontwikkeling en transformatie. De transformatie van een kantoorpand naar hotel sluit aan bij het beleid.

Vanuit het hotelbeleid blijkt de behoefte aan extra hotelkamers. Het beleid is erop gericht om hotelontwikkelingen te faciliteren op of in de directe nabijheid van - onder meer - openbaarvervoersknooppunten, kantoor- en bedrijventerreinen en de luchthaven Schiphol (incl. terminal). De genoemde locaties voldoen qua ligging.

Overigens werkt de gemeente samen met de regio aan regionaal hotelbeleid. De MRA heeft te maken met een toenemende stroom aan toeristen. Om een betere spreiding van bezoekers te realiseren en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de MRA als toeristisch gebied te behouden is tijdens een conferentie van PRES (Platform Regionaal Economische Stimulering) opdracht gegeven om een regionale invulling aan het hotelbeleid te geven.

Een bredere analyse van het gewenste aanbod van hotels en een gedetailleerder beeld van de vraag naar overnachtingen zullen als basis dienen voor een nieuwe kijk op het hotelbeleid in de MRA. Het doel is uiteindelijk om het economisch, toeristisch en ruimtelijk beleid regiobreed met elkaar te verbinden.

Voor reeds vergunde hotelontwikkelingen - in te transformeren kantoorgebieden - zal het nieuw te maken regionale hotelbeleid geen consequenties hebben.

4.1.3 Parkeervoorziening Chipshol te Oude Meer

Deze ontwikkeling betreft de ontwikkeling van een parkeergarage voor 420 personenauto's voor het mogelijk maken van het zogenaamde 'Schipholparkeren' (passagiers). Deze parkeervoorziening met parkeren op maaiveldniveau met één laag parkeerdek en een facilitaire ruimte wordt gerealiseerd aan de Fokkerweg te Oude Meer.

Hiervoor is een 'omgevingsvergunning onder voorwaarden' verleend aan Chipshol III BV. In het kader van de omgevingsvergunning is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld door Chipshol. Deze is door de gemeente getoetst en aanvaardbaar geacht. Er is een verklaring van geen bezwaar ex. Artikel 8.9 Wet luchtvaart afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

De ontwikkeling wordt met een directe bestemming mogelijk gemaakt in voorliggend bestemmingsplan.



Ontwikkellocatie parkeervoorziening Chipshol

Het inpassen van deze ontwikkeling op deze locatie is aanvaardbaar bevonden omdat daarmee een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit kan worden bereikt in dit deel van de dijkvoetzone tussen de Fokkerweg en het talud van de Aalsmeerderdijk.

Met de inpassing van deze parkeervoorziening volgens het beoogde hoogwaardige kwaliteitsniveau van Chipshol III BV kan op een markante plek van de Fokkerweg de ruimtelijke kwaliteit op het knooppunt tussen de Fokkerweg en de omgelegde N201 en bij de ingang van het gebied van Oude Meer aanzienlijk worden verbeterd.

Met deze ontwikkeling wordt tevens de continuïteit van de bestaande functies en activiteiten in deze strook doorgezet. Gelet op de huidige bedrijvigheid, functies en activiteiten die nu plaatsvinden in deze strook en op de naburige percelen is deze ruimtelijke ontwikkeling een logisch te verwachten ontwikkeling die in deze omgeving voorziet in een behoefte.

4.2 Ruimtelijke en functionele structuur

De opgave voor het bestemmingsplan Schiphol-Rijk is om, daar waar delen van de dijkvoet zone nog leeg zijn of tot (her-) ontwikkeling worden gebracht, de kaders te formuleren hoe deze overgang ruimtelijk vorm kan worden gegeven. Dit om te borgen dat deze laatste overgebleven buffer in de oorspronkelijke vorm wordt geborgd als overgangsgebied tussen de polderverkaveling en de ringdijk.

Hieronder volgen (ruimtelijke) knelpunten die bij de toetsing en inpassing van initiatieven en bij de actualisatie van dit bestemmingsplan een rol spelen.

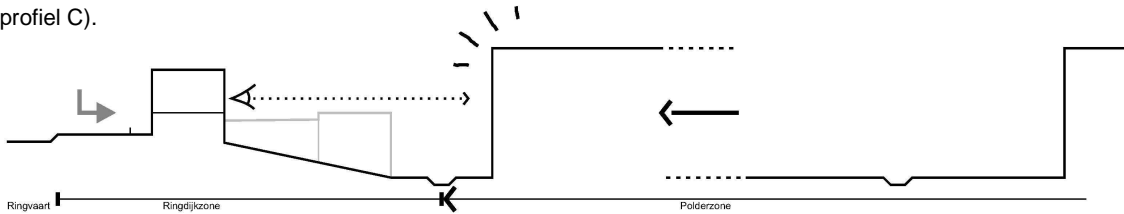
De stedenbouwkundige uitgangspunten voor deze inpassingen vormen een ruimtelijke leidraad voor ontwikkelingen binnen het gebied van Schiphol-Rijk en voor de gebieden met een vergelijkbare ruimtelijke opzet.

De ringdijk

a. Ruimtelijke inrichting

Knelpunt:

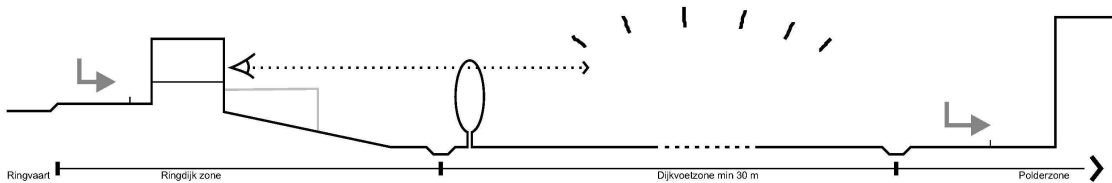
Bedrijfsbebouwing die vanuit de polder tot in het dijktaalud is doorgetrokken levert een ruimtelijk conflict op met de beleving van de Ringdijk als waardevolle landschappelijke element voor de polder van de Haarlemmermeer (zie profiel C).



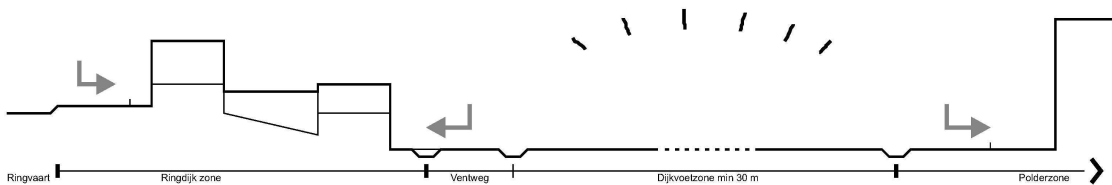
C Ongewenst beeld: Ringdijkzone zonder buffer / bedrijven tegen de Ringdijkzone

Om de aanwezigheid en de versterking van de dijkvoetzone als buffer te borgen is het *uitgangspunt*:

- Indien mogelijk een aaneengesloten gebied aan te houden tussen het bedrijventerrein en het dijktaalud conform de principeprofielen A en B.

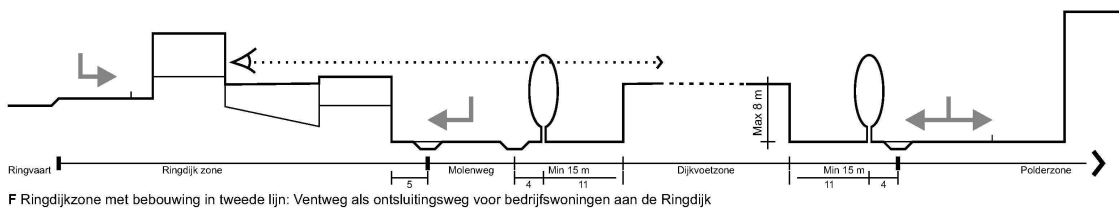
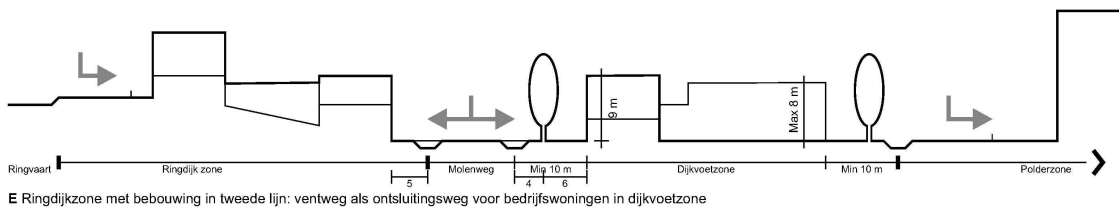
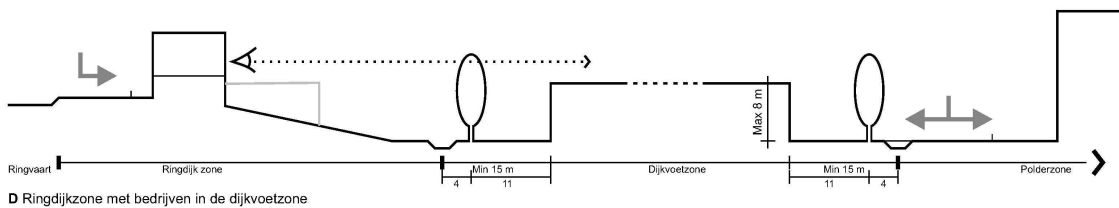


A Gewenst beeld: Ringdijkzone met dijkvoetzone



B Huidig beeld: Ringdijkzone met bebouwing in tweede lijn en ventweg in dijkvoetzone

- In geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de principeprofielen D, E, en F als ruimtelijke uitgangspunten voor de inrichting van de dijkvoetzone aan te houden.



- De ruimtelijke structurerende “groen” van de polderverkaveling-structuur door te trekken tot de groenstructuur van de ringdijk en deze daarop aan te laten sluiten; daarbij de bestaande open groene ruimte van de dijkvoetzone waar deze als bepalend element aanwezig is als zodanig groen bestemmen.

b. Woon- werkbestemming en ontsluitingsprincipe

Voorwaarde voor een bedrijfsbestemming aan de dijk is dat die ontwikkeling geen ongewenste verkeersaantrekkende werking heeft op de dijk. Een toename van de verkeersbelasting op de dijk en het oneigenlijk gebruik van de ringdijk voor parkeren zijn daarbij ongewenst:

- Uitgangspunt voor bebouwing op het dijktalud en in de dijkvoetzone is dat deze daarbij voldoen aan de ruimtelijke uitgangspunten voor kleinschalige en loskorrelige bouwvolumes aan de dijk met zicht tussen en naar het achterland van de polder.
- De mogelijkheid voor bedrijfsontwikkelingen aan de dijk afhankelijk te stellen van een ontsluiting via de dijkvoetzone.

c. Bebouwing in tweede lijn

Bij woningen en losse bebouwingen uitgebouwd over de volle diepte van een kavel ontstaat de ruimtelijke problematiek van een bebouwing in de tweede lijn met enkel ontsluiting vanuit de dijk.

Om te voorkomen dat de ontsluiting van een woning in tweede lijn niet overeenkomt met de oriëntatie en ontsluiting van die woning op en via de dijkvoetzone **wordt voorgesteld:**

- Een rooilijn voor bebouwing in tweede lijn aan te houden op een minimale afstand van 5 meter van de ontsluitingsweg onder aan de dijk (zoals bij de Molenweg) opdat binnen dat onbebouwd deel ook de parkeervoorziening gerealiseerd kan worden.

5 Onderzoek en beperkingen

Voor het plangebied zijn diverse onderzoeken gedaan om de haalbaarheid van de plannen te toetsen. Daarnaast geven deze onderzoeken de randvoorwaarden waaraan de planontwikkeling in het plangebied aan moet voldoen.

5.1 Water

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

5.1.1 Wet- en regelgeving en beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

De *Europese Kaderrichtlijn Water* richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in het jaar 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt en dat er binnen heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water.

Waterwet

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

Het Nationaal Waterplan

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

Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2010-2015

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

Waterbeheerplan 2010-2015

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

Waterstructuurvisie

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

Keur en Beleidsregels 2009

In de keur van het hoogheemraadschap staan regels ter bescherming van waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken (zoals stuwten en gemalen). In de keur is bijvoorbeeld geregeld welke handelingen en activiteiten in en nabij watergangen, waterkeringen en waterbergingsgebieden niet zijn toegestaan zonder vergunning. De keur is een middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de *Beleidsregels* (voluit: *Beleidsregels en Algemene Regels Inrichting Watersysteem 2011 Keur*, zie www.rijnland.net), die bij de keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

Structuurvisie Haarlemmeer en water

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

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

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

5.1.2 Onderzoek

In het plangebied zijn de volgende peilvakken gelegen: GH-52.140.25 (peil N.A.P min 6,02 m) GH-52.140.23 (peil N.A.P min 5,72 m). De bestaande waterstructuur in het plangebied wordt niet aangepast. Op de ontwikkelloccaties zal het percentage verhard oppervlakte toenemen en in het kader van de aan te leggen watercompensatie is het streven om tenminste 15% van de toename van het verhard oppervlak als functioneel open oppervlaktewater aan te leggen.

5.1.3 Conclusie Water

Het aspect water vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan krijgen de aanwezige hoofdwatergangen een passende bestemming.

5.2 Bodem

5.2.1 Wet- en regelgeving en beleid

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

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

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

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

5.2.2 Bodemonderzoek

Voor het bestemmingsplan is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd (*Historisch Bodemonderzoek Schiphol Rijk*, Gemeente Haarlemmermeer 2011). Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard, op beperkte schaal zijn nieuwe ontwikkelingen aan de orde. In deze paragraaf wordt beschreven of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde nieuwe functies. De bodemkwaliteit ter plaats van de reeds aanwezige bebouwing wordt buiten beschouwing gelaten. Eventuele verontreinigingen hier kunnen namelijk geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan opleveren.

Bodemkwaliteitskaart

Het plangebied van Schiphol-Rijk valt voor het grootste deel binnen de bodemkwaliteitskaart van de gemeente en voor een klein gedeelte binnen de bodemkwaliteitskaart van Schiphol (gebied globaal ten noorden van de Fokkerweg). Over de kwaliteit van de bodem van percelen die in eigendom zijn van Luchthaven Schiphol kan geen uitspraak worden gedaan. Het plangebied valt onder 'oudstedelijk gebied 3' met als bodemfunctie 'Industrie'. De locatie is niet gelegen in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

Onderzoek

Een groot deel van de Aalsmeerderdijk is een onderdeel van een lintbebouwing waarvan de bebouwing in de jaren 30 is opgericht. Ter plaatse van deze lintbebouwing wordt, ook als gevolg van historische bedrijfsmatige

activiteiten, in het algemeen verontreinigingen in de bodem aangetoond (matige tot sterke verontreiniging met PAK's, minerale olie en/of zware metalen).

Bij het vrachtareaal Schiphol Zuid-Oost is een potentieel ernstig geval van bodemverontreiniging met minerale olie. Een nader bodemonderzoek moet worden uitgevoerd om ernst en spoedeisendheid van sanering te bepalen. Bij de opslagbassins Schiphol Zuid-Oost is een verontreiniging aanwezig met PFOS die ontstaan is bij een incident in 2008. Ter plaatse van het tracé van de N201 is de verontreiniging gesaneerd. De verontreiniging buiten het tracé wordt, vooruitlopend op volledige verwijdering, beheerst door middel van een betonietscherm. Bij de Aalsmeerderweg 512 wordt zowel in de bovengrond als het grondwater lichte verontreinigingen aangetoond. Er is geen nader of aanvullend onderzoek noodzakelijk. Ter plaatse van de oude spoorbaan (parallel aan de Boeing Avenue) is een lichte verontreiniging met minerale olie, arseen, cadmium en PAK aangetoond. Het grondwater is licht verontreinigd met toluen, xylenen en EOX. Er is geen nader of aanvullend onderzoek noodzakelijk. Het wegtracé Beechavenue is onderdeel geweest van een sanering van arseen in de bodem. De sanering is voldoende uitgevoerd. Er is geen nazorgverplichting.

Voor een compleet overzicht wordt verwezen naar de rapportage van het historisch bodemonderzoek.

5.2.3 Conclusie bodem

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

Bij nieuwe ontwikkelingen kan rekening gehouden worden met de verdachte locaties, zodat de functie van het gebied niet in conflict komt met de verontreinigde toestand. De huidige bestemming van het gebied is niet strijdig met de bodemverontreinigingstoestand. Dit aspect staat de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.3 Flora en Fauna

5.3.1 Wet- en regelgeving en beleid

Vogel- en Habitatrichtlijn

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

Natuurbeschermingswet

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

Flora- en Faunawet

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

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

5.3.2 Onderzoek flora en fauna

Voor het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkelingen op aanwezige flora- en fauna. In deze paragraaf staan de belangrijkste conclusies. Gebruik is gemaakt van de volgende onderzoeken:

- *Vleermuizen in de gemeente Haarlemmermeer*, zomeronderzoek (Altenburg & Wymenga, 2008)
- *Rugstreepvallen in de Haarlemmermeer* (Arda, september 2008)
- *Viskartering van de Haarlemmermeer* (ECologisch, juni 2010)
- *Amfibieënonderzoek Haarlemmermeer* (B&D natuuradvies, 2011)

In het plangebied is een veldinventarisatie gehouden door de gemeentelijk ecooloog (d.d. 8 december 2011).

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied. Wel is een onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in het plangebied aanwezig; de ringvaart. De ecologische verbinding is vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. In dit gebied mogen geen bestemmingen worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren of aantasten.

Inventarisatie

Schiphol Rijk bestaat uit uitersten: relatief oude lintbebouwing en boerderijen langs de Ringdijk, en grootschalig kantorenlandschap daarachter. Door het kantoreng gebied lopen watergangen, deels met natuurlijke oevers. Een deel van het terrein ligt braak. De Ringvaart zelf maakt ook deel uit van het bestemmingsplan. Sommige oude woningen langs de Ringdijk zijn het onderkomen voor huiszwaluwen.

Oude bomen - vrijstaand of ooit als oprijlaan aangeplant - vormen een jachtgebied voor diverse vleermuizen (gewone dwergvleermuis, laatvlieger). Het is niet onmogelijk dat bijvoorbeeld laatvlieger en gewone dwergvleermuis diverse huizen gebruiken als zomerverblijf.

In de meeste nieuwe gebieden zijn geen noemenswaardige natuurwaarden aanwezig. Een uitzondering vormen de oevers van diverse watergangen langs de Fokkerweg, waar onder andere rietorchissen groeien. In de watergangen broeden diverse watervogels als fuut, waterhoen en meerkoet. Boven de watergangen wordt gejaagd door water-, meer- en gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Aan amfibieën is geen gebrek, maar het zijn de algemene soorten zoals grote groene kikker, meerkikker, bruine kikker, kleine watersalamander en mogelijk de gewone pad. Geen reptielen als de ringslang. Onder water kunnen we de kleine modderkruiper beslist tegenkomen, en mogelijk de bittervoorn. Heel misschien komen hier ook rugstreeppadden voor, mogelijk alleen tijdelijk, overgekomen vanaf de overkant van de Ringvaart.

Aan vogels kent het gebied niet veel variatie; het zijn gewone soorten als merel, roodborstje, koolmees, pimpelmees, winterkoninkje, mus en spreeuw. Deze soorten wonen in en eten van de aangeplante bosschages tussen de kantoren. In 2011 heeft een kolonie oeverzwaluwen gebroed in een hoop zand bij de tunnel. De aanwezige zoogdieren zijn die van de normale bebouwde wijken: egel, muizensoorten, woelmuizensoorten en de bruine rat. Het braakliggende terrein kan mogelijk zo rustig zijn dat er een bruine kiekendief kan broeden, hoewel alle plekken goed bereikbaar door mensen (hondenuitlaat) zijn via droge grond. Er staan in elk geval geen beschermde of bijzondere soorten planten op, en het is te open (en te licht) om voor vleermuizen interessant te zijn.

De Ringvaart is een druk bevaren water, maar in relatie met de omgeving aan de overkant jagen hier toch diverse soorten vleermuizen. Onder water kunnen we meervallen vinden en soms ook trekkende rivierprikken. En misschien her en der ook rivierdonderpadden tussen de stenen.

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 moet zekerheid zijn of verlening van ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig is (en als dat het geval is, of deze verleend wordt). Voorafgaand aan uit te voeren activiteiten kunnen in aanvullende onderzoeken nodig zijn om de exactheid van de inventarisaties te verscherpen en zeker te stellen dat beschermde natuurwaarden niet worden aangetast.

Gezien grondsoort, bekende natuurgegevens, gesteldheid van het gebied en omgevingskenmerken zijn de volgende beschermde soorten mogelijk of **zeker** aanwezig:

Tabel III: soorten bijlage IV Habitatrichtlijn/bijlage I AMvB	
Bittervoorn	Mogelijk leefgebied, op diverse plekken
Gewone dwergvleermuis	Leefgebied: kraamkamers en zomerverblijven, foerageergebied
Laatvlieger	Leefgebied: zomerverblijven en foerageergebied
Meervleermuis	Foerageergebied
Watervleermuis	Foerageergebied
Gewone grootoorvleermuis	Mogelijk aanwezig (slecht te vinden)

De kansen voor de bittervoorn nemen toe als de waterkwaliteit door gerichte maatregelen wordt verbeterd, of wanneer het oppervlak met schoon water wordt vergroot.

Tabel II: overige soorten

Kleine modderkruiper	Leefgebied
Meerval	Leefgebied in Ringvaart
Rivieronderpad	Leefgebied in Ringvaart
Rivierprik	Leefgebied in Ringvaart
Bijenorchis	Mogelijk langs Fokkerweg
Gevlekte en ongekleurde rietorchis	Leefgebied langs Fokkerweg

De kleine modderkruiper is een algemeen voorkomende soort in Haarlemmermeer, vooral in de kleinere wateren. In het gebied zijn waarschijnlijk alleen vaste rust- en verblijfplaatsen te vinden via huiszwaluwneesten aan gevels van woningen langs de ringdijk. Mogelijk dat in oude bomen holten aanwezig zijn die bewoond worden door spechten. Verder zijn alle vogels alleen in hun broedtijd beschermd. Van alle andere groepen: insecten, overige zoogdieren, planten et cetera, zijn alleen algemene soorten (tabel I) of onbeschermden soorten te vinden.

5.3.3 Conclusie flora en fauna

Binnen het bedrijventerrein en de woonstrook langs de Ringvaart zullen vrijwel geen veranderingen optreden. Bebouwing van nu braakliggende stukken grond zal invloed hebben op de vogelpopulatie en mogelijk ook op de aantallen amfibieën. Bij gelijkblijvend en zorgvuldig beheer van de oevers is er kans op toename van het aantal orchideeën. Er zijn geen negatieve effecten op de aanwezige flora en fauna te verwachten. De ringvaart behoudt als ecologische verbindingzone - onderdeel van de EHS - de bestemming water. Geconcludeerd wordt dat de regelgeving voor flora en fauna het bestemmingsplan niet in de weg staat.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

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

Erfgoed op de kaart

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

5.4.2 Onderzoek cultuurhistorie

In het verleden waren de gronden in agrarisch gebruik. Een aantal historisch geografische waarden is deels nog herkenbaar in en om het gebied; het wegenpatroon van de droogmakerij, het afwateringspatroon, de ringvaart en de ringdijk. De geplande ontwikkelingen vinden plaats op al bestaand bedrijventerrein of direct daaraan grenzend. Dit heeft geen invloed op de genoemde historische waarden.

Er zijn in het plangebied of de directe omgeving geen rijks-, provinciale of gemeentelijke monumenten aanwezig. Er bevinden zich geen beschermde stads- en dorpsgezichten in het plangebied.

5.4.3 Onderzoek archeologie

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

door heipalen slechts in geringe mate verstoord worden. In het plangebied en directe omgeving zijn vooralsnog geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen. Er bestaat een zeer geringe kans op het aantreffen van oeverversterkingen uit de achttiende eeuw. De kans op het aantreffen van archeologische vindplaatsen op het Pleistocene oppervlak wordt eveneens zeer laag ingeschat.

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

5.4.4 Conclusie cultuurhistorie en archeologie

Door de ontwikkelingen worden geen historisch geografische waarden of monumenten aangetast. Ook is de kans op het aantreffen van archeologische waarden in het plangebied zeer laag. Verder archeologisch onderzoek in het plangebied wordt niet noodzakelijk geacht.

Geconcludeerd wordt dat archeologie en cultuurhistorie geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan.

5.5 Geluid

5.5.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wegverkeer

De Wet geluidhinder bepaalt dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer moet op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB.

Als dit geluidsniveau wordt overschreden kan de gemeente een hoger geluidsniveau toestaan de zogenaamde 'Hogere waarde'. De Hogere waarde mag alleen worden verleend als uit akoestisch onderzoek blijkt dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting brengen niet mogelijk is.

Aan de Hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.¹

Industrielawaai

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

Luchtverkeerslawaai

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidbelasting (overdag (Lden) en 's nachts (Lnight)) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidsgevoelige gebouwen. Zie ook de site 'Vliegverkeer in zicht' (<http://inzicht.bezoekbas.nl/>).

Cumulatie van geluidbelasting

In een bestemmingsplangebied kan zich de situatie voordoen dat binnen twee of meer geluidszones zoals bedoeld in de Wet geluidhinder geluidsgevoelige functies of terreinen worden geprojecteerd. Indien daarbij sprake is van een overschrijding van geluidsnormen kan daarvoor een hogere waarde worden vastgesteld voor de ten

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

hoogste toelaatbare geluidbelasting. In dat geval dient het college van burgemeester en wethouders wel aan te geven dat die cumulatie van geluidsbelastingen niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

5.5.2 Onderzoek geluid

Wegverkeersgeluid

In het bestemmingsplangebied is geen sprake van de aanleg van nieuwe wegen of de reconstructie daarvan. Alle (buitenstedelijke) wegen waren ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan reeds aanwezig. In het bestemmingsplan worden geen nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen rechtstreeks mogelijk gemaakt. Wel wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de inpassing van een viertal (bedrijfs-)woningen in de bestaande lintbebouwing aan de Molenweg. Akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaai ten gevolge van de Aalsmeerdijk, Boeing-avenue en Molenweg is nodig om inzichtelijk te maken dat geluidsgevoelige bestemmingen op deze locatie mogelijk zijn. Rekening moet worden gehouden met het gecumuleerde geluidsniveau (van alle geluidbronnen).

In het plangebied liggen delen van de omgelegde N201+ en de Fokkerweg. De aanleg van de N201+ en de verbreding van de Fokkerweg is reeds in andere planologische procedures mogelijk gemaakt. In het kader van het onherroepelijke bestemmingsplan N201 omlegging Schiphol Rijk is geluidsonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat na toepassing van effectieve geluidsreducerende voorzieningen (geluidsreducerend wegdek) een verhoogde geluidsbelasting aanwezig is bij 13 woningen. Deze woningen zijn gelegen aan de Aalsmeerderweg en de Kruisweg. Voor deze woningen is een hogere waarde verleend. Bij deze woningen zal onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidswering van de gevels. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek kan het nodig zijn aanvullende (isolerende) maatregelen aan de gevels van deze woningen te treffen.

Industriegeluid

Het plangebied valt binnen het gezoneerde industrieterrein Schiphol en het industrieterrein Gouwerok. Via een wijzigingsbevoegdheid worden enkele (bedrijfs-)woningen mogelijk. Akoestisch onderzoek naar de geluidscontouren industrielawaai is nodig om inzichtelijk te maken dat de geluidgevoelige bestemmingen niet binnen de 55 dB(A) contour liggen. Rekening moet worden gehouden met het gecumuleerde geluidsniveau (van alle geluidbronnen).

Luchtverkeersgeluid

Wat luchtverkeerslawaai betreft valt het plangebied binnen de gebieden waarvoor beperkingen ten aanzien van gebruik en bestemming zijn opgelegd op basis van het luchthavenindelingbesluit (zie paragraaf 5.12).

Informatie gemeente over wonen in nabijheid luchthaven

Het wonen in een luchthavenomgeving brengt positieve effecten als werkgelegenheid en bereikbaarheid met zich mee, maar kan soms ook geluidshinder opleveren vanwege het vliegverkeer en de nabijheid van uitvliegroutes. Wie plannen heeft in de regio te gaan wonen, kan veel informatie vinden die voor hem of haar van belang kan zijn op www.bezoekbas.nl, de website van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).

5.5.3 Conclusie geluid

De beoordeling van hogere waarden en cumulatie van geluidbelasting is mogelijk aan de orde voor één locatie. Geluidsproductie als gevolg van wegen en de luchthaven Schiphol levert voor het merendeel van het bestemmingsplan geen belemmering op voor de wijze waarop de gronden in het plangebied bestemd zijn.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

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

Wet Milieubeheer

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

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

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

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen ed. op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en/of NO₂. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (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 betekende mate' projecten of 'in betekende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.6.2 Onderzoek luchtkwaliteit

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

De nieuwe ontwikkelingen binnen het BP Schiphol Rijk zijn: de ontwikkeling van de bedrijfskavel StarParc en de parkeergarage Chipshol. In het NSL onder ib nr 705 worden onder de naam Schiphol Zuidoost de 10,5 ha aan vrachtlodsen + 50.000 m² + 250.000 m² aan bedrijven en kantoor aangemeld. De 10,5ha aan vrachtlodsen vallen onder het BP Schiphol voor het gebied Schiphol Zuidoost (pag. 66 van het BP Schiphol). De overige 50.000m²+ 250.000m² kunnen worden gebruikt voor de ontwikkelingen binnen het BP Schiphol Rijk. De ontwikkeling van StarParc en de parkeergarage van Chipshol samen bedragen minder dan 300.000 m² en kunnen daarom ook met het NSL worden onderbouwd, project nummer uit het NSL is 705 voor Schiphol Zuidoost. Vergeleken met het vigerende bestemmingsplan maakt dit plan geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk.

5.6.3 Conclusie Geluid

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

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Wet- en regelgeving en beleid

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

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

² Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

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

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

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

5.7.2 Onderzoek externe veiligheid

Voor het bestemmingsplan gaan we voor wat betreft externe veiligheid uit van diverse eerder opgestelde rapporten. In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe functies mogelijk gemaakt, behoudens StarParc en de parkeervoorziening van Chipshol aan de Fokkerweg. Het aantal personen dat extra wordt blootgesteld is minimaal. Dit zal geen significante wijziging opleveren ten aanzien van de hoogte van het groepsrisico.

De mogelijke risicobronnen in en rond het plangebied zijn in kaart gebracht. Van de risicobronnen overlappen de invloedsgebieden met het plangebied. Dat zijn het bedrijf Centocor aan de Koolhovenlaan 112 (opslag grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen), het bedrijf Special Cargo Services aan de Brequetlaan 9 (ontpofbare stoffen) de LPG installatie van het Shell tankstation aan de Fokkerweg 180-185, het transport van gevaarlijke stoffen over de Fokkerweg en N201 en een propaantank aan de Molenweg 165.

Shell tankstation

Dit bedrijf heeft een milieuvergunning voor een LPG-tankstation. In het bedrijf is een LPG-tank (20 m³) aanwezig. In de milieuvergunning is vastgelegd dat het bedrijf een maximale LPG-doorzet van 500 m³ per jaar heeft.

LPG tankstations vallen onder het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi). Ingevolge het Bevi en de daaraan gekoppelde Regeling externe veiligheid inrichtingen gelden bij het Shell-station de volgende afstanden voor het plaatsgebonden risico (pr 10⁻⁶ contour):

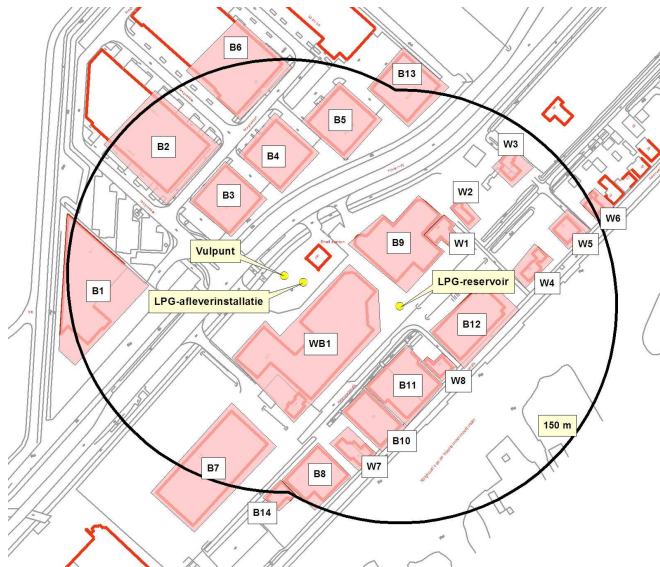
- 45 meter vanaf het vulpunt van de LPG-tank
- 25 meter vanaf de LPG-tank
- 15 meter vanaf de LPG-afleverzuil

Binnen de contouren van het plaatsgebonden risico mogen geen (geprojecteerde) (beperkt) kwetsbare objecten, zoals gedefinieerd in het Bevi (o.a. woningen, kantoorgebouwen) aanwezig zijn. Op dit moment zijn dergelijke objecten niet binnen deze contouren aanwezig.

Ook is er een invloedsgebied dat gehanteerd moet worden voor de berekening van het groepsrisico, namelijk:

- 150 meter vanaf het vulpunt van de LPG-tank.
- 150 meter vanaf de LPG-tank.

Het invloedsgebied van de LPG-installatie is in de figuur weergegeven:



Voor dit bedrijf is in 2010 het groepsrisico berekend (zie bijlage 3). Hieruit blijkt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico op dit moment niet wordt overschreden. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de tankwagens die LPG komen bevoorraden zijn voorzien van een hitte werende coating. Het maximum aantal dodelijke slachtoffers bij een calamiteit bedraagt ongeveer 500 personen. Als de LPG bevoorrading alleen 's avonds plaats zou vinden zou dit aantal ongeveer 60 personen bedragen.

Centocor

Dit bedrijf is gevestigd aan de Koolhovenlaan 112 en het valt onder het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) omdat er per opslagplaats meer dan 10 ton aan gevaarlijke stoffen wordt opgeslagen bij het bedrijf (PGS 15 inrichting). Ingevolge het Bevi en de daaraan gekoppelde Regeling externe veiligheid inrichtingen gelden bij Centocor de volgende afstanden voor het plaatsgebonden risico (pr 10-6 contour):

- 20 meter vanaf de opslagplaatsen.

Omdat deze contour in 2005 viel over een geprojecteerd kwetsbaar object (aangrenzende bedrijfsruimte) is een QRA (risicoanalyse) opgesteld (zie bijlage 6). Uit de QRA en het advies dat is gegeven aan de Regionale brandweer Amsterdam (zie bijlage 5) blijkt dat door een aantal technische en organisatorische maatregelen de PR contour beperkt blijft tot het eigen terrein van de inrichting. De betreffende maatregelen zijn als voorschriften verbonden aan de milieuv vergunning. Uit de Regeling externe veiligheid inrichtingen blijkt dat er geen sprake is van een invloedsgebied waarvoor het groepsrisico moet worden berekend en verantwoord. In de eerder genoemde QRA is echter wel een invloedsgebied bepaald (van circa 50 m) en wordt berekend dat het groepsrisico ruim beneden de oriënterende waarde ligt (situatie 2005).

Schiphol Group

Een deel van het plangebied valt binnen de inrichtingsgrenzen van de inrichting Schiphol Group (SNBV). SNBV valt onder het Bevi. De reden hiervoor is de propaantank die aanwezig is op het brandweeroefenterrein op Schiphol Noord-West. De risicocontouren van deze propaantank vallen niet over het plangebied en zijn dus niet relevant voor dit bestemmingsplan.

Special Cargo Services

Bij dit bedrijf, gevestigd aan de Breguetlaan 9, is 1 keer per week, gedurende 2-3 uur maximaal 750 kg aan ontplofbare stoffen aanwezig. Het betreft geen opslag, maar een tijdelijke aanwezigheid in verband met het controleren van de verpakkingen en etiketten. Ook vindt hier vervoersgebonden opslag van maximaal 10.000 kg andere gevaarlijke stoffen, waaronder radio-actieve stoffen plaats.

In 2006 is een risico-analyse voor dit bedrijf opgesteld (zie bijlage 8), omdat dit bedrijf destijds nog onder het Bevi viel. Omdat de wetgeving is veranderd valt dit bedrijf nu niet meer onder Bevi. Uit de risico-analyse en de beoordeling hiervan door het Centrum voor Externe veiligheid van het RIVM bleek dat de opslag van gevaarlijke stoffen niet leidt tot een verhoogd extern veiligheidsrisico (het plaatsgebonden risico buiten de inrichting bedraagt minder dan 1×10^{-6} per jaar) en dat er geen groepsrisico te verwachten is.

Omdat in 2006 de "Circulaire ontplofbare stoffen voor civiel gebruik" is gepubliceerd, is bij het CEV nagevraagd of deze circulaire van toepassing is op deze bedrijfssituatie. Dit bleek niet het geval te zijn, dus dit bedrijf kent geen veiligheidsafstanden i.v.m. ontplofbare stoffen.

Propaantank

Voor propaantanks gelden op grond van het Activiteitenbesluit veiligheidsafstanden. Deze afstanden zijn van ruimtelijk belang als ze strekken tot buiten de perceelsgrens van de milieu-inrichting (bedrijf). In het plangebied is 1 propaantank aanwezig, namelijk op het adres Molenweg 165 te Oude Meer. Deze tank kent veiligheidszones van 10 meter en vallen op eigen terrein.

Veiligheidscontouren van transportroutes (propan/LPG)

Transportroutes die binnen het plangebied zijn gelegen, hebben ook veiligheidscontouren die liggen over een naastliggend plangebied. Voor het transport van LPG binnen geheel Haarlemmermeer is een onderzoek gedaan. Hieruit blijkt dat het groepsrisico rondom de Fokkerweg en de N201 niet boven 0,1 van de oriëntatiewaarde komt (zie bijlage 9). Dit achten wij aanvaardbaar.

Buisleiding

Uit Carola berekeningen door de Gasunie is gebleken dat het groepsrisico de oriëntatiewaarde niet overschrijd. Rondom de buisleidingen worden in dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het groepsrisico neemt hierdoor ook niet toe.

5.7.3 Verantwoording groepsrisico

Het Groepsrisico neemt als gevolg van realisatie van het bestemmingsplan niet toe. Daarom is geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico nodig. Hierbij spelen de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid een rol. Hierover is de regionale brandweer Kennemerland om advies gevraagd. Het advies luidt (samengevat) als volgt:

Het vulpunt van het LPG tankstation Oude Meer leidt tot een plaatsgebonden risicocontour (PR 10-6) van 45 meter. Binnen deze afstand zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd. Bij de overige risicobronnen ligt de PR10-6 contour binnen de eigen inrichtingsgrenzen of op de leiding of weg zelf.

Bij geen van de risicobronnen wordt de oriënterende waarde van het groepsrisico overschreden.

De Brandweer heeft voor de risicobronnen verschillende incident scenario's beschouwd en beoordeeld op zelfredzaamheid en hulpverlening in geval van een BLEVE scenario (bij Shell en transport gevaarlijke stoffen), een toxisch scenario (bij Janssen Biologics en Special Cargo Services) of een fakkelbrandscenario (bij de buisleidingen). Het is van belang om risicobronnen en risico-ontvangers afdoende van elkaar gescheiden te houden. In de huidige situatie is de afstand tussen de beschouwde risicobronnen en de omliggende (beperkte) kwetsbare objecten beperkt. De Brandweer adviseert om de volgende maatregelen te realiseren teneinde de risico's te beperken en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en hulpverlening te vergroten door noodplannen op te stellen en te zorgen voor goede informatievoorziening aan de aanwezige personen (risicobewustzijn).

Ten aanzien van het restrisico wordt opgemerkt dat de beschouwde risicobronnen in de voorziene situatie leiden tot incidenten met effecten of slachtoffers binnen het plangebied. De genoemde maatregelen kunnen de omvang van de mogelijke incidenten sterk reduceren tot een omvang die beter beheersbaar wordt geacht voor de hulpdiensten. Incidenten met buisleidingen kunnen (grotendeels) voorkomen worden door de leidingen ongestoord te laten liggen (zie Grondroedersregeling).

5.7.4 Conclusie externe veiligheid

De genoemde bronnen zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Risicobewustzijn is geen aspect dat in het bestemmingsplan wordt geregeld. Risicocommunicatie wordt opgestart in samenwerking met de brandweer. Eerst zullen de objecten met (beperkt) zelfredzame personen worden benaderd, daarna andere objecten binnen de risicozone van risicobronnen. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.8 Explosieven

5.8.1 Wet- en regelgeving en beleid

In de Nederlandse bodem zitten nog veel conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog.

Bij het opsporen en ruimen van niet gesprongen explosieven (NGE's) is de openbare orde en veiligheid het bepalende uitgangspunt. De burgemeester is op grond van artikel 172 van de Gemeentewet belast met de handhaving daarvan. De beslissing om in een concrete situatie al dan niet over te gaan tot het opsporen en ruimen van een NGE is dus de bevoegdheid van de burgemeester. Er geldt geen verplichting om over te gaan tot opsporing en ruiming. Dit hangt af van het concrete geval en dat wordt vooral beoordeeld in relatie tot het huidige en toekomstige gebruik van het gebied.

5.8.2 Onderzoek explosieven

Het plangebied ligt in de nabijheid van Schiphol, dat in de Tweede Wereldoorlog diverse malen gebombardeerd is door zowel Duitse als geallieerde vliegtuigen. Alle (mogelijke) inslagen zijn geregistreerd in het digitale systeem waarin ook de bodemgegevens vastliggen. 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 NGE's in het plangebied aanwezig zijn.

5.8.3 Conclusie explosieven

Bij alle aangemelde projecten wordt het digitale systeem met 'niet gesprongen explosieven' geraadpleegd. Indien NGE's worden verwacht, wordt onderzoek uitgevoerd en worden - indien noodzakelijk - NGE's verwijderd. De beoogde activiteiten worden pas gestart als de locatie is vrijgegeven.

Dergelijke onderzoeken staan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.9 Geur

5.9.1 Wet- en regelgeving en beleid

Het algemene uitgangspunt van het Nederlandse geurbeleid is het voorkomen van nieuwe hinder. Als er geen hinder is, hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. De mate van hinder die nog acceptabel is moet worden vastgesteld door het bevoegde bestuursorgaan t.a.v. de Wet milieubeheer.

5.9.2 Onderzoek geur

Er is in het plangebied geen hinder als gevolg van geur bekend. Nader onderzoek hiervoor is niet nodig.

5.9.3 Conclusies geur

Het aspect geur vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.10 Licht

5.10.1 Wet- en regelgeving en beleid

De wetgeving bevat geen normen of grenswaarden voor lichthinder waar een bestemmingsplan aan getoetst moet worden. 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.

Uitgangspunt bij het voorkomen van lichthinder is: niet verlichten als het niet nodig is, dus alleen verlichten als er geen alternatieven zijn.

5.10.2 Onderzoek licht

Er is in het plangebied geen sprake van directe lichtinstraling bij woningen. De gemeente Haarlemmermeer heeft verder binnen het plangebied geen gebieden aangewezen waar de duisternis en het donkere landschap beschermd zou moeten worden. Ruimtelijke consequenties in de zin van verstoring van het landschap zijn niet aan de orde binnen het plangebied. De omgeving van het plangebied is als stedelijk gebied met Schiphol en snelwegen 's nachts al sterk verlicht. De geplande ontwikkelingen zullen daar in beperkte mate lichtuitstraling aan toevoegen. Lichtuitstraling richting de lucht is niet wenselijk gezien de nabijheid van Schiphol.

5.10.3 Conclusies licht

Voor het bestemmingsplan is geen verder onderzoek nodig voor lichthinder. Geconcludeerd wordt dat lichthinder geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

5.11 Bedrijven en milieuzoneringen

5.11.1 Wet- en regelgeving en beleid

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan moet de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen worden. Door milieuzonering wordt een ruimtelijke scheiding aan gebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen).

Bedrijven en Milieuzonering

De VNG-publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven / milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het ruimtelijk plan mogelijk is.

Van belang bij milieuzonering is dat;

- bij woningen en andere gevoelige functies hinder en gevaar zoveel mogelijk voorkomen of beperkt wordt;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

5.11.2 Onderzoek bedrijven en milieuzoneringen

De aard van de bedrijvigheid en daaraan gekoppeld de milieubelasting maken het gewenst binnen de bedrijvenbestemmingen een onderscheid aan te brengen op basis van milieucriteria. Dit geldt ook voor andersoortige bestemmingen, als niet uit de bestemmingsplanomschrijving (al) blijkt welke (milieu)categorie bedrijfsactiviteiten het betreft.

Als uitgangspunt is de lijst van bedrijfstypen, zoals die is opgenomen in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' en de lijst van opslagen en installaties. Aan de hand daarvan heeft een selectie plaatsgevonden van activiteiten die overeenkomen met de in het plangebied toegelaten functies. In de daarvoor in aanmerking komende bestemmingen is vervolgens de ten hoogste toelaatbare milieucategorie bepaald. Zie bijlage bij de regels.

De bedrijfsbestemmingen kennen een mogelijkheid tot ontheffing om bedrijfsactiviteiten in één categorie hoger toe te staan, als die naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden te behoren tot de milieucategorie die ter plaatse is toegestaan, en het niet de in de bestemming uitgesloten bedrijven en inrichtingen betreft.

5.11.3 Conclusie bedrijven en milieuzoneringen

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

5.12 Hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

5.12.1 Wet- en regelgeving en beleid

Luchthavenindelingbesluit

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

20 Ke-contour Nota Ruimte

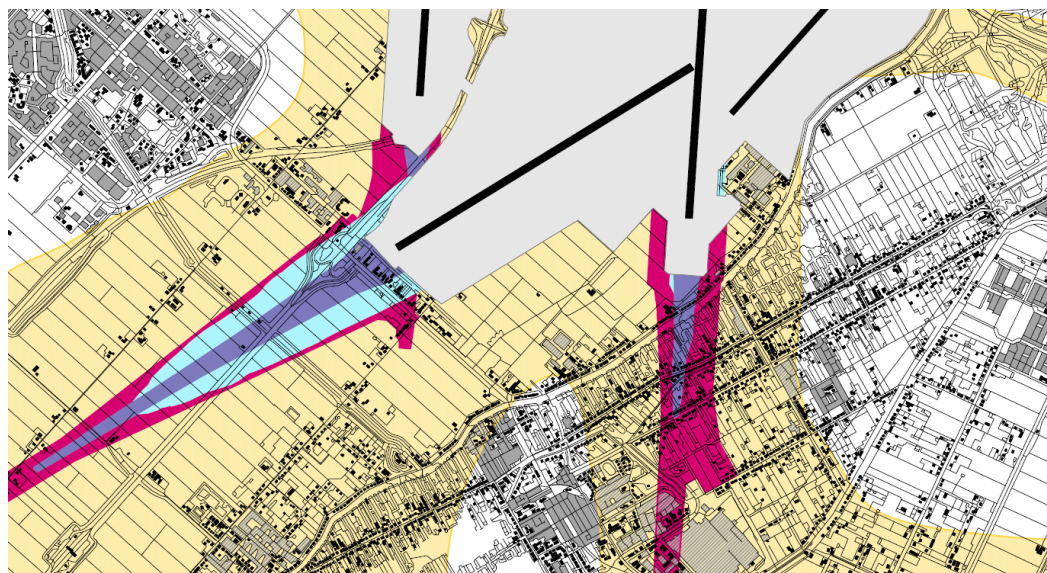
Schiphol heeft voor de toekomst ruimte nodig om uit te breiden. Daarom mogen binnen de zogenoemde 20 Ke-contour geen nieuwe uitleglocaties ten behoeve van woningbouw worden ontwikkeld. Herstructurering en intensivering in bestaand gebouwd gebied zijn binnen de 20 Ke-contour nu en in de toekomst wel mogelijk.

5.12.2 Onderzoek hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

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

Bouwbeperkingen

In het plangebied zijn diverse bouwbeperkingen van toepassing. Het plan houdt hier rekening mee.



Overzichtskartaal Beperking bebouwing

bij het Luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol

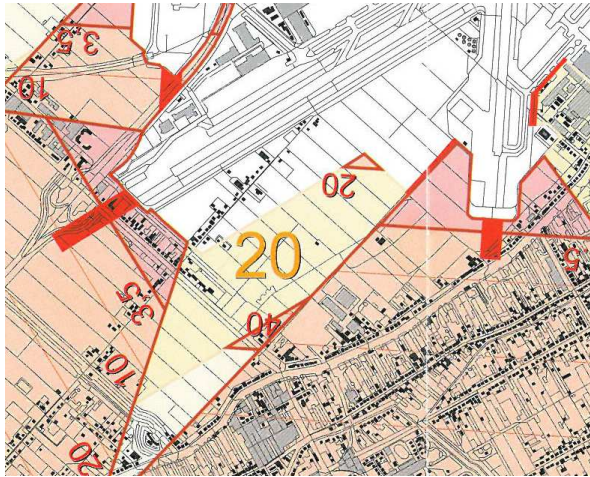
Gronden aangewezen met nummer	Toegestane gevoelige objecten
1 *)	<ul style="list-style-type: none">Woningen, voor zover rechtmatig aanwezig en bewoond op de datum van inwerkingtreding van dit besluitBedrijfsgebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit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

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

Hoogtebeperkingen

In het plangebied zijn diverse hoogtebeperkingen van toepassing. Het plan houdt hier rekening mee.



Beperking aantrekking vogels

In het plangebied gelden beperkingen voor vogelaantrekkende functies. De aan te leggen waterpartijen in het kader van de watercompensatie leveren geen strijdigheid op met het Luchthavenindelingsbesluit. Dit aspect vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.12.3 Conclusie hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

In het bestemmingsplan worden de maximaal toelaatbare hoogte- en bouwbeperkingen en beperking aantrekking vogels in acht genomen.

5.13 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

5.13.1 Wet- en regelgeving en beleid

In een ruimtelijk plan moeten planologisch relevante leidingen te worden opgenomen. Deze kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik in de omgeving. Planologisch relevant zijn hoofdnuitsvoorzieningen, zoals leidingen voor het transport van giftige, brandbare en/of ontplofbare stoffen, aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen of afvalwaterleidingen. Als dergelijke leidingen in het plangebied voorkomen worden deze als zodanig bestemd. Dit inclusief de afstand die vrijgehouden moet worden van bebouwing om de leiding te beschermen.

Om graafschade te voorkomen en de veiligheid van de graver en de directe omgeving te bevorderen, heeft het Rijk het initiatief genomen voor de Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten (WION), beter bekend als de 'Grondroedersregeling'. Daarnaast is nog beleid en regelgeving ten aanzien van (externe) veiligheid.

Het beleid voor de plaatsing van antennes (en zendmasten) staat in de nota *Nationaal Antennebeleid* (NAB, 2000). Welke regels precies van toepassing zijn is afhankelijk van het soort antenne en de locatie van de antenne.

5.13.2 Onderzoek kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

Binnen het plangebied is een aantal kabels en leidingen aanwezig. Slechts de hoofdkabels en hoofdleidingen die van bovenlokaal belang zijn worden op de verbeelding als zodanig bestemd.

Aardgas, CO₂, water- en brandstof transportleidingen

In het plangebied zijn aanwezig:

- persrioolleiding Rijnland
- gasleiding – 12" W-529-01-KR-006
- gasleiding – 6" W-529-09-KR-001
- gasleiding – 6" W-529-09-KR-002
- gasleiding – 6" W-529-09-KR-003
- WRK leiding - 1500 mm
- Water (PWN) – 300/400/600/800 mm

Deze hoofdkabels en hoofdleidingen staan op de verbeelding aangegeven.

5.13.3 Conclusies kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

Bij de inrichting van het plangebied wordt rekening gehouden met de aanwezige kabels, leidingen en verbindingen. Deze worden waar nodig ruimtelijk ingepast. Daarom vormen de aanwezige kabels, leidingen en verbindingen binnen het plangebied geen belemmering.

5.14 Milieueffectrapportage / M.e.r.-(beoordelings)plicht

5.14.1 Wet- en regelgeving en beleid

Een m.e.r.-procedure is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De wettelijke grondslag hiervoor is te vinden in de Wet milieubeheer.

Voor de beoordeling van een specifiek project dient met name gekeken te worden naar het (op de Wet milieubeheer gebaseerde) Besluit milieueffectrapportage. In het Besluit m.e.r. zijn activiteiten aangewezen die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu (de zogenaamde C-lijst), evenals activiteiten ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet *beoordelen* of deze belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (de zogenaamde D-lijst).

In de Wet milieubeheer is voorts bepaald dat een milieueffectrapport verplicht is bij de voorbereiding van een plan waarvoor, in verband met een daarin opgenomen activiteit, een passende beoordeling moet worden gemaakt op grond van artikel 19j, tweede lid, van de Natuurbeschermingswet (passende beoordeling van de gevolgen van een activiteit voor een Natura 2000-gebied; Vogel- en Habitatrichtlijngebieden).

5.14.2 Onderzoek M.e.r. (beoordelings)plicht

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Daarnaast maakt het bestemmingsplan geen activiteiten mogelijk die op basis van de Wet Milieubeheer m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn.

5.14.3 Conclusie M.e.r. (beoordelings)plicht

Het (laten) opstellen van een milieueffectrapport of het beoordelen van gevolgen van activiteiten voor het milieu is voor dit bestemmingsplan niet aan de orde.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Exploitatie

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

Bij twee nieuwe ontwikkelingen in het plangebied is er sprake van een bouwplan waarvoor een besluit over het verhalen van de kosten relevant is. De gemeente zal met betreffende initiatiefnemers anterieure overeenkomsten sluiten. Het opstellen van een exploitatieplan is daardoor niet nodig.

Tevens is bepaald dat de gemeente volledig gecompenseerd wordt voor mogelijke planschade die uit het bestemmingsplan voortkomt. Daarmee wordt het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar.

6.2 Procedure Wet ruimtelijke ordening

6.2.1 Inspraak

De Wet ruimtelijke ordening kent voor het bestemmingsplan geen verplichting meer voor het voeren van een inspraakprocedure. In de gemeentelijke inspraak verordening is het bieden van inspraak gekoppeld aan beleidsontwikkeling. Het bestemmingsplan geeft uitvoering aan en is in overeenstemming met het beleidskader voor de ontwikkeling van het logistieke bedrijventerrein. In de participatieverordening 2008 is voor het bestemmingsplan geen participatie voorgeschreven.

6.2.2 Wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. Bro)

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

- Hoogheemraadschap van Rijnland
- Luchtverkeersleiding Nederland
- Provincie Noord Holland
- Stadsregio Amsterdam
- Gemeente Aalsmeer

In de Nota Vooroverleg, die als aparte bijlage bij deze toelichting is gevoegd, zijn alle ingekomen reacties samengevat en is het commentaar daarop van de gemeente opgenomen.

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

- Veiligheidsregio Kennemerland, Regionale Brandweer
- Bestuursforum Schiphol
- N.V. Nederlandse Gasunie
- Schiphol Group
- Forward Business Park
- Colliers International

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

6.2.3 Vaststelling bestemmingsplan

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

7 Juridische aspecten

7.1 Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan Schiphol Rijk is het bieden van een juridisch kader voor de realisatie van alle ontwikkelingen die in het komende decennium worden voorzien in het plangebied. De verschillende bestemmingen zijn zo globaal mogelijk van opzet, maar bieden tegelijkertijd een directe bouwtitel en/of een wijzigingsbevoegdheid. Voor bestaande situaties geeft het plan een actuele juridische regeling die conserverend van aard is. Waar mogelijk zijn voor diverse bestemmingen ontheffings- en wijzigingsbepalingen opgenomen.

7.2 Opzet regels en verbeelding

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

Op de verbeelding (voorheen: plankaart) zijn aan de binnen het plan aanwezige gronden bestemmingen toegekend. Daarbinnen komen functie- en bouwaanduidingen en gegevens over maatvoering voor. Door middel van over de bestemmingen heen liggende gebiedsaanduidingen zijn daarnaast extra regels van toepassing. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Deze zijn in overeenstemming met de Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP). De SVBP bepaalt kleur en codering van de bestemmingen. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde (per soort bestemming). Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een artikel in de regels. De regels omschrijven in samenhang met aanduidingen op de kaart op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden en wat, en of, er gebouwd mag worden.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken;

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

7.3 Toelichting op de regels en verbeelding

7.3.1. Inleidende bepalingen

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

7.3.2. Bestemmingsregels en Algemene regels

Agrarische bestemmingen

Onder deze bestemming zijn alle gronden van het plangebied opgenomen, die thans zo in gebruik zijn. Voorzieningen voor het luchtverkeer zijn ook toegestaan als het specifiek is aangeduid op de verbeelding.

Bedrijvenbestemmingen

Onder deze bestemming zijn de bestaande bedrijven in het plangebied opgenomen.

Bij de bedrijvenbestemmingen worden verschillende vormen onderscheiden: in dit bestemmingsplan worden Bedrijf en Bedrijventerrein gebruikt.

Binnen de bestemming Bedrijf worden daarnaast nutsvoorzieningen en verkooppunten van LPG apart onderscheiden. De nutsvoorziening betreft in dit plangebied bijvoorbeeld het oppervlaktewatergemaal Bolstra, dat water uit de Haarlemmermeerpolder maalt naar de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Aparte aanduidingen binnen de bestemming Bedrijf worden gebruikt voor bedrijfswoningen, garages, opslag van ontplofbare stoffen, opslagtank voor lpg, verkooppunt zonder lpg en waterbassin. Bevi-inrichtingen zijn uitgesloten, tenzij specifiek aangeduid.

Binnen de bestemming Bedrijventerrein zijn bedrijven tot maximaal categorie 4.2 toegestaan en wordt de Luchthaven apart bestemd. Bevi-inrichtingen zijn uitgesloten, tenzij specifiek aangeduid.

Voorzieningen voor het luchtverkeer zijn ook toegestaan als het specifiek is aangeduid op de verbeelding.

Detailhandel

Aan de Molenweg zijn twee detailhandellocaties gevestigd, waarvan er één ten behoeve van autoverkoop bestemd is. Ook aan de Aalsmeerderdijk zit een locatie met detailhandel. Bedrijfswoningen zijn uitsluitend in pandig toegestaan en mits op de verbeelding aangeduid als 'bedrijfswoning'.

Dienstverlening

De (toekomstige) parkeervoorziening aan de Fokkerweg is bestemd als Dienstverlening–Parkeergarage. Binnen deze bestemming is ook een klein gebouw ten behoeve van facilitaire ruimte toegestaan.

Gemengd

Binnen gemengde bestemmingen zijn verschillende bestemmingen mogelijk. In dit bestemmingsplan betreft de bestemming Gemengd een combinatie van een kinderdagverblijf en kleine bedrijvigheid (van ten hoogste bedrijfs categorie 2) voor een locatie aan Ten Pol.

Groenbestemming

Onder deze bestemming zijn de gronden opgenomen in het kantorenpark van Schiphol-Rijk, de groenzones langs wegen in het bedrijventerrein en de groenzones tussen de bebouwing aan de Aalsmeerderdijk. Ontsluitingen van terreinen op de openbare weg zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' en voorzieningen voor het luchtverkeer zijn ook toegestaan als het specifiek is aangeduid op de verbeelding.

Horecabestemming

Deze bestemming is toegepast op bestaande horecagelegenheden aan de ringdijk. Bedrijfswoningen zijn uitsluitend in pandig toegestaan en mits op de verbeelding aangeduid als 'bedrijfswoning'.

De twee bestaande hotels op Park Rijk zijn bestemd als Horeca-Hotel. Een leegstaand kantoorpand wordt via een wijzigingsbevoegdheid planologisch geschikt gemaakt voor de vestiging van een hotel.

Kantoorbestemming

Deze bestemming is voor het kantorenpark Park Rijk gehanteerd. Een ondergrondse parkeergarage bij een kantoor is uitsluitend ter plaatse van de aanduiding toegestaan.

Maatschappelijk

Deze bestemming is bedoeld voor educatie, onderwijs, jeugd/kinder/naschoolse opvang, verenigingen, gezondheidszorg, welzijn, sociale en levensbeschouwelijke voorzieningen en openbare dienstverlening. Het gebouw van de Evangelische gemeenschap aan de Kruisweg en het kinderdagverblijf aan de Boeingavenue zijn bestemd als Maatschappelijk. Binnen Maatschappelijk is, indien op de verbeelding aangeduid, een bedrijfswoning toegestaan. Wanneer een kinderdagverblijf, buiten of naschoolse opvang niet is toegestaan vanwege milieutechnische overwegingen is dat expliciet uitgesloten en aangeduid op de verbeelding.

Tuin

Deze bestemming is toegepast op de voorerven bij de woningen, opritten, terreinverhardingen en paden. Gebouwen en carports zijn hierop niet toegestaan, met uitzondering van erkers met een diepte van maximaal 1 meter. De gronden mogen niet worden gebruikt als stallingsplaats of standplaats van kampeermiddelen.

Verkeersbestemmingen

Onder deze bestemming zijn de bestaande Fokkerweg en de andere wegen in Schiphol-Rijk opgenomen. Daarnaast is de omgelegde N201 opgenomen, die op zich reeds in een separaat bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Voor deze bestemming gelden de gebruikelijke regels, gebaseerd op de gemeentelijke standaard. Daarnaast kunnen ook parkeervoorzieningen, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, civiele kunstwerken, voorzieningen ten behoeve van openbaar vervoer en nutsvoorzieningen worden gerealiseerd. Aparte aanduidingen binnen de bestemming Verkeer worden gebruikt voor een overslaginstallatie, tunnel, botenkraan, weegbrug, voorzieningen voor luchtverkeer, calamiteitenterrein en parkeerterrein.

Waterbestemming

Al het primaire water is als zodanig bestemd. In deze bestemming worden water, waterhuishoudkundige voorzieningen, bruggen, voorzieningen voor fiets- en voetverkeer en groen mogelijk gemaakt. Gebouwen zijn in deze

bestemming niet toegestaan, met uitzondering van bergbezinkstations. Aparte aanduidingen binnen de bestemming Water worden gebruikt voor een tunnel, overslaginstallatie en botenkraan.

Woonbestemming

Onder deze bestemming zijn de bestaande woningen, die met name aan de ringdijk zijn gesitueerd, opgenomen. Op de verbeelding zijn binnen deze bestemming bouwvlakken aangegeven, waarbinnen de hoofdgebouwen dienen te worden gesitueerd. Daarbij zijn de maximale goot- en bouwhoogten aangegeven. In de bouwvlakken is in een enkel geval aangegeven dat het om een twee-aaneengebouwd type gaat.

Voor het bouwen van aan-en bijgebouwen zijn regels opgenomen, evenals voor aan huis verbonden beroepsuitoefening tot een maximum van 40% van het gezamenlijke vloeroppervlak van de woning en bijbehorende bouwwerken, tot een maximum, van 50 m².

Voor twee woningen aan Aalsmeerderdijk is vanwege het Luchthavenindelingsbesluit persoonsgebonden overgangsrecht opgenomen (peildatum 20 februari 2003). De bestaande sexinrichting aan de Aalsmeerderdijk is aangeduid. Vrijkomende agrarische bebouwing is als een specifieke vorm van wonen aangeduid.

Leidingen

De in het plangebied aanwezige leidingen zijn met de bijbehorende belemmeringstrook met dubbelbestemmingen aangegeven, die over andere bestemmingen heen ligt. Bij strijdigheid met andere regels hebben de bepalingen in deze artikelen prioriteit. Er is een vergunningstelsel voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden van toepassing. Het gaat hier om Gas, Riool en Water.

Waterkering

De waterkering wordt in dit artikel primair bestemd, andere functies zijn ondergeschikt aan de aanleg, de verbetering en het onderhoud van de waterkeringen. Dit om de bescherming van de waterkering te garanderen.

Wijzigingsbevoegdheden

In het bestemmingsplan zijn enkele wijzigingsbevoegdheden voor het college van burgemeester en wethouders opgenomen.

1. het wijzigen van een agrarische bestemming naar bedrijfsunits en bedrijfswoningen (locatie Star Parc);
2. het wijzigen van de bestemming Kantoor naar Hotel (Boeingavenue).
3. het wijzigen van de bestemming Verkeer naar Wonen en Tuin (Aalsmeerderdijk 322).

Gebiedsaanduidingen

Het plangebied kent verder de volgende gebiedsaanduidingen, voor gebieden waar een speciale regeling geldt. Het betreft: gezoneerd industrieterrein, industrie, luchtvaartverkeerszone (Luchthavenindelingsbesluit), veiligheidszones voor lpg en munitie.

7.4 Overgangsrecht

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

Ook het gebruik van gronden en daarop staande opstallen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt – afwijkt van de gegeven bestemming is in het overgangsrecht geregeld. Het afwijkende gebruik mag worden voortgezet of worden gewijzigd in een andere, zolang de afwijking van het bestemmingsplan maar niet vergroot wordt. In het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) is de tekst van de in een bestemmingsplan op te nemen regels voor het 'overgangsrecht gebruik' opgenomen.

7.5 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridische instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. Het handhavingsbeleid is erop gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid. Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op lange termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van

rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde manier aan het plan gehouden te worden.

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

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

Overzicht van bijlagen

Onderzoeken

1. Historisch Bodemonderzoek Schiphol-Rijk (gemeente Haarlemmermeer september 2011).
2. Geurrapport AWZI Schiphol (DHV 12 juli 1994).
3. Groepsrisico LPG-tankstation Shell te Oude Meer (Aviv 19 augustus 2010).
4. KB Jachtwerf Gouwerok Aalsmeer (Minister van VROM 10 oktober 1991).
5. Advies inzake Bevi Centocor (Regionale brandweer Amsterdam en omstreken 16 augustus 2005).
6. QRA CPR 15 opslag (TNO SSC 14 september 2005).
7. Risicoanalyse Special Cargo Services (Aviv 15 maart 2006).
8. Vleermuizen in de gemeente Haarlemmermeer, zomeronderzoek, Altenburg & Wymenga, 2008
9. Rugstreepadden in de Haarlemmermeer, Arda, september 2008
10. Viskartering van de Haarlemmermeer, ECOlogisch, juni 2010
11. Amfibieënonderzoek Haarlemmermeer, B&D natuuradvies, 2011
12. Risicoberekeningen wegtransport gemeente Haarlemmermeer (Aviv 7 september 2011)

