



bestemmingsplan

HOOFDDORP A4 ZONE WEST 1^E HERZIENING

TOELICHTING

DECEMBER 2013



gemeente
Haarlemmermeer

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	2
1.1	LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	2
1.2	AANLEIDING TOT ACTUALISEREN BESTEMMINGSPAN	3
1.3	DOEL EN PLANVORM	3
1.4	GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN EN REGELINGEN	4
1.5	PLANPROCES	5
1.6	LEESWIJZER	5
2	BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	6
2.1	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	6
2.2	FUNCTIONELE STRUCTUUR	9
3	BELEID EN REGELGEVING	10
3.1	RIJKSBELEID EN EUROPESE RICHTLIJNEN	10
3.2	PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	13
3.3	GEMEENTELIJK BELEID	16
4	NIEUWE SITUATIE	21
4.1	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	21
4.2	PROGRAMMATISCH	27
4.3	BEELDKWALITEITSPAN EN WELSTAND	30
4.4	AMBITIES VAN A4 ZONE WEST IN DUURZAAMHEID	30
5	ONDERZOEK EN BEPERKINGEN	32
5.1	WATER	32
5.2	BODEM	36
5.3	FLORA EN FAUNA	37
5.4	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	39
5.5	GELUID	41
5.6	LUCHTKWALITEIT	43
5.7	EXTERNE VEILIGHEID	45
5.8	GEUR	46
5.9	LICHTHINDER	47
5.10	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERINGEN	47
5.11	LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT	49
5.12	KABELS, LEIDINGEN EN TELECOMMUNICATIE INSTALLATIES	51
5.13	EXPLOSIEVEN	52
5.14	M.E.R.-(BOORDELINGS)PLICHT	52
6	UITVOERBAARHEID	55
6.1	FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	55
6.2	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	55
6.3	PROCEDURE WET RUIMTELIJKE ORDENING	55
7	JURIDISCHE ASPECTEN	59
7.1	ALGEMEEN	59
7.2	OPZET REGELS EN VERBEELDING	59
7.3	TOELICHTING OP DE REGELS	60
7.4	HANDHAAFBAARHEID	67

1 INLEIDING

1.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1^e herziening (NL.IMRO.0394.BPGHfdA4zonew1eher-C001) ligt aan de zuidzijde van de gemeente Haarlemmermeer. Het plangebied is globaal begrensd door de Geniedijk aan de noordzijde, de A4 aan de oostzijde, de Bennebroekerweg aan de zuidzijde en de Schipholspoorlijn aan de westzijde.



Plangebied bestemmingsplan A4 zone west 1^e herziening

1.2 Aanleiding tot actualiseren bestemmingsplan

Medio 2004 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west vastgesteld. De gronden aan weerszijden van de Rijnlanderweg hebben in dit bestemmingsplan de bestemming “Uit te Werken Bedrijfsdoeleinden” (UB). De ontwikkeling van deze gronden is afhankelijk gesteld van de realisatie van de hoofdontsluitingsstructuur. In de uitwerkingsregels bij de bestemming UB is opgenomen dat de gronden gelegen aan de westzijde van de Rijnlanderweg het eerst ontwikkeld moeten worden, maar dat dit pas kan plaatsvinden als de (verlengde) Nieuwe Bennebroekerweg met een aansluiting op de A4 is gerealiseerd. Daarnaast moet in het westelijk gedeelte één centrale noord-zuid georiënteerd interne ontsluitingsweg worden aangelegd, die aansluit op de Nieuwe Bennebroekerweg.

Inmiddels is de situatie gewijzigd. Er komt een nieuwe aansluiting van de N201 op de A4, maar deze komt binnen het plangebied van de A4 zone west te liggen en niet ter hoogte van de (verlengde) Nieuwe Bennebroekerweg. Daarnaast zijn er gewijzigde inzichten met betrekking tot de invulling van het plangebied. Het geldende bestemmingsplan voldoet daarom niet meer. Om deze reden wordt, op basis het op 14 juli 2011 door de gemeenteraad van Haarlemmermeer vastgestelde Integraal Ontwikkelingsplan (IOP), een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan maakt de 1e fase van het IOP mogelijk.

1.3 Doel en planvorm

A4 zone west wordt een nieuwe generatie werkmilieu gericht op handel en logistiek. In dit werkmilieu wordt ruimte geboden voor het verder ontwikkelen van het bestaande logistieke cluster rond de luchthaven Schiphol. Mede door het bieden van verschillende modaliteiten op één locatie en een hoogwaardige omgevingskwaliteit, kan de logistiek en de daaraan gekoppelde handelssector zich verder ontwikkelen en innoveren. De logistieke kernactiviteiten gaan daarbij steeds meer en complexere verbindingen aan met waarde toevoegende activiteiten, zoals hoogwaardige productie, kennisontwikkeling, marketing en salesactiviteiten, opleidingen en business-to-business dienstverlening (zakelijke dienstverlening, bedrijfs- en sectorfaciliteiten, hotel, congresfaciliteiten, ontmoetingsfuncties). Dit wordt ook wel voorwaartse ketenintegratie genoemd. Deze ontwikkelingen in de logistiek voltrekken zich in razend tempo, met name in de regio rond de luchthaven met voornamelijk hoogwaardige logistieke activiteiten.

Al deze ontwikkelingen, en met name de snelheid waarmee deze zich voltrekken, vragen om een bestemmingsplan dat zich vooral dienstbaar hieraan opstelt. Dit betekent een grote programmatische flexibiliteit rond de kernactiviteiten logistiek en handel om ruimte te bieden aan de eerder genoemde voorwaartse ketenintegratie. En dit betekent tevens ruimte voor een multifunctioneel aanbod van diensten en voorzieningen, gericht zowel op business-to-business activiteiten als op de werknemer en andere gebruikers van het werkmilieu (zoals horeca, kleinschalige dienstverlening en detailhandel, kinderopvang en sport- en ontspanningsmogelijkheden).

Het voorliggende bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1e herziening voorziet in de actualisatie van de vigerende bestemmingsplannen voor de A4 zone west waarbij tevens een deel van de ontwikkelingen (1^e fase) van het Integraal Ontwikkelingsplan (IOP) voor de A4 zone west mogelijk worden gemaakt.



1^e fase volgens IOP (figuratief)

Het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1e herziening biedt de juridische basis voor zowel de conserverende delen als de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied. Het bestemmingsplan is daarbij zo eenvoudig en eenduidig mogelijk opgesteld. Hierbij is gekozen om de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen uit de 1^e fase van het IOP globaal te bestemmen teneinde voldoende flexibiliteit voor ontwikkelingen te bieden. De bestaande woningen en bedrijfsbebouwing aan de Rijnlanderweg zijn geactualiseerd.

1.4 Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1e herziening vervangt – geheel of gedeeltelijk – de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vastgesteld	Goedgekeurd
Landelijk gebied	24-11-1988	11-07-1989
Hoofddorp A4 zone west	01-07-2004	19-02-2006
Hoofddorp A4 zone west en Landelijk gebied 1 ^e aanvulling	02-07-2009	-
Hoofddorp Station en Beukenhorst Zuid	03-12-2009	-
Zuidtangent ca.	29-10-1998	01-06-1999
Schiphol-West en omgeving	19-02-1998	29-04-1999
Uitbreidingsplan in Hoofdzaak 3 ^e wijziging	03-10-1963	07-09-1965

alsmede 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, 06-02-01).

1.5 Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in de Wet Ruimtelijke ordening. Het voorontwerp bestemmingsplan wordt ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan Rijk, provincie en waterschap. Door de gemeente Haarlemmermeer wordt in dit stadium van planvorming ook de betreffende dorps- of wijkraad in de gelegenheid gesteld op het voorontwerp bestemmingsplan te reageren. Binnengekomen reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan. Tijdens de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan kan een ieder schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken. De ingediende zienswijzen worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

Het vastgestelde bestemmingsplan wordt nogmaals ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit kan uitsluitend door belanghebbenden die ook een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan hebben ingediend, of door een ieder voor zover het onderdelen betreft die door de gemeenteraad gewijzigd zijn vastgesteld.

1.6 Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk van deze toelichting geeft een beeld van de bestaande situatie in het plangebied. Er wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke en functionele structuur van het gebied. In het derde hoofdstuk is ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op het bestemmingsplan. Het vierde hoofdstuk geeft een planbeschrijving, waarin de te verwachten ontwikkelingen en het gewenste, ruimtelijke beeld onder woorden zijn gebracht. Het vijfde hoofdstuk gaat in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. In het hoofdstuk zes komt de uitvoerbaarheid aan bod en in het laatste hoofdstuk is ingegaan op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan.

2 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

2.1 Ruimtelijke structuur

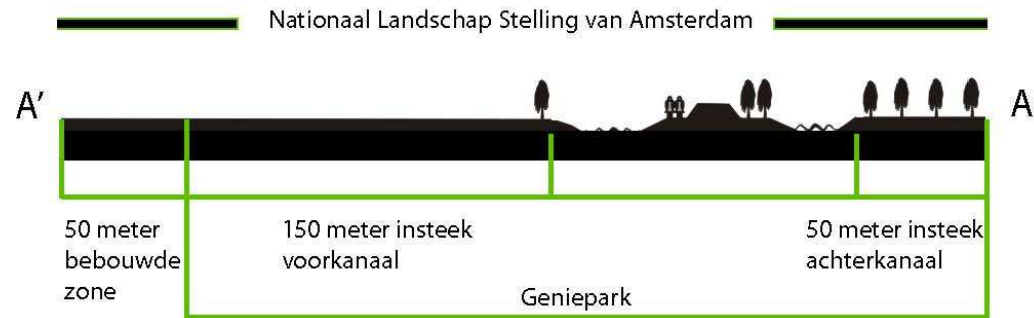
De A4 zone west is nu een agrarisch gebied. Dwars door dit agrarisch gebied loopt de Rijnlanderweg, een origineel polderlint, waar boerderijen, woningen en bedrijven staan. Het toekomstige “werkgebied” A4 zone west is nu al omgeven door andere werkgebieden: aan de westzijde aan de andere zijde van het spoor door de regionale bedrijventerreinen Graan voor Visch en De President, aan de noordzijde door de kantorenlocatie Beukenhorst, aan de noordoostzijde door het in ontwikkeling zijnde logistieke bedrijventerrein Schiphol Logistics Park (SLP) en aan de oostzijde door de glastuinbouwlocatie PrimAviera. Verder ligt aan de noordwestzijde van het gebied het NS-station Hoofddorp met (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer ((H)OV).



Het totale bruto oppervlak van het totale plangebied bedraagt circa 347 ha.

Landschappelijke kenmerken

Het plangebied is gekenmerkt door belangrijke landschappelijke eenheden: de Geniedijk, onderdeel van de Stelling van Amsterdam en de zone van de Rijnlanderweg. De Geniedijk heeft een asymmetrisch dijkprofiel. Aan de noordzijde ligt een fietspad, aan weerszijden beplant met zwarte populieren. Aan de frontzijde ligt een wandelpad, zonder beplanting. Het Voorkanaal is 10 m breed. De Geniedijk is een continue element in de polder, met name door het markante profiel van de beplanting.



Geniedijk

Wegenstructuur

De Rijnlanderweg is een van de lange noord-zuid wegen met een smal profiel, die in hoge mate de landschappelijke beeldkwaliteit bepaalt.

De Bennebroekerweg is een karakteristieke oost - west polderweg, ter hoogte van het plangebied met weinig bebouwing. Deze weg heeft een profiel van een smalle rijweg en een eenzijdig fietspad met een enkele bomenrij.



Bennebroekerweg

Bebouwingsstructuur

De Rijnlanderweg is ten zuiden van de Geniedijk nog een typische agrarische weg. Ten noorden van de Geniedijk zijn langs de Rijnlanderweg bedrijfsterreinen ontwikkeld (De Hoek, Beukenhorst), waardoor de Rijnlanderweg van karakter is veranderd. De rijke variatie aan bebouwingstypes heeft een cultuurhistorische waarde.



Rijnlanderweg

2.2 Functionele structuur

Wonen en (agrarische) bedrijvigheid

De gebieden aan de weerszijden van de Rijnlanderweg hebben in het bestemmingsplan “Hoofddorp A4 zone west” reeds een uit te werken bedrijfsbestemming, maar worden nog voornamelijk agrarisch gebruikt. Er zijn ongeveer elf (kop)kavels met diverse (bij)gebouwen in het gebied aanwezig . De meeste woonbebouwing is te vinden langs de Rijnlanderweg.

Bedrijvigheid

Aan de Rijnlanderweg zijn twee transport- en opslagbedrijven, een bouwbedrijf, een machineverhuurbedrijf en een reparatiebedrijf voor aanhangers gevestigd. Al deze bedrijven vallen in de milieucategorie 3. Ook heeft het nutsbedrijf Haarlemmermeer een viertal gasdrukmeet- en regelstations/kasten in het plangebied geplaatst.

Recreatie

Vanwege het huidige grondgebruik (akkerbouw) is er in het plangebied geen sprake van recreatief gebruik. Een uitzondering hier op vormen de Geniedijk en de Rijnlanderweg.

3 BELEID EN REGELGEVING

3.1 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

3.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040

De structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040 (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Het rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

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.

De structuurvisie infrastructuur en ruimte beschrijft de ladder voor duurzame verstedelijking. Om het proces van stedelijke ontwikkelingen op een gewenste wijze te laten plaatsvinden worden stappen voorgeschreven ('de treden van de ladder'). De ladder voor duurzame verstedelijking werkt met de volgende opeenvolgende stappen ('de treden van de ladder'):

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

Voor A4 Zone West zijn de treden van de ladder van duurzame verstedelijking doorlopen. Een uitgebreide beschrijving is opgenomen in paragraaf 3.3 van het rapport Aanvulling MER bestemmingsplan A4 Zone West (W. Fikken, 2013). Hieruit zijn de volgende conclusies gekomen.

Conclusies Trede 1

Uit de uitgevoerde kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeken blijkt dat er binnen de bestemmingsplanperiode voldoende behoefte bestaat aan de ontwikkeling van A4 Zone West. Enerzijds omdat er over 4 jaar behoefte ontstaat aan nieuwe logistieke kavels (die zich door

ontwikkelingen binnen het bestaande aanbod overigens al eerder kan manifesteren). Anderzijds om belangrijke nieuwe ontwikkelingen in de logistieke sector (zoals supply chain integratie) te kunnen faciliteren.

Conclusies Trede 2

Voor het grootste deel van de ontwikkeling van A4 Zone West, het aandeel 'beyond logistics', bestaat in de regio nog geen aanbod. A4 Zone West speelt hier in op nieuwe markten. Voor de pure logistieke vraag lijkt voor de komende vier jaar nog voldoende aanbod beschikbaar te zijn in de directe omgeving. Daarna (over 4 jaar en dus ruim binnen de bestemmingsplanperiode van A4 Zone West) wordt wel behoefte voorzien aan nieuw aanbod van logistieke kavels. Maar duidelijk is ook dat deze behoefte aan nieuw aanbod zich ook eerder kan manifesteren, als een aantal lopende marktinitiatieven daadwerkelijk doorgang vindt. De logistieke vraag kenmerkt zich immers door relatief grote kaveloppervlaktes, waardoor het bestaande aanbod snel kan verdampen.

Conclusies Trede 3

A4 Zone West is een multimodaal ontsloten locatie. Daarnaast biedt A4 Zone West een hoogwaardig, BREEAM- gecertificeerd duurzaam vestigingsmilieu.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 1 oktober 2012 zijn de gewijzigde Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) in werking getreden.

In de Wro is het medebewind van provincie ten behoeve van het uitvoeren van het rijksbelang geregeld. Ook is de wettelijke grondslag versterkt voor rijk en provincies om in specifieke omstandigheden ontheffing te verlenen van de geldende regels.

In het Bro is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Op grond van deze nieuwe bepaling moet voortaan in een bestemmingsplan worden beschreven op welke wijze, met betrekking tot o.a. bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel en woningbouwlocaties, rekening is gehouden met de voorkeursvolgorde:

- Voorziet de geplande ontwikkeling in een behoefte binnen de regio aan deze voorziening, woningen in dit segment of aan bedrijventerreinen binnen deze milieucategorie?
- Als er wordt voorzien in de behoefte, dan bij voorkeur de ruimte hiervoor maken binnen bestaand stedelijk gebied (met uitzondering van lineaire bebouwing langs wegen, waterwegen of dijken), door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
- Als de ontwikkeling voorziet in een behoefte, en als het niet mogelijk is om de ruimte hiervoor binnen bestaand stedelijk gebied te maken, dan bij voorkeur op een locatie daarbuiten die ontsloten is door verschillende vervoerswijzen.

In het Barro is een aantal onderwerpen toegevoegd waarvoor het rijk uit het oogpunt van de nationale belangen in de SVIR ruimtelijke regels stelt:

- rijksvaarwegen voor de veiligheid van scheepvaart;
- rond de Maastakken voor toekomstige rivierverruiming;
- voor toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet;
- reserveren van ruimte voor (kern)energiecentrales en zones onder hoogspanningsverbindingen worden gevrijwaard;
- aan de provincies is opgedragen de ecologische hoofdstructuur te beschermen;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament krijgen ruimtelijke bescherming;

- in het IJsselmeer wordt verstedelijkingsruimte beperkt mogelijk gemaakt.

Ook treedt een aantal eerder vastgestelde onderdelen van het Barro op 1 oktober 2012 in werking op basis van gewijzigde Wro:

- het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Romeinse Limes worden ruimtelijk beschermd;
- rond militaire radarposten worden voorwaarden gesteld aan windmolens en hoge bebouwing.

Ladder duurzame verstedelijking

De regels uit de ladder voor duurzame verstedelijking uit het Barro zijn van toepassing op het bestemmingsplan A4 zone west 1^e herziening aangezien het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt en het plan nog niet is vastgesteld. Voor de motivering wordt verwezen naar paragraaf 3.1.1. van de toelichting.

Nationale belangen SVIR

Het achterkanaal (watergang aan de oostkant van de Geniedijk is aangeduid als ecologische verbindingzone (dunne groene lijn). Voor de ecologische verbindingzone geldt dat deze geen directe werking heeft, maar via de provinciale verordening zal worden geregeld. In deze verordening is aangegeven dat een bestemmingsplan geen bestemmingen en regels mag bevatten die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarde van de Ecologische Hoofdstructuur. Binnen deze zone zijn dan ook geen ontwikkelingen gepland die strijdig zijn met deze ecologische verbindingzone. Hiermee wordt voldoende rekening gehouden met het nationale belang uit het SVIR ten aanzien het beschermen van de ecologische verbindingzone.

Reeds vastgestelde Barro- onderdelen.

Voor het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1^e herziening is de Geniedijk relevant. De Geniedijk is aangewezen als Stelling van Amsterdam (bruine arcering over de Geniedijk). Met dit plan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die de cultuurhistorische waarde van de Stelling van Amsterdam aantasten. Hiermee wordt voldaan aan vereisten vanuit de eerder vastgestelde Barro- onderdelen.

3.1.3 Rijksinpassingsplan Aardgastransportleiding Beverwijk – Wijngaarden

De Gasunie is voornemens een nieuwe 48" aardgastransportleiding tussen Beverwijk-Wijngaarden aan te leggen die parallel loopt langs de huidige gasleidingen langs de A4. Dit gebeurt via een Rijksinpassingsplan (RIP). De leiding zal hierdoor niet rechtstreeks in dit bestemmingsplan worden meegenomen. Als het RIP is vastgesteld voor vaststelling van het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1^e herziening, kan de leiding alsnog worden meegenomen in het bestemmingsplan.

3.1.4 Conclusie

Het bestemmingsplan past binnen de kaders van het rijksbeleid, zoals beschreven is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de AMvB Ruimte (Barro). Met de gebiedsontwikkeling A4 zone west wordt ingezet op het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland en het versterken van de ruimtelijk economische structuur door een innovatief en duurzaam een logistiek bedrijventerrein met een multimodaal goederenknooppunt te ontwikkelen in de nabijheid van Schiphol en Amsterdam.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

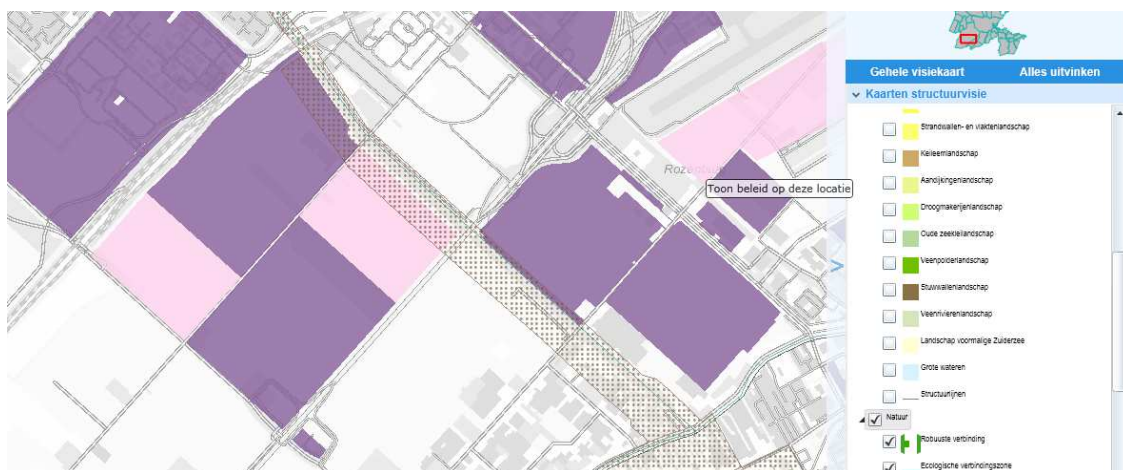
In de structuurvisie Noord-Holland 2040 beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Door de ruimtelijke ordening aan te passen waar nodig, kan met de veranderingen worden omgegaan. Daarnaast kan dit door de bestaande kwaliteiten verder te ontwikkelen. De aspecten waarop de structuurvisie zich richt zijn de volgende:

- klimaatbestendigheid: de provincie zorgt voor een gezonde en veilige leefomgeving in harmonie met water en gebruik van duurzame energie;
- ruimtelijke kwaliteit: de provincie zorgt voor behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit.
- duurzaam ruimtegebruik: de provincie zorgt voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn nu, en in de toekomst.

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is de hele A4 zone west opgenomen als bestaand bebouwd gebied. Het deel van de A4 zone west wat ontwikkeld wordt als bedrijventerrein is in de structuurvisie deels aanwezen als vastgesteld of bestaand bedrijventerrein (donker paars) en deels als zacht plan voor bedrijventerrein (licht roze). De zachte plannen zijn bestemmingsplannen die nog niet onherroepelijk zijn, maar waar wel regionale afstemming over heeft plaats gevonden over nut en noodzaak. Deze regionale afstemming heeft plaatsgevonden in het kader van Plabeka (Platform Bedrijven en Kantoren). Daarbij zijn heldere keuzes gemaakt over het planaanbod aan kantoor- en bedrijfslocaties in de gehele Metropoolregio Amsterdam (MRA). Daarbij is A4 zone west specifiek aangewezen als noodzakelijk voor de regionale economische ontwikkeling en als internationale vaandeldrager voor de ontwikkeling van de logistiek in de MRA. Nut en noodzaak van de A4 zone west is ook onderbouwd in Plabeka II. Hiermee past de ontwikkeling binnen het provinciaal en regionaal beleid.

De Geniedijk is aangewezen als Stelling van Amsterdam (bruine arcering over de Geniedijk). Met dit plan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die de cultuurhistorische waarde van de Stelling van Amsterdam aantasten.

Ook is het achterkanaal (watergang aan de oostkant van de Geniedijk aangeduid als ecologische verbindingzone (dunne groene lijn). Het bestemmingsplan levert geen strijdigheid op met deze zone.



Uitsnede Structuurvisie Noord-Holland 2040.

3.2.2 Provinciale verordening

De Provinciale ruimtelijke verordening van de provincie Noord-Holland geeft een beschrijving waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting. In de verordening is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het opnemen van een voorbereidingsbescherming conform artikel 4.1. derde lid van de Wro. Het streekplanbeleid is van 2003/2004 en veel bestemmingsplannen zijn met in achtneming van dit beleid goedgekeurd. Alle bestemmingsplannen zullen overeenkomstig de verordening aangepast moeten worden. Dit geldt ook voor onderhavig bestemmingsplan.

Voor het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1e herziening zijn de volgende in de verordening opgenomen aspecten bindend:

- ecologische verbindingzones (art. 19)
- Unesco Werelderfgoed: Stelling van Amsterdam (art. 21)
- bestaande bebouwd gebied (art. 19)
- gebied voor gecombineerde landbouw (art. 28)

Ecologische verbindingzones

Het achterkanaal (de watergang aan de oostkant van de Geniedijk) is aanwezen als ecologische verbindingzone. In de verordening is ten aanzien van de ecologische verbindingzones bepaald dat in een bestemmingsplan geen nieuwe bestemmingen en regels worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur significant aantasten. Binnen dit bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die de functie van deze zone aantasten.

Stelling van Amsterdam (art. 15, 20 en 21)

De Geniedijk maakt onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam. In artikel 21 van de provinciale verordening wordt aangegeven dat een bestemmingsplan uitsluitend mag voorzien in nieuwe functies en uitbreiding van bestaande functies binnen de gebieden als bedoeld in artikel 20 voor zover deze kernkwaliteiten en/of uitzonderlijke waarden behouden of versterken, als bedoeld in de leidraad in artikel 15, tweede lid. Hierbij gaat het om kernkwaliteiten als historische structuurlijnen en cultuurhistorische objecten. Met dit bestemmingsplan wordt een nieuwe functie gegeven een batterij ter plaatse van de Geniedijk door deze bestemmen als cultuur en ontspanning. Ook wordt de bestaande fiets- en wandeltunnel onder het spoor opengesteld en verlengd. Hierdoor komt een deel van het uiteinde van de fiets- en wandeltunnel in de Geniedijk te liggen. De bestaande bebouwing en historische structuurlijnen te blijven hierbij behouden. Derhalve past deze ontwikkeling binnen de kaders van de verordening.

Bestaand bebouwd gebied (art. 19)

Het gehele plangebied, met uitzondering van de Geniedijk, is aangewezen als bestaand bebouwd gebied (art. 19). Binnen deze zone is verdere verstedelijking toegestaan. De voorgenomen ontwikkeling van het gebied als bedrijventerrein past binnen de kaders van de verordening.

Gebieden voor gecombineerde landbouw (art. 28)

De Geniedijk is aangewezen als gebied voor gecombineerde landbouw (art 28). Binnen deze zone is geen verdere intensivering van de landbouw toegestaan. Hierbij zijn onder meer geen agrarische bouwpercelen groter dan 1,5 hectare, nieuwe of uitbreiding van bestaande intensieve veehouderijen toegestaan. Met dit plan worden geen van de bovenstaande ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Hiermee past het bestemmingsplan binnen de kaders van het provinciale beleid.

Ruimtelijk Economische Visie voor de Schipholregio (REVS)

A4 zone west - Beyond Logistics

Beyond Logistics is het overkoepelende thema voor de ontwikkeling van het gebied. Naast (grootschalige) logistiek (distributie, opslag, VAL/VAS) is er veel ruimte voor aanverwante voorzieningen en kantoren in delen van het gebied. Aanvullend op de logistiek wordt gezocht naar activiteiten als productie, opleidingen, marketing/sales en kennisoverdracht. Hierbij past de term 'business to business'. Een zogenaamde 'tradeboulevard' moet een onderscheidend fysieke en programmatisch onderdeel van de A4 zone west worden. De uniciteit wordt mede bepaald door een breed aanbod van (hoog frequent) openbaar vervoer en het knooppunt van modaliteiten. De ontwikkeling van dit werkgebied wordt gestart in de noordwesthoek, grenzend aan de Geniedijk en Beukenhorst. De A4 zone west heeft de ambitie om naast de Zuidas en Schiphol Centrum een internationale vaandeldrager voor de Schipholregio te zijn.

3.2.3 Plabeka

Na het vaststellen van het Masterplan in 2008 heeft ACT binnen en buiten de MRA erkenning gekregen voor de vernieuwende aanpak van de ontwikkeling van logistieke terreinen door integratie van economie, bereikbaarheid en duurzaamheid. In de regio, bij het Rijk, maar vooral bij internationale investeerders moet ACT scherp op het netvlies komen als toplocatie voor bedrijven die mondiaal en Europees hun productketens efficiënt willen organiseren. Verbetering van de processen alleen is niet voldoende. Het gaat niet alleen om de verbetering van de luchtvrachtprocessen; de essentie is juist gelegen in het organiseren, faciliteren en stimuleren van product- en waardeketens die elkaar versterken. Daarmee wordt meerwaarde gecreëerd voor (inter)nationale bedrijven die zich op en rond Schiphol willen vestigen.

Het economisch klimaat is de laatste jaren drastisch veranderd. De MRA is tot de conclusie gekomen dat niet alleen conjunctureel, maar ook structureel verschuivingen optreden. Dit heeft geleid tot een naar beneden bijgestelde ruimtebehoefte in het kader van Plabeka II. Er is voor ambitie gekozen, vooral op potentiële toplocaties als ACT, Schiphol Centrum en de Zuidas, mede ingegeven vanuit het gebrek aan en de veranderende vraag naar kwalitatief hoogstaande locaties. Ook is er herstel zichtbaar in de luchtvracht, wat zich op termijn zal vertalen in ruimtebehoefte. Nieuwe ondernemingen uit opkomende economieën (BRIC-landen) zullen zich sterk manifesteren en westerse bedrijven in innovatieve branches en de internationale handel zullen de groei weer aanjagen. A4 Zone West biedt ruimte voor deze groei, evenals ruimte voor de vervangingsvraag voor gebieden die getransformeerd worden.

Sinds 2005 participeert Haarlemmermeer in het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) waarbinnen gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam de ontwikkeling van werklocaties op elkaar afstemmen. In de recent vastgestelde Kantoren- en bedrijvenstrategie van de gemeente Haarlemmermeer wordt de A4 Zone West gerekend tot een kansrijk groeigebied waar ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen. Dit wordt ondersteund door de regionale behoefteraming vanuit Plabeka. Uit de vraag- en aanbodraming op Metropoolniveau blijkt dat de uitbreidingsvraag binnen het segment Transport & Distributie in de periode tot 2040 in de deelregio Amstelland-Meerlanden, waar Haarlemmermeer onderdeel van uit maakt, 103 ha. bedraagt. Naast de eerste fase van de A4 Zone West bedienen ook de bedrijventerreinen De President, De Hoek Noord (Undercoverpark) en Schiphol Logistic Park dit segment. Bedrijvenpark de President richt zich daarbij vooral op de regionale markt, en heeft ook een bredere doelgroep dan enkel logistiek waardoor in de praktijk niet alle logistieke vraag hier terecht zal komen. De A4 Zone West en De Hoek Noord richten zich met name op clusters uit de internationale markt en SLP meer op grootschalige luchthaven gerelateerde logistiek. Wanneer het totale planaanbod van De President, De Hoek Noord en SLP bij elkaar wordt opgeteld (President 25,8 ha,

De Hoek 11 ha + SLP 39,5 ha = totaal 76,3 ha), kan op basis van de behoefteraming van BCI en het genoemde onderscheid tussen de verschillende locaties geconcludeerd worden dat de ontwikkeling van de eerste fase van de A4 Zone West in de behoefte aan ruimte voor logistieke bedrijvigheid voorziet.

3.2.4 Conclusie

Het bestemmingsplan past binnen de kaders van het provinciale beleid, zoals beschreven in de structuurvisie Noord-Holland 2040 en de provinciale verordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De op 18 oktober 2012 vastgestelde Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 beschrijft de belangrijke ambities, speerpunten en opgaven voor Haarlemmermeer in de periode tot 2030. De structuurvisie is een belangrijk document dat de kaders stelt voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer. Deze heeft een sterke doorwerking in het sectorale beleid.

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.

In de structuurvisie wordt ingezet op de volgende speerpunten:

1. Hoogdynamische en laagdynamische ontwikkeling

Stimulering en concentratie van economische activiteiten zoals de luchthaven Schiphol, logistiek knooppunt ACT, glastuinbouw PrimAviera in de hoogdynamische oostflank en een gespreide en ontspannen ontwikkeling gericht op wonen, landschap en water in de laagdynamische Westflank van de Haarlemmermeer.

2. Compacte en duurzame luchthaven

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.

3. Mobiliteit

Inzet op ketenmobiliteit en het benutten van vervoersknooppunten, versterken van de auto- en fietsinfrastructuur, uitbreiding van het netwerk van openbaar vervoer en de ontwikkeling van een smartgrid voor energietransport.

4. Atypische stedelijkheid

Het versterken van de stedelijke kwaliteit van Hoofddorp en Nieuw-Vennep door intensivering van wonen en voorzieningen en verbetering van kwaliteit. En een zorgvuldige inpassing van de groei in de Westflank met aandacht voor de dorpen langs de Ringvaart en in samenwerking met de buurgemeenten.

5. Landschap en Natuur

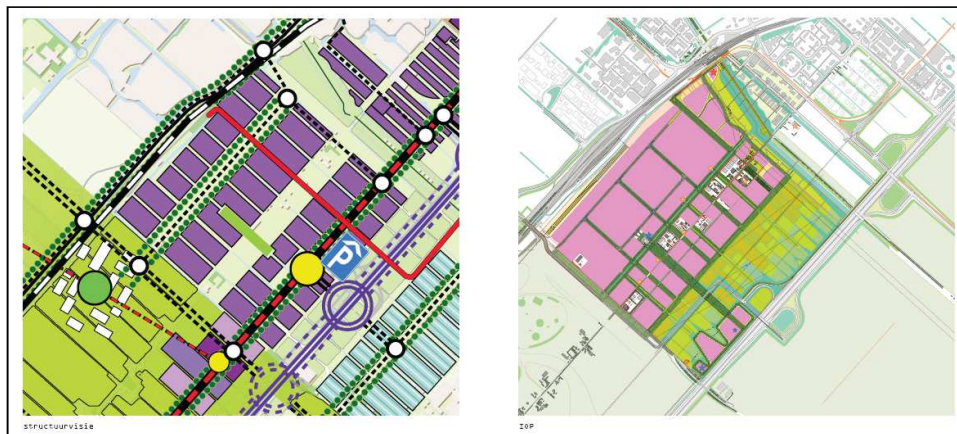
Aanwijzing van twee kerngebieden voor de traditionele agrarische teelten, prioriteit voor de realisering van Park21 en een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.

Relatie A4 zone west met de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De ontwerpprincipes en opgaven uit het IOP komen overeen met die in de structuurvisie Haarlemmermeer 2030. Het plan oriënteert zich ruimtelijk, functioneel en programmatisch op Schiphol én op de stationsomgeving van Hoofddorp.

Afwijkingen ten opzichte van de structuurvisie

Het IOP wijkt op een aantal punten af van de structuurvisie. De structuurvisie gaat uit van twee uit te geven gebieden, gescheiden door een (groen) strook parallel aan de Rijnlanderweg. In het IOP is gekozen de groenstrook langs de A4 uit te breiden tot maximaal 650 meter. De opgenomen groene open ruimte vormt een brede verbinding tussen Park21 en de Geniedijk. Dit is nabij de hoofdentree van A4 zone west en de Rijksweg A4. Het IOP houdt daarnaast rekening met twee noord-zuid assen waarbinnen de HOV kan worden aangelegd.



Vergelijking structuurvisie (links) en IOP (rechts).

3.3.2 Welstandsbeleid

De verwachting is dat eerste kwartaal 2013 de raad instemt met het nieuwe welstandsbeleid 2013. Hier zijn een aantal aanpassingen of doorvoeringen ten opzichte van de nota van 2010 doorgevoerd. Voor de A4 zone west zijn de belangrijkste hier van:

- welstand zal plaatsvinden door de voorzitter van de het kwaliteitsteam. Deze is gemandateerd lid van de welstandscommissie. Toetsdocument hier voor is het beeldkwaliteitsplan (bkp).
- Het bkp geeft op ruimtelijk niveau de kwaliteit aan. De regels hier voor zijn opgenomen in zowel het bestemmingsplan als in de welstandsnota.
- reclame is niet toegestaan indien deze het uitzicht op de openbare ruimte en het open landschap ernstig schaadt;
- er slechts reclame-uitingen voor diensten/producten zijn toegestaan die in het pand plaatsvinden dan wel worden verkocht.

Het bouwwerk wordt zowel op zichzelf als in zijn omgeving getoetst. Binnen het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1^e herziening worden in het groenblauwe polderlandschap langs de A4 niet meer dan twee reclamemasten toegestaan van maximaal 25 m hoog. De mate van toetsing is geregeld in het betreffende welstandsregime in deze welstandsnota.

3.3.3 Deltaplan bereikbaarheid

Het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid is opgenomen in het *Deltaplan Bereikbaarheid* (2012). De doelen die de gemeente met het plan voor ogen heeft zijn:

- goede lokale en regionale bereikbaarheid;
- optimale doorstroming;
- verbeteren van de verkeersstructuur;
- goede ontsluiting van de kernen;
- verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid.

3.3.4 Integrale nota Detailhandelsbeleid 2009

In mei 2009 is de Integrale nota Detailhandelsbeleid 2009 vastgesteld. De gemeente streeft in haar detailhandelsbeleid naar woongebieden die worden bediend door zowel nabijgelegen boodschappencentra met een compleet aanbod dagelijkse goederen als goed bereikbare, centraal gelegen recreatieve winkelcentra met een compleet en aantrekkelijk aanbod niet-dagelijkse goederen. Op de werklocaties bestaan passende voorzieningen voor de werknemers en het detailhandelbeleid biedt ontwikkelingsperspectief aan de dynamiek van het (gevestigde) bedrijfsleven.

A4 zone west wordt ontwikkeld als nieuw vestigingsmilieu voor logistiek, productie, productontwikkeling en aan logistiek verwante Business-to-Business activiteiten, zoals Marketing & Sales, expositie, congressen en conferenties, opleiding en training én kennisontwikkeling.

In het bestemmingsplan wordt detailhandel en ondersteunende detailhandel mogelijk gemaakt die ten dienste staat van de gebruikers in het gebied.. De omvang van de ondersteunende detailhandel mag maximaal 10% van het bedrijfsvloeroppervlak zijn tot 150 m² per vestiging. Daarnaast worden zelfstandige detailhandelsvestiging tot 250 m² per bedrijf met een maximum van 1500 m² mogelijk gemaakt.

Het bestemmingsplan wordt gezien als het belangrijkste sturingsinstrument voor de realisering van het detailhandelbeleid. In dit bestemmingsplan zijn de volgende categorieën detailhandel mogelijk gemaakt:

- Categorie 1: detailhandel als ondersteunende neven activiteit;
- Categorie 2: maximaal 1500 m² b.v.o. detailhandel als hoofdactiviteit (maximaal 250 m² per bedrijf);

3.3.5 Integrale beleidsnota horeca 2009

Op 2 juli 2009 heeft de gemeenteraad de 'Integrale beleidsnota horeca 2009' vastgesteld. Het huidige aanbod in Haarlemmermeer is beperkt en versnipperd en heeft weinig attractiviteit door de onduidelijke structuur. De gemeenteraad wil deze situatie verbeteren. Met het nieuwe horecabeleid wil de gemeente bereiken dat er passende horecavoorzieningen nabij de leef-, werk- en verblijfsgebieden van de groeiende bevolking en het toenemende aantal bezoekers van de gemeente aanwezig zijn. En dat er een gezond investerings- en ondernemingsklimaat voor de horecasector is. Het beleid concentreert zich daarom op:

- het verbeteren van de vestigingsmogelijkheden in/bij met name de centrumgebieden van de grote kernen en de werk- en recreatiegebieden (ruimtelijk beleid);
- verbetering van de exploitatiecondities;
- gebiedsgerichte beleidsvoorstellen.

Het bestemmingsplan wordt gezien als het belangrijkste sturingsinstrument voor de realisering van het horecabeleid. De geactualiseerde bestemmingsplannen moeten flexibel kunnen inspelen op veranderingen en conceptontwikkelingen in de horecasector en voor de gehele gemeente moeten uniforme regelopties worden gehanteerd. In te actualiseren bestemmingsplannen worden de horecacategorieën 1 t/m 3 gebruikt. Deze staan omschreven in artikel 1 van de regels 'de begrippenlijst'. De horecacategorieën staan hieronder omschreven:

- **horecacategorie 1:** zelfstandige horeca-inrichtingen, hoofdzakelijk gericht op spijsverstreking en het verstrekken van alcoholvrije dranken aan bezoekers en werknemers van winkelgebieden, kantoor- en bedrijventerreinen, toeristisch-recreatieve gebieden e.d. Daaronder worden begrepen een ijssalon, lunchroom, snackbar, koffie/theehuis en andere naar aard en invloed op de omgeving hiermee gelijk te stellen horecabedrijven.
- **horecacategorie 2:** zelfstandige horeca-inrichtingen, hoofdzakelijk gericht op het verstrekken van alcoholhoudende dranken, maaltijden en het bieden van gelegenheid om te luisteren naar (mechanische) muziek. Daaronder worden begrepen een bar, restaurant en andere naar aard en invloed op de omgeving hiermee gelijk te stellen horecabedrijven.
- **horecacategorie 3:** zelfstandige, grootschalige horeca-inrichtingen (1.000 m² b.v.o. of meer), hoofdzakelijk gericht op het verstrekken van alcoholhoudende dranken in combinatie met het geven van gelegenheid tot het luisteren naar (live) muziek, het kunnen dansen en/of het bieden van ander vermaak en zelfstandige, grootschalige fastfoodvestigingen (1.000 m² b.v.o. of meer). Daaronder worden begrepen: partycentrum, discotheek, grootschalige fastfood en andere naar aard en invloed op de omgeving hiermee gelijk te stellen horecabedrijven.

Binnen A4 zone west wordt ten behoeve van de aanwezige bedrijvigheid ondersteunende horeca met een maximaal oppervlak van 150 m² per vestiging toegestaan. Daarnaast zijn, via een wijzigingsbevoegdheid, horecavestigingen tot en met categorie 2 toegestaan, onder voorwaarde dat de economische haalbaarheid dient te worden aangetoond en geen afbreuk wordt gedaan aan mogelijkheden van aangrenzende bestemmingen. In de Batterij in de Geniedijk kan via een wijzigingsbevoegdheid horeca categorie 1 gevestigd worden met een bijbehorend terras, mits voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid.

3.3.6 Integraal Ontwikkelingsplan A4 zone west (IOP)

Het IOP wordt gebruikt als leidraad voor de ontwikkeling van de A4 zone west. Het IOP gaat uit van een dynamisch groeimodel. Hierin is de ruimtelijke hoofdstructuur vastgelegd en een aantal ontwikkelingen benoemd die in de eerste fase gerealiseerd moeten worden.

Het IOP is gebaseerd op drie belangrijke peilers:

1. Beyond Logistics: de ontwikkeling van nieuwe, innovatieve markt- en gebiedsconcepten en daaraan gekoppelde dynamische, hoogwaardige vestigingsmilieus, gericht op de logistieke waardeketen.
2. Duurzaamheid: ACT en daarmee A4 zone west moet het meest duurzame bedrijventerrein worden van Europa, waarbij duurzaamheid verweven moet zijn met alle elementen: proces én inhoud.
3. Multimodaliteiten, noodzakelijk voor de creatie van het intermodale knooppunt. Dit zijn:
 - a. De Hoge snelheidsterminal (hierna: HST) Cargo Terminal: aanleg van een terminal met een bijbehorend consolidatiepunt, bedoeld voor vrachtvervoer van expresgoederen via de hogesnelheidslijn.
 - b. Truck parkeren: de aanleg van een beveiligde truckparkeervoorziening met een directe koppeling aan de verschillende modaliteiten zoals de snelweg, de cargoterminal en het luchthavenplatform.

- c. De OLV, die de verschillende modaliteiten ongestoord en bedrijventerreinen van ACT met elkaar verbindt.

In het IOP zijn enkele wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het Programma van Eisen:

1. Uitbreiding van de Groenblauwe hoofdstructuur van 200 meter langs de A4 naar een 650 meter breed groenblauw, open polderlandschap.
2. Verlaging van het programma van 170 hectare naar 137,2 hectare uitgeefbaar terrein, passend binnen de nieuwe verlaging van het areaal aan nieuwe bedrijventerreinen in de Metropoolregio Amsterdam (Plabeka II).
3. Aanwijzing van de bestaande Rijnlanderwegzone als een bijzonder milieu binnen het bedrijventerrein met handhaving van bestaande bebouwing en het realiseren van een autoluw karakter.
4. Handhaven van de bestaande woning aan de Rijnlanderweg in de 150 m zone van het Geniepark en hieraan gekoppeld beperkte nieuwbouw te realiseren.
5. Een schakelpunt tussen station en het Campus-milieu, in relatie tot de gehele stationsomgeving.

Daarnaast zijn door de raad enkele punten uit het IOP gewijzigd vastgesteld, te weten.

1. Niet in te stemmen met de thans door de GEM A4 zone west voorgestelde realisatie van een entreegebied in de 250 meter groenblauwe zone, gemeten vanuit het hart van de A4 en de GEM op te dragen een entreegebied te ontwerpen die recht doet aan de 250 meterzone, LIB en RIP Gasleiding Beverwijk - Wijngaarden
2. Niet in te stemmen met de opname van 5 nieuwe kruisingen in de Rijnlanderweg en de GEM op te dragen om in het inrichtingsplan het totaal aantal nieuwe kruisingen met de Rijnlanderweg substantieel te verlagen.
3. De voorgestelde nieuwe bebouwing aan de kop Rijnlanderweg buiten de 150 meterzone van het Geniepark te plaatsen.

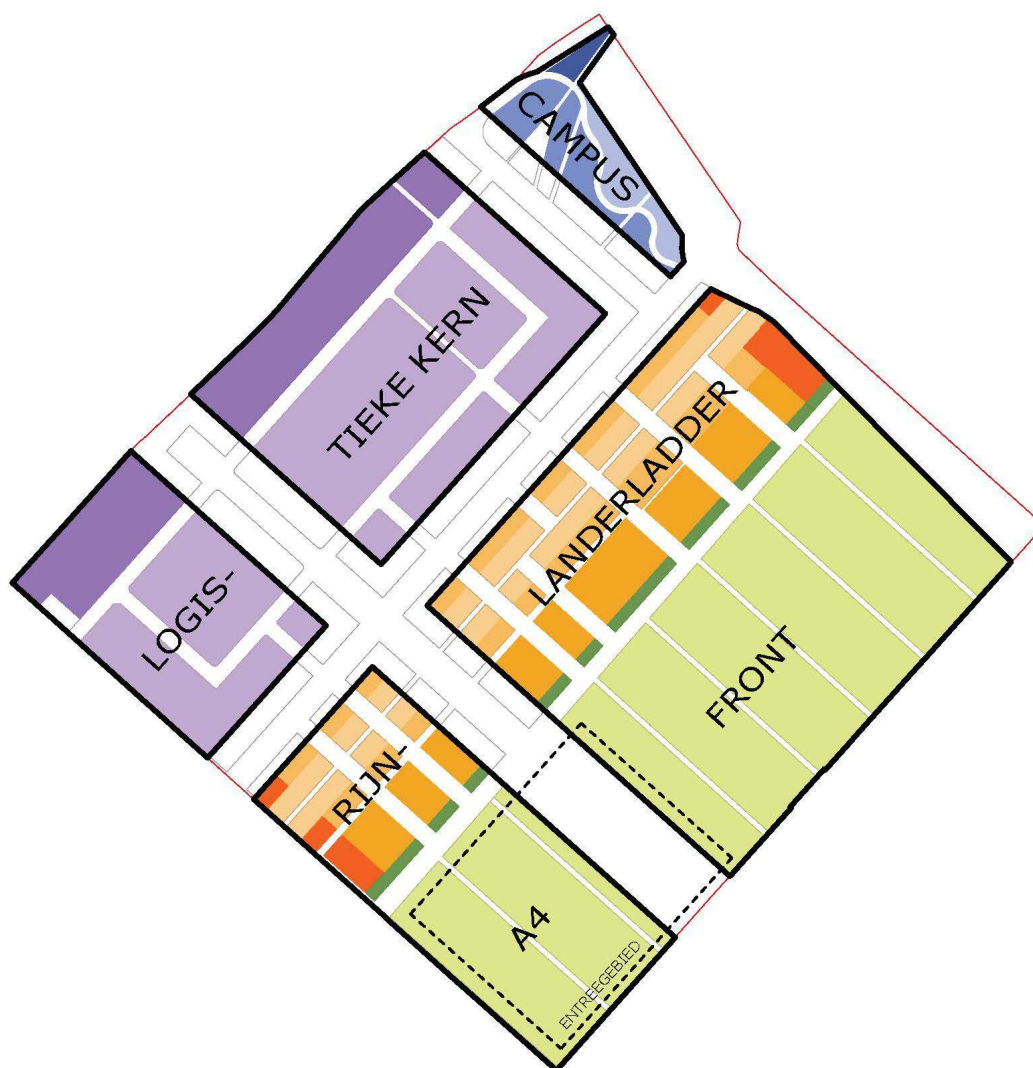
3.3.7 Conclusie

Het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1e herziening past binnen de kaders van het gemeentelijk beleid. Het programma van eisen, het IOP en de programmatische aanvullingen daarop zijn bepalend geweest voor de planologische invulling van het plangebied.

4 NIEUWE SITUATIE

4.1 Ruimtelijke structuur

Het voorliggende bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1e herziening voorziet in het planologisch en juridisch mogelijk maken van de eerste fase van het integraal ontwikkelingsplan A4 zone west (IOP). Hierbij is het ruimtelijke programma voor de eerste fase in diverse onderdelen verdeeld.



Nieuwe Ruimtelijke structuur

4.1.1 Wegenstructuur

Door het gebied loopt een langzaam verkeersroute voor zowel fietsers als voetgangers. Het is altijd mogelijk alle gebieden per fiets of te voet te bereiken. De Rijnlanderweg kent een afwaardering naar bestemmings- en recreatief verkeer. De nieuwe kavels langs de Rijnlanderweg kennen een ontsluiting aan de achterzijde van het kavel via de parallelstructuur. Ook de bestaande bedrijfskavels ontsluiten straks via de parallelstructuur en niet meer via de Rijnlanderweg.

Aansluiting A4 zone west op A4

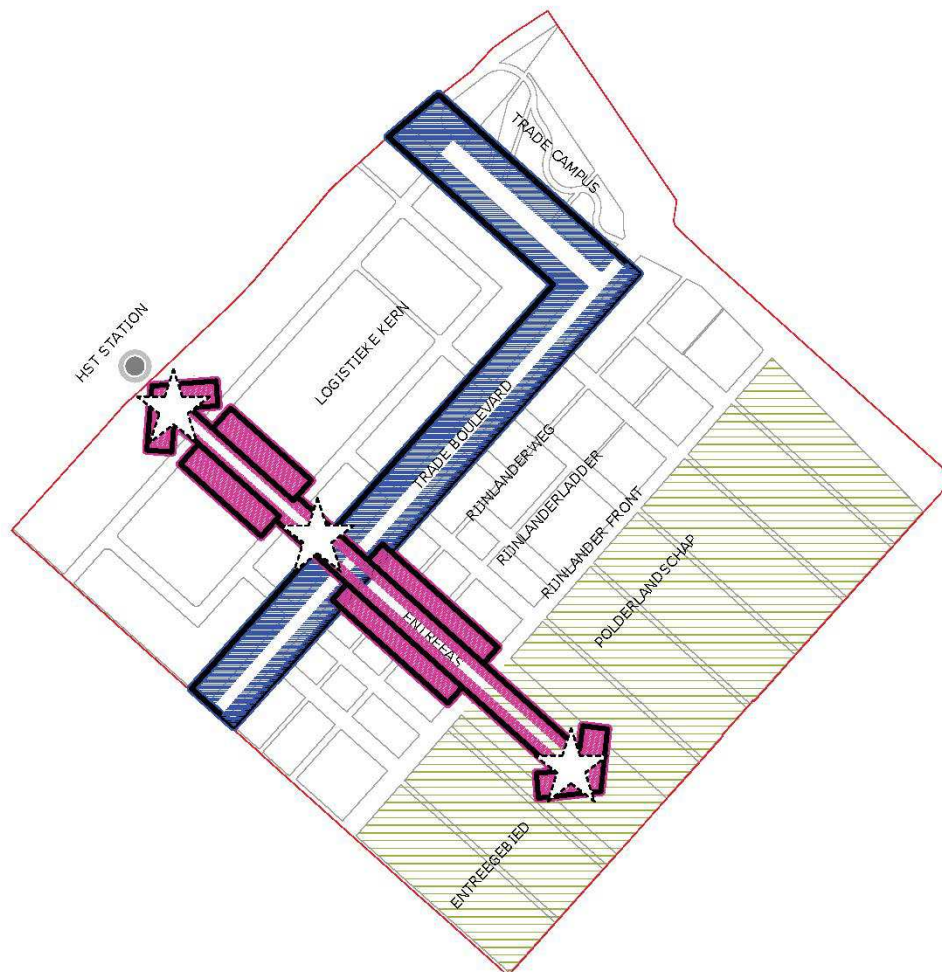
De A4 zone west heeft middels de Entree-as een directe aansluiting op de nieuwe afslag N201/A4. Deze zal medio 2013 opengesteld worden.

Netwerk

De hoofdstructuur is helder van opzet met een entree as vanaf de A4/N201 afslag die richting spoor loopt. Dit is ook de belangrijkste as voor de grootschalige logistieke verbindingen. Vanuit deze as vinden er aftakkingen plaats naar de parallelle wegen aan de Rijnlanderweg; de Nieuwe Rijnlanderweg (Trade Boulevard) en het Rijnlanderfront (dit zijn werknamen). Deze wegen zorgen voor de ontsluitingen van de functionele gebieden zoals hieronder beschreven.

De laatste twee ontsluiten de werkgebieden die anders via de Rijnlanderweg ontsloten zouden worden. De Rijnlanderweg krijgt een afwaardering tot een lokale en langzaam verkeersroute. Een directe verbinding met Beukenhorst Zuid is dan alleen mogelijk voor calamiteiten- en langzaam verkeer.

Tussen het oostelijk gedeelte van de Trade Boulevard en Rijnlanderfront is de ontsluiting voor bedrijven rondom de Rijnlanderweg ontworpen middels entreewegen. Voor het westelijk gedeelte van de Trade Boulevard geldt dat de ontsluiting aan de achterzijde van de bedrijven plaatsvindt, de logistieke kern.



Nieuwe verkeersstructuur

De locatie en aanduiding van het Entreegebied zijn onderdeel van een vervolgon ontwerp en daarbij hier figuratief. Dit is de hoofdontsluitingsas van het gebied aantakkend op de A4. De Entree-as heeft een breed groen profiel, met aan weerszijden bebouwing, waarin zowel vrachtverkeer, autoverkeer als langzaam verkeer mogelijk is. Het verbindt binnen het plangebied van het IOP de HST terminal met het gebied rondom de A4.

Trade Boulevard

De Trade Boulevard staat haaks op de Entree-as, parallel aan de Rijnlanderweg en is opgezet als handelsboulevard, waar aan het front aan weerszijden business-to-business activiteiten plaatsvinden, ondermeer op het vlak van marketing en sales, opleiding en training en experience en inspirience. Achter het front aan de westzijde van de Trade Boulevard bevinden zich grote logistieke loodsen. Aan de oostzijde komen kleinere loodsen, passend bij de korrel richting Rijnlanderweg.

Binnen het profiel zijn de volgende onderdelen ingepast: langzaam verkeer, autoverkeer, (H)OV en vrachtverkeer. In het plan is mogelijk gemaakt dat (H)OV wordt doorgetrokken naar de Bennebroekerweg. Dit geldt niet voor het overige verkeer.

Rijnlanderfront

Dit is een logistieke zone met het front aan de A4, grenzend aan de groene zone langs de A4. Het profiel voorziet in vrachtverkeer, autoverkeer en langzaam verkeer.

Rijnlanderweg

De opbouw van het profiel van de Rijnlanderweg verandert in principe in de eerste fase niet. De Rijnlanderweg blijft voor de aanliggende percelen wel bereikbaar vanaf de Bennebroekerweg.

(H)OV

In het profiel van de Trade Boulevard is rekening gehouden met een vrijliggende OV-verbinding in twee richtingen. Ambitie is om hier een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem te krijgen die de zuidkant van Hoofddorp en de Bollenstreek verbindt met station Hoofddorp. Voor de langere termijn is, conform de Structuurvisie, in de groenzone langs de A4 een reservering opgenomen voor een OV-verbinding richting Schiphol.

OLV

In het Masterplan ACT (vastgesteld in 2008) is een Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV) ontworpen. Deze (vrijliggende) truckbaan verbindt de logistieke terreinen SLP, Schiphol Zuidoost en A4 zone west van rail naar truck en lucht. Doel hiervan is om tijdgericht producten te kunnen vervoeren. Door buiten het infranet te blijven is de verbinding niet congestie gevoelig. Binnen de A4 zone west krijgt de OLV een plaats binnen het profiel van de Entree-as. De route richting vanaf de Entree-as naar Schiphol is nog een onderdeel van studie binnen ACT.

Parkeren

Uitgangspunt is dat het parkeren wordt opgelost op eigen terrein. Te allen tijde dient te worden voldaan aan hetgeen ten aanzien van de normering inzake parkeren is vastgelegd in het meest recente parkeerbeleid van de gemeente.

Fietsnetwerk

Er is een (fijnmazig) fietsnetwerk in het gebied door middel van vrijliggende fietspaden of fietsstroken.

4.1.2 Water

Algemeen

De watergangen volgen het stramien van de polder van Haarlemmermeer. De afwatering vindt plaats naar de Nieuwe Rijnlandertocht en naar de zone langs de A4 en aansluiting op het gemaal langs de Bennebroekerweg.

De structuur van ruime, beplante hoofdwegen en brede watergangen is geënt op het poldergrid van de Haarlemmermeer. De definitieve waterstructuur en de werking daar van zal in het Inrichtingsplan A4 zone west plaatsvinden. Dit in samenwerking tussen de GEM A4 zone west en het Hoogheemraadschap van Rijnland

Nieuwe Rijnlandertocht

In het hart van A4 zone west heeft de Rijnlandertocht een tweeledig doel. Het kanaal is de verbindende schakel in het watersysteem van dit poldervak. Daarnaast vormt het, tegelijkertijd met de ontsluitingswegen aan weerszijden, een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor bedrijven die voor een deel van hun bedrijfsvoering gericht zijn op representatie en uitstraling.

Waterzuiverende maatregelen

Zuivering van het water zal niet alleen plaatsvinden bij RWZI's maar ook daar waar mogelijk door waterzuiverende maatregelen, bijvoorbeeld met rietzegges binnen het gebied. Dit heeft niet alleen een ecologisch duurzame werking maar ook een esthetische uitstraling. De rietzegges, open water en ruimte geven het gebied een groene uitstraling.

4.1.3 Groen

Groene doorsteken

Door het gehele gebied lopen vanaf de Rijnlanderweg groenstroken in oost-west richting. Deze zorgen voor een open karakter in deze luwe zone en ze bieden plaats voor het toepassen van helofytenplekken als wel het oplossen van grote pakketten kabels en leidingen. In verdere ruimtelijke zin voorkomen ze het aaneenplakken van de bebouwing door afstand te creëren.

Geniepark

Een deel van de A4 zone west valt onder de ontwerpopgave van het Geniepark. Het toekomstige Geniepark is een park van circa 125 hectare, dat gedeeltelijk onderdeel uitmaakt van een aantal projecten en programma's en waarvan het grondeigendom versnipperd en het grondgebruik divers is.

Het voorlopig ontwerp is gebaseerd op een vijftal ontwerpprincipes:

- de lineariteit in het ontwerp maximaal benadrukken (benadrukken lengterichting, waarin de Geniedijk centraal staat);
- benadrukken van de twee heel verschillende zijden van het park (een aanval- en een verdedigingskant van de Stelling);
- het accentueren van de doorsnijdingen (spoorlijn, Rijnlanderweg, A4, Aalsmeerderweg en Ringvaart);
- een gevarieerde routing met de Geniedijk als hartlijn (fietspad aan de verdedigingskant, in de luwte van de wind);
- en het park moet vooral te zien en gebruiken zijn voor fietsers, wandelaars, automobilisten, treinreizigers en zelfs vanuit het vliegtuig of met de kano.

Op basis van voorgaande uitgangspunten is een ontwerp tot stand gekomen, waarbinnen vier deelgebieden worden onderscheiden, met ieder een eigen karakter:

- de Bomenweide aan de noordzijde van de Geniedijk;
- het Geniedijk-ensemble met het Voor- en Achterkanaal;
- het Schootsveld, de 150 m. zone aan de zuidzijde van de Geniedijk;
- de 'Dansende' parkrand, de 50 m te bebouwen zone.

Relatie met het bestemmingsplan A4 zone west 1e herziening

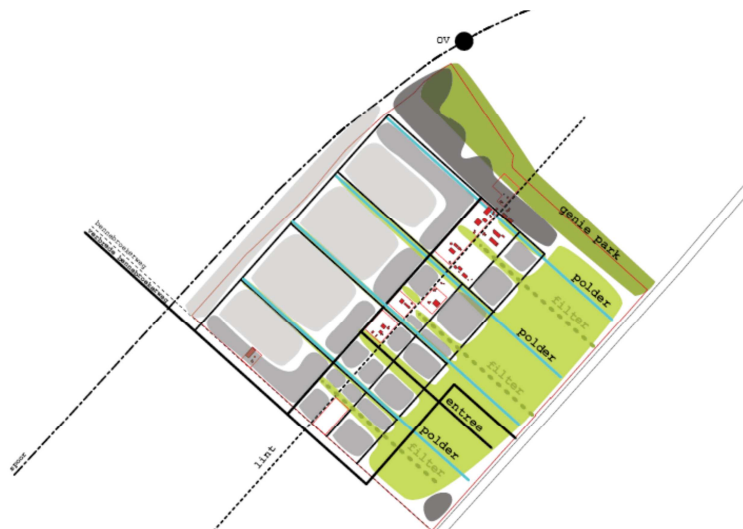
Bij de behandeling van het IOP van de A4 zone west in de raad is het beslispunt inzake het koppelen van nieuwe bebouwing aan de te handhaven bestaande woonkavel in de 150 meter onbebouwde zone op de kop van de Rijnlanderweg geschrapt. In het ontwerp van het Geniepark blijft de toekomstige bebouwing van de A4 zone west nu uit de bebouwingsvrije zone van 150 meter.

650 meter zone

De keuze voor een open, landschappelijke zone langs de A4 is vooral ingegeven als versteviging van de eerder geplande groene zone van 250 meter breed (gemeten uit het hart van de Rijksweg A4 langs de A4). Deze wordt uitgebreid naar 650 meter groen en blauw gebied - een open polder met sloten, vaarten, olifantsgras, droge berging, grasland en akkers.

Bomenstructuur

In tegenstelling tot de Haarlemmermeerse methode van het planten van bomen in de oost-west richting is de voornaamste grote aanplant van bomen nu in noord-zuid richting. De definitieve keuze van de bomen zal in het inrichtingsplan plaatsvinden. Gedacht wordt aan het ontwerpen van een bomendepot zodat in vrij korte tijd volwassener bomen in het gebied geplant kunnen worden. Of dat depot in het gebied komt, is nog niet bekend.



Groenblauwe structuur

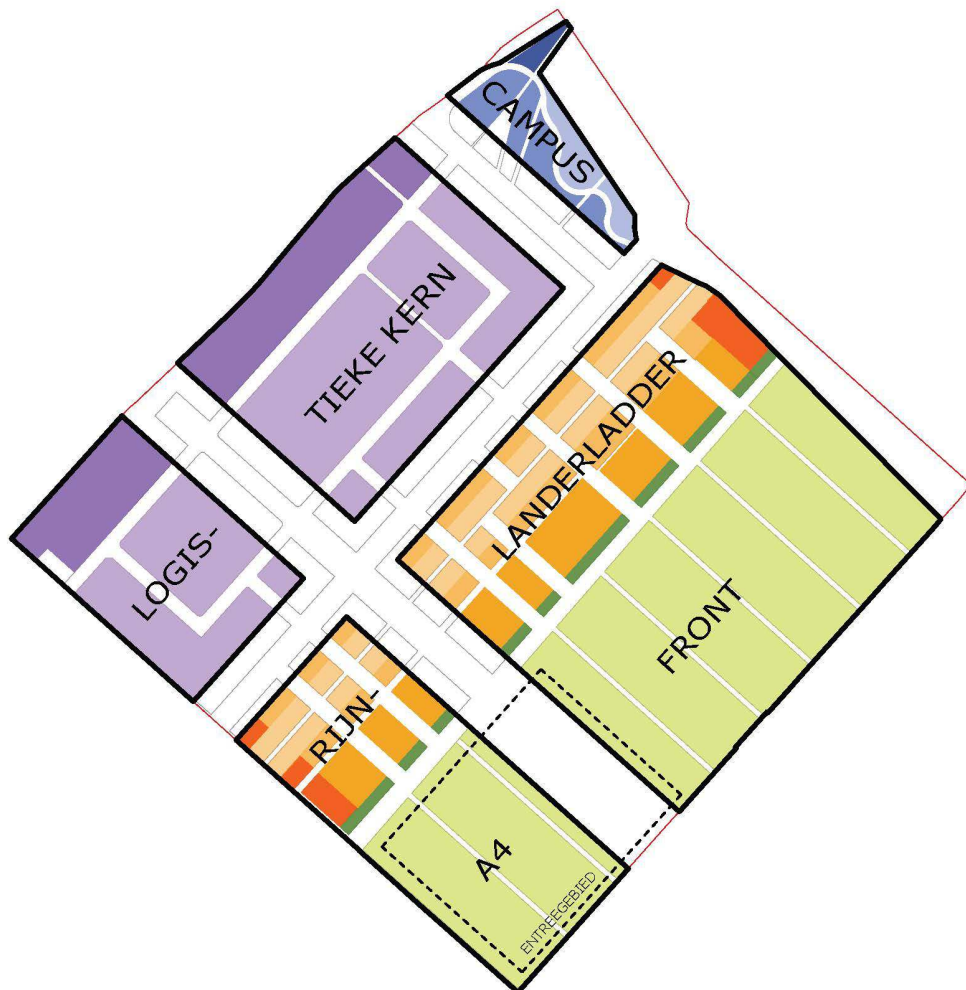
4.1.4 Bebouwing

De bestaande polderstructuur en de Rijnlanderweg zijn een belangrijke en waardevolle basis gebleken voor de ruimtelijke ordening en organisatie van het gebied.

De grootte van de bebouwing loopt vanuit het midden van het gebied naar buiten toe op. De Rijnlanderweg heeft een grootte en hoogte die gelijk is aan de huidige. Hier is nu ook de functie wonen mogelijk. Hierdoor blijft de korrel, de ruimte tussen de bebouwing, redelijk gelijk. Opvulling is op termijn een mogelijkheid maar hoger en extreem groter niet. Vanuit de Rijnlanderweg westelijk via de schurenzone, komen de eerste logistieke gebouwen met tradefuncties rondom de Tradeboulevard. Hier is een hogere dichtheid mogelijk en zal de bebouwing ook hoger kunnen. Hier is alleen maar sprake van werkfuncties. Achter de Tradeboulevard zit de grote logistieke kern met een mogelijkheid van verdichten tot 75% en een hoogte van 30 meter. Aan de oostzijde van de Rijnlanderweg achter de schurenzone ligt een logistieke zone met bij het bedrijf behorende kantoorbebouwing. Ook hier is het bouwen onder een grotere dichtheid en hoogte mogelijk.

Rondom de entree as zal daar waar mogelijk een aaneengesloten wand worden gecreëerd met bebouwing tot een maximum van 25 meter.

De campus aan de noordwestzijde zal een lossere bebouwingsopzet krijgen. Mogelijkheden tot het bouwen onder hogere dichtheid en grotere hoogtes zijn daar mogelijk.



4.2 Programmatisch

4.2.1 Fasering

De A4 zone west kent een fasering binnen het bestemmingsplan. Afhankelijk van de vraag en ambitie zal gekeken worden waar dit plaatsvindt. De eerste fase zal in de noordwesthoek plaatsvinden en bestaat uit een eerste deel van de campus, Trade Boulevard en logistieke kern

4.2.2 Reclame

Welstandsnota 2013

Reclame is een publieke aanprijzing van een bedrijf, een product of een dienst. Reclames op borden, lichtreclames en spandoeken of vlaggen vormen een belangrijk en beeldbepalend element van de openbare ruimte. In gebieden met commerciële functies zijn reclames op hun plaats en verhogen ze de visuele aantrekkingskracht van de omgeving, hoewel daar een kritische grens aan verbonden is. In andere gebieden zijn bepaalde reclame-uitingen ongewenst.

In veel gevallen is voor het voeren van reclame een vergunning nodig. Dit kan zijn een omgevingsvergunning of een vergunning op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (als reclame geen bouwwerk is, maar wel een verlichte handelsreclame en bij vlaggen en spandoeken). In beide gevallen wordt getoetst aan de reclamecriteria. Tevens wordt het heersende welstandsbeleid voor het betreffende gebied in de beoordeling meegenomen.

De invloed die reclame op de omgeving heeft, hangt niet alleen van de reclame-uiting af maar ook van de omgeving. Op sommige locaties kan de invloed van reclame heel groot zijn. Daar zal een zware welstandstoets gelden, mogelijk in combinatie met het opstellen van een beeldkwaliteitsplan. Op plekken waar reclame weinig of nauwelijks invloed op de omgeving heeft zoals op een bedrijventerrein, kan echter een zeer beperkte welstandstoets plaatsvinden die enkel excessen tegengaat.

Reclame-uitingen

Alle aanvragen om een omgevingsvergunning ten behoeve van een reclame-uiting dienen getoetst te worden aan redelijke eisen van welstand. In het reclamebeleid wordt onderscheid gemaakt tussen reclame op bedrijventerreinen en reclame elders. Ook wordt op bedrijventerreinen onderscheid gemaakt tussen gevels die zich langs de hoofdinfrastructuur bevinden (snelwegen en hoofdwegen zoals A4, A5, A9 en N205) en overige gevels. Langs de hoofdinfrastructuur zijn de reclamemogelijkheden beperkter dan elders.

Er kan een aanvullende reclameparagraaf aan het beeldkwaliteitsplan worden toegevoegd waarin specifieke eisen voor reclame kunnen worden omschreven. Deze paragraaf zal door de raad moeten worden vastgesteld wil het afwijkend aan de welstandsnota kunnen functioneren.

Een permanente reclame-uiting voldoet in principe aan redelijke eisen van welstand als aan de hieronder vermelde criteria wordt voldaan. Wanneer niet aan deze wordt voldaan kan de commissie van de reclamecriteria afwijken, onder de voorwaarde dat zij dit goed motiveert.

De welstandsnota 2013, die op 4 juli 2013 door de Raad is vastgesteld zegt het volgende over de reclame op bedrijventerreinen:

Plaatsing en aantal op bedrijventerreinen

- bij nieuwbouw moet reclameruimte in het architectonisch ontwerp worden geïntegreerd en de voor reclame geschikte plaatsen moeten op de bouwaanvraag/tekeningen worden vastgelegd;

- geen reclame-uitingen die het uitzicht op de openbare ruimte of het open landschap ernstig schaden;
- langs de hoofdinfrastructuur geen reclames die boven de dakrand uitsteken of op de dakrand geplaatst zijn;
- uitsluitend reclame-uitingen voor diensten of producten, die in het pand plaatsvinden respectievelijk worden verkocht, zijn toegestaan;
- maximaal één reclame-uiting per gevel, met uitzondering van bedrijfsverzamelgebouwen. Er kan een uitzondering gemaakt worden wanneer één ervan de naam van het gebouw/de instelling betreft;
- bij bedrijfsverzamelgebouwen is in het geval van één gezamenlijk entree maximaal één verzamelbord toegestaan met eventueel de naam van het gebouw;
- bij bedrijfsverzamelgebouwen met separate entrees is per bedrijf bij/boven de entree maximaal één reclame-uiting van het betreffende bedrijf toegestaan;
- indien sprake is van meerdere ondernemingen in een pand waardoor er meerdere reclame-uitingen zijn, dienen deze reclame-uitingen in een eenduidige vormgeving qua positie en afmeting op het pand te worden aangebracht.

Algemene vormgeving reclames aan de gevel op bedrijventerreinen

- in voorgevel reclame-uiting als zelfstandig element vormgeven, waarbij de maatvoering en detailleringen zijn afgestemd op en harmoniëren met de oorspronkelijke gevel;
- geen lichtbakken aan de randen van bedrijventerreinen en langs hoofdinfrastructuur.
- geen mechanisch bewegende delen;
- geen lichtcouranten of knipperende lichtreclame met veranderlijk licht (qua kleur en intensiteit).

Gevelreclames evenwijdig aan de gevel op bedrijventerreinen

- niet breder dan 50% van de gevelbreedte, met een maximum van 5 meter;
- langs de hoofdinfrastructuur of grenzend aan een woongebied uitgevoerd in open letters of in losse letters en tekens;
- langs de hoofdinfrastructuur of grenzend aan een woongebied de letters niet hoger dan 0,75 m, met dien verstande dat de reclame-uiting omringd wordt door de achterliggende gevel. In geval van hoogbouw, waarbij reclame hoog op de gevel van het gebouw wordt geplaatst, kan de welstandscommissie afwijken van de hoogte;
- logo's dienen per geval door de welstandscommissie worden beoordeeld.

Reclames loodrecht op de gevel op bedrijventerreinen

- afmeting maximaal 1,0 x 1,0 x 0,25 m, met dien verstande dat het bedrijventerrein; niet grenst aan een woongebied. In dat geval maximaal 0,5 m².

Gevelvlaggen of banieren aan of op de gevel op bedrijventerreinen

- maximaal 3 gevelvlaggen of 3 banieren per gevel;
- lengte van de banieren niet langer dan 40% van de gevellengte en niet breder dan 1,50 m.

Reclame-uitingen los van de gevel op bedrijventerreinen

- geen reclame-uitingen die het uitzicht op de openbare ruimte of het open landschap ernstig schaden;
- geen reclame-uitingen op verkeersrotondes;
- maximaal 3 vrijstaande vlaggenmasten of banieren;
- maximaal één vrijstaande reclame-uiting per erf, anders dan vlaggen of banieren;
- reclamezuilen niet hoger dan 2,50 m en niet breder dan 0,75 m;

- logistieke aanwijsborden ten behoeve van verzamelbedrijfsgebouwen niet hoger dan 4,00 m en niet breder dan 1,50 m;
- indien er op een bedrijventerrein reeds met omgevingsvergunning opgerichte reclamezuilen met een grotere afmeting dan hiervoor vermeld aanwezig zijn, gelden deze zuilen als zogenaamde trendsetter en voldoet de reclame-uiting tot deze maatvoering aan redelijke eisen van welstand. Wanneer er sprake is van meerdere uitvoeringen mag een nieuwe zuil de afmetingen hebben van de grootste reeds vergunde zuil.

4.2.3 Logistiek

Er zijn twee grote logistieke gebieden binnen dit bestemmingsplan. Een aan de A4 zijde en het grote logistieke kerngebied tussen de Schipholspoorlijn en de Tradeboulevard. Deze laatste heeft een directe verbinding met het OLV en in de toekomst met de HST cargo terminal. Naast de twee grotere kernen is aan weerszijden van de Rijnlanderweg achter de eerste lijn van bebouwing ook logistiek mogelijk, alleen op een kleinere, qua omvang, schaal.

4.2.4 Campus

Aan de noordwestzijde van het gebied tegen de geniedijk en station NS aan ligt de campus. Hier is het mogelijk een milieu te creëren waar juist de wereld van en rondom de logistiek tot een hoger niveau getild kan worden. Uitwisseling van kennis staat hier bij voorop. Dit kunnen (uiteindelijk) opleidings- en kennisinstituten, exposurecentra 's en R&D faciliteiten etc. zijn. Ook is het mogelijk om hier een hotel bij bijhorende voorzieningen te vestigen. Aan de oostzijde van de campus is nu een groenstrook in de verbeelding opgenomen. Het IOP voorziet voor deze strook in de toekomst een voortzetting van het concept campus. Hier zal in een toekomstig bestemmingsplan invulling aangegeven worden.

4.2.5 Trade Boulevard

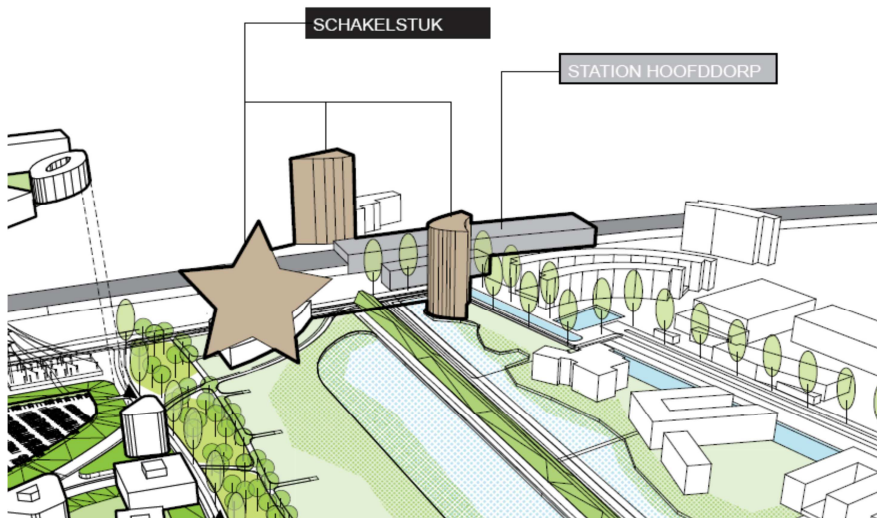
Deze 'handelsboulevard' is het visitekaartje van de handel en ook een plek waar de handel te zien is. Hiervoor is het mogelijk marketing en sales activiteiten te vestigen in onder anderen showrooms. Uitgangspunt is wel dat hier geen verkoop plaatsvindt.

4.2.6 Entreegebied

Afwijkend van het IOP is afgesproken het entreegebied (voorheen icoon/ markeerpunt) uit het bestemmingsplan te laten en hier binnen de bestemmingsplanperiode van 10 jaar een aparte procedure voor te voeren. Dit vanwege beleidsafwijkingen rondom de A4, onduidelijkheid programma over het programma en externe veiligheid. Voor het entreegebied zal een afzonderlijk bestemmingsplan met een beeldkwaliteitsplan opgesteld worden.

4.2.7 Schakelpunt

Het NS-station Hoofddorp heeft, met onder andere de Zuidtangent, een goed functionerend regionaal en lokaal OV-net. Hier wordt de verbinding tussen station Hoofddorp en Campus vormgegeven als een markant gebouw in het Geniepark ter hoogte van het station. Dit gebouw staat niet op zichzelf, maar vormt een schakel tussen station, Geniepark en de Trade en Logistics Campus. De reden waarom eenmalig bebouwing wordt voorgesteld, is dat het Geniepark hiermee een passende ruimtelijke beëindiging krijgt en dat een aantrekkelijke verbinding met het station gerealiseerd kan worden. Bovendien wordt de achterliggende infrastructuur afgeschermd.



Impressie locatie Schakelstuk

In plaats van de achterkant van een logistiek bedrijventerrein voorziet dit gebouw in zowel een voordeur als voorkant aan de stationsomgeving van Hoofddorp. Het geeft A4 zone west betekenis als een ontwikkeling die ook een sterke OV-relatie kent.

Voor het Schakelpunt zal een afzonderlijk bestemmingsplan met een beeldkwaliteitsplan opgesteld worden.

4.3 Beeldkwaliteitsplan en welstand

Er is een directe relatie tussen het bestemmingsplan en de welstandsnota. Onderdelen als ruimtelijk beeld en kwaliteit zijn niet direct vast te leggen in het bestemmingsplan, maar hebben wel grote invloed. De inrichtingsvoorstellen voor zowel de openbare ruimte als gebouwen, de ruimtelijke kwaliteit, zullen een uitwerking krijgen in het Beeldkwaliteitsplan (BKP). Het BKP zal een paragraaf voor zowel de welstandsnota als voor het bestemmingsplan bevatten die worden overgenomen. Voor het bestemmingsplan betekent dit dat uitspraken over onder andere hoogte en breedte in het BKP vertaald zijn.

4.3.1 Inrichtingsplan

Volgend op het IOP, het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan is er ook een inrichtingsplan in de maak. Deze geeft een technische uitwerking van zowel de bovengrondse als ondergrondse infrastructuur en die van water en groen zijn. Voor elke (deel)fase zal er een inrichtingsplan tot stand komen.

4.3.2 HST Cargo

Deze ontwikkeling valt nog niet onder dit bestemmingsplan maar zal waarschijnlijk plaatsvinden in de volgende fase. Doel is om producten die over rail zijn vervoerd (of gaan worden) hier zullen worden opgeslagen, verwerkt of vervoerd. Het moet ook een belangrijke overslag worden tussen rail, lucht en weg.

4.4 Ambities van A4 zone west in duurzaamheid

4.4.1 Duurzaamheid als drager

Duurzaamheid is een belangrijke drager voor de ontwikkeling van A4 zone west: A4 zone west wordt een internationaal referentiepunt op het gebied van duurzaamheid. Duurzaamheid in A4 zone west is verweven in het gehele concept: van proces tot uitvoering en van inrichting tot management.

Vanuit het basisprincipe 'uitvoeren van concrete projecten met de nu voor handen zijnde methoden en technieken', wordt ingezet op een reeks concrete maatregelen binnen A4 zone west. Om focus aan te brengen en een realistisch doel te stellen, is ervoor gekozen om een selectie te maken uit de voorhanden zijnde Guidance Duurzaamheid ACT. In deze Guidance staan meer dan 100 verschillende maatregelen. Voor A4 zone west wordt gefocust op 27 voor dit gebied sterke en realiseerbare maatregelen. Afspraken over de ambitie en uitvoering zijn vastgesteld in het Convenant Duurzaamheid.

5 ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

5.1 Water

5.1.1 Wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

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

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Ook is via de Invoeringswet Waterwet de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast de Waterwet blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust 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. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

Het Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan geldt voor de planperiode 2009-2015. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. Het heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan formuleert een antwoord op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeert in duurzaam waterbeheer.

Provinciaal waterplan Noord-Holland 2010-2015, "Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren"

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 Hoogheemraadschap van Rijnland

In het Waterbeheerplan (WBP) geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland aan wat de ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het WBP legt meer dan voorheen accent op de uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn en blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. De waterkwantiteit wordt geregeld door een goede inrichting van het complete watersysteem in combinatie met goed beheer en onderhoud. Daarbij wil het Hoogheemraadschap dat het watersysteem toekomstvast wordt gemaakt.

De keur

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

Waterplan Haarlemmermeer

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

5.1.2 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 ondersteunt. De eerste 3 principes zijn met name van toepassing bij gewijzigd gebruik. De gemeente neemt een en ander ook over in haar Structuurvisie.

5.1.3 Keur en Beleidsregels 2009

Per 22 december 2009 is een nieuwe Keur in werking getreden, alsmede nieuwe Beleidsregels die in 2011 geactualiseerd zijn. Een nieuwe Keur is nodig vanwege de totstandkoming van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan deze Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De "Keur en Beleidsregels" maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk 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), die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt. De Keur en Beleidsregels zijn te vinden op de website: www.rijnland.net.

5.1.4 Riolering en afkoppelen

Overeenkomstig het rijksbeleid geeft Rijnland de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits het doelmatig is. De voorkeursvolgorde voor de omgang met afvalwater houdt in dat het belang van de bescherming van het milieu vereist dat:

- a) het ontstaan van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- b) verontreiniging van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- c) afvalwaterstromen gescheiden worden gehouden, tenzij het niet gescheiden houden geen nadelige gevolgen heeft voor een doelmatig beheer van afvalwater;
- d) huishoudelijk afvalwater en afvalwater dat daarmee wat biologische afbreekbaarheid betreft overeenkomt, worden ingezameld en naar een afvalwaterzuiveringsinrichting getransporteerd;
- e) ander afvalwater dan bedoeld in onderdeel d:
 - zo nodig na zuivering bij de bron, wordt hergebruikt;
 - lokaal, zo nodig na retentie of zuivering bij de bron, in het milieu wordt gebracht.

De gemeente kan gebruik maken van deze *voorkeursvolgorde* bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Deze *voorkeursvolgorde* is echter geen dogma. De uiteindelijke afweging zal lokaal moeten worden gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal moet staan.

5.1.5 Zorgplicht en preventieve maatregelen voor Hemelwater

Voor de verwerking van hemelwater wijst Rijnland op de zorgplicht en op het nemen van preventieve maatregelen. Het verdient aanbeveling daar waar mogelijk aandacht te besteden aan maatregelen bij de bron. Preventie heeft de voorkeur boven 'end-of-pipe' maatregelen. Uitgangspunt is dat het te lozen hemelwater geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater mag veroorzaken en emissie van vervuilende stoffen op het oppervlaktewater waar mogelijk wordt voorkomen door bijvoorbeeld:

- duurzaam bouwen;
- het toepassen berm- of bodempassage;
- toezicht en controle tijdens de aanlegfase en handhaving tijdens de beheerfase ter voorkoming van verkeerde aansluitingen;
- het regenwaterriool uit te voeren met (straat)kolken voorzien van extra zand- slibvang
- of zakputten (putten met verdiepte bodem) op tactische plekken in het stelsel;
- adequaat beheer van straatoppervlak, straatkolken en zakputten (straatvegen en kolken/putten zuigen);
- het toepassen van duurzaam onkruidbeheer;
- de bewoners, gebruikers en beheerders voor te lichten over de werking van de riolering
- en een juist gebruik hiervan;
- het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en repareren
- en chemische onkruidbestrijding.

Daar waar ondanks de zorgplicht en de preventieve maatregelen het te lozen hemelwater naar verwachting een aanmerkelijk negatief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit, kan in overleg tussen gemeente en waterschap gekozen worden voor aanvullende voorzieningen, een verbeterd gescheiden stelsel of - als laatste keus - aansluiten op het gemengde stelsel. Ook kan de gemeente in overleg met het waterschap kiezen voor een generieke "end-of-pipe" aanpak. Deze keuze moet dan expliciet gemaakt worden in het GRP.

5.1.6 Onderzoek

Voor de ontwikkeling van de eerste fase van A4 zone west zal het huidige watersysteem worden aangepast (fase 1.1). Tussen Gemeente Haarlemmermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en

de initiatiefnemer is een convenant Water afgesloten. Centraal in dit convenant staat op gebied van water een duurzaam en robuust watersysteem. In de huidige polder wordt water via poldersloten ingezameld en afgevoerd naar de Kagertocht en naar het Voorkanaal. Deze beide wateren hebben eveneens een doorvoerfunctie voor water afkomstig uit de zuidoostelijke polders naar het gemaal dat noordwestelijk ligt van de projectlocatie.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein A4 zone west ligt in peilvak GH-52.140.05 waar de volgende waterpeilen worden nagestreefd: zomerpeil NAP -6,07 m; winterpeil NAP -6,27 m. In overleg met het Hoogheemraadschap is vanuit duurzaamheid voor gekozen voor het gebied te komen tot een flexibel waterpeil met een streefwaterpeil van NAP -5,85 m dat mag uitzakken naar NAP -6,05 m. Bij de ontwikkeling wordt rekening gehouden met het toekomstige streefpeil voor het gehele peilgebied. Binnen deze peilaanpassing is er expliciet aandacht voor de bestaande bebouwing. Reeds in fase 1.1. zal worden voorzien in de aanleg van duikers om de waterafvoer te kunnen blijven garanderen, maar zal rond de bestaande bebouwing nog niet naar dit nieuwe peil worden overgegaan.



Binnen de ontwikkeling is het voornemen ruim 211 hectare verharding aan te brengen in de vorm van daken, wegen en parkeerplaatsen (omgerekend circa 58%). Mede ter compensatie voor de toename van het verhard oppervlak, wordt voorzien in de aanleg van watergangen binnen het plangebied en een centrale brede watergang die de Rijnlandertocht wordt genoemd. Dit betreft een berging van 17,8 hectare. Bij een berekende peilstijging vanaf NAP -5,45 m zal de groene berging inunderen. Dit is een gebied van 11 hectare in het zuidoostelijk deel van het terrein. In de extreme toets situatie T=100 zal 293.000 m³ water worden geborgen. Deze berging wordt tijdelijk aangesproken en zal na 4 tot 8 dagen weer leeg zijn gelopen. Deze 'groene berging' als piekwaterberging bestaat uit een verlaagd gebied dat alleen bij een zeer extreme regensituatie tijdelijk onder water zal lopen. Op deze wijze wordt rekening gehouden met het Luchthaven Inrichtingsbesluit dat beperking stelt aan de aanleg van waterpartijen. Uitgangspunt is een maximalisatie van het open water versus de groene berging. Opgemerkt wordt dat het inrichtingsplan en ook het waterhuishoudingsplan zich in de afrondende fase bevindt en dat oppervlakken nog beperkt kunnen wijzigen.

Het plan zet in op aantoonbare duurzaamheid die wordt uitgedrukt in een duurzaam en robuust watersysteem dat in hoge mate de eigen broek op kan houden en in het behalen van een hogere waterkwaliteit dit vooral gelet op de een grotere ecologische diversiteit. De ontwikkeling onderscheidt 3 deelgebieden te weten: Logistiek; Rijnlanderladder en de Groene Berging. Deze gebieden kennen verschillende ambities en functies waarbij de hoogste ecologische doelen worden nagestreefd in de 'groene berging'. Er is aandacht voor voorzuivering door afstromend regenwater van verhardingen via

een bermassage naar watergangen en door de voorterreinen in Logistiek te voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Om de waterkwaliteit in dit kwelgebied ook in een periode van droogte hoog te houden, wordt ingezet op een circulatieplan waarbij stroming van water binnen het plan wordt verkregen door een circulatiepomp. Binnen het deelgebied de Rijnlanderladder is hierbij ingezet op een zuivering door doorstroomde rietkragen.

Watertoets

Dit Waterhuishoudingsplan is in intensief overleg met gemeente en Hoogheemraadschap tot stand gekomen en kent reeds een hoge mate van ambitie. De initiatiefnemer heeft daarnaast de mogelijkheid om bij de uitgifte van kavels met toekomstige gebruikers nog extra maatregelen op kavelniveau toe te passen en daarmee op individueel niveau verder onderscheidend te zijn.

Medio mei 2013 zal volgens verwachting het definitieve waterhuishoudingsplan worden vastgesteld door de convenantpartijen. Dit plan betreft een totaalvisie voor de ontwikkeling waarbinnen de ontwikkelingsfase 1.1. als eerste concreet zal worden aangelegd. Deze fase 1.1. is eveneens selfsupporting in berging en zuivering, met het verschil dat de ecologische inrichting van de 'groene berging' in de latere fasen staat gepland.

5.1.7 Conclusie

Voor het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkelingen op het watersysteem. Hieruit blijkt dat de voorgenomen ontwikkelingen geen negatieve gevolgen hebben voor het watersysteem.

5.2 Bodem

5.2.1 Wet- en regelgeving

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

- Sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- Licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden);
- Schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden).

Voor alle typen grond speelt de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit (BsB) en de Vrijstellingsregeling grondverzet een rol. Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde en de milieuhygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden (BGW's). Bodemgebruikswaarden zijn een product van het functiegericht saneringsbeleid "Van Trechter naar Zeef". Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Dit besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.

Bij het toekennen van bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het bijzonder wanneer een nieuw ruimtelijk plan voorziet in nieuwe ontwikkelingen, is het van belang om bij de planvoorbereiding onderzoek naar de bodemkwaliteit te laten uitvoeren. Een bestemming kan pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is voor een nieuwe of aangepaste bestemming. Daarbij is wettelijk bepaald dat een omgevingsvergunningplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers en het milieu.

5.2.2 Onderzoek

Voor het bestemmingsplan is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmeringen vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.2.3 Conclusie

De aanwezige bodemkwaliteit levert geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkelingen.

5.3 Flora en fauna

5.3.1 Wet- en regelgeving

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 dus 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. Deze wet heeft niet alleen als doel de zeldzame plant- en diersoorten, maar alle in het wild voorkomende soorten in stand te houden. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden.

De Flora- en faunawet is een raamwet en werkt volgens het "nee-tenzij" principe. Alle flora en fauna is in beginsel beschermd. Bij algemene maatregel van bestuur worden beschermde planten- en diersoorten aangewezen. De wet geeft aan dat het verboden is beschermde inheemse planten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te onwortelen of op een andere manier van hun groeiplaats te verwijderen. Tevens is het verboden om de beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, opzettelijk te verontrusten, nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, weg te nemen of te verstoren.

5.3.2 Onderzoek

Voor het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkelingen op aanwezige flora en fauna. In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies weergegeven.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt nabij het Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid, Botshol, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck en de beschermde natuurmonumenten Oosteinderpoel, Geerpolder Plas, Oeverlanden Braassemermeer. In het aanvullend MER is aandacht besteed aan stikstofdepositie in relatie tot de Natura2000-gebieden en de beschermde natuurmonumenten. Omdat significante effecten niet uit te sluiten zijn is een passende beoordeling uitgevoerd.

Hierin is onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om de geringe toename van stikstofdepositie te mitigeren. Het betreft een pakket aan maatregelen, afgestemd op het betreffende gebied en afhankelijk van de aanwezige habitattypen. Daarnaast is het mogelijk mitigerende bronmaatregelen te treffen. Te denken valt aan het overnemen van ammoniakrechten van lokale agrariërs.

Soortenbescherming

In het plangebied komen beschermde soorten voor. Het betreft zowel algemene soorten amfibieën en grondgebonden zoogdieren (tabel 1) als de zwaarder beschermde (broed)vogels met en zonder jaarrond beschermde nesten, vleermuizen en de Kleine modderkruiper. Ook wordt niet uitgesloten dat de Bittervoorn en Europese Meerval in het plangebied voorkomen. Er zijn geen beschermde plantensoorten in het plangebied waargenomen.

Effectbeschrijving

Negatieve effecten op beschermde tabel 1-diersoorten (in casu algemene amfibieën en grondgebonden zoogdieren) bij uitvoer van het plan kunnen niet uitgesloten worden. De gunstige staat van instandhouding van de soorten komt niet in gevaar. Er geldt zodoende een vrijstelling voor deze soorten voor ruimtelijke ontwikkelingen. Er is voor de tabel 1-soorten geen ontheffing nodig.

Vogels

Met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid broeden er jaarlijks vogels langs de oevers, op de akkers, de bomenlaan en op de woonerven. Indien de werkzaamheden gedurende het broedseizoen plaatsvinden, gaan zeer waarschijnlijk nesten en jonge vogels verloren. Dit is in strijd met de Flora- en faunawet. Er is ten aanzien van vogels geen ontheffing mogelijk voor de uitvoer van het plan. Effecten dienen zodoende voorkomen te worden. Dit kan door buiten het broedseizoen te werken of het plangebied voor aanvang van de werkzaamheden ongeschikt te maken voor broedgevallen.

Het voorkomen van nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten wordt niet uitgesloten. Indien er in het kader van de uitvoer van het bestemmingsplan bomenkap plaatsvindt, dient eerst onderzocht te worden of deze jaarrond beschermde nesten bevatten. Ook moet onderzocht worden of het plangebied functioneel onderdeel uitmaakt van een jaarrond beschermde verblijfplaats (nest). Indien jaarrond beschermde nesten of het hierbij horende functioneel leefgebied verloren gaan wordt in strijd met de Flora- en faunawet gehandeld. Er is ten aanzien van vogels geen ontheffing mogelijk voor de uitvoer van het plan. Effecten dienen zodoende voorkomen te worden.

Vissen

Effecten op vissen (Kleine modderkruiper, Europese Meerval en Bittervoorn) worden niet uitgesloten. Ontheffing voor deze soorten is niet nodig indien afdoende maatregelen genomen worden om negatieve effecten te voorkomen. Deze maatregelen moeten zowel voorkomen dat verstoring optreedt en dat er per saldo geen afname is van leefgebied. Voor mogelijke maatregelen kan aangesloten worden bij de soortenstandaard van de Kleine modderkruiper en Bittervoorn (december 2011) op de website van het ministerie van EL&I (www.hetlnvloket.nl). Deze maatregelen kunnen ter goedkeuring middels een ontheffingsaanvraag worden voorgelegd aan Dienst Regelingen van het ministerie van ELI. Ook indien niet afdoende maatregelen genomen kunnen worden dient ontheffing te worden aangevraagd voor deze soorten. Reden is gelegen in werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen.

Amfibieën, reptielen, grondgebonden zoogdieren en ongewervelden.

Op het terrein zijn tijdens het veldbezoek geen amfibieën, reptielen, grondgebonden zoogdieren en ongewervelden waargenomen. Deze zijn ook niet te verwachten. Er zijn daarom geen negatieve effecten voor deze soorten.

Zoogdieren, vleermuizen

Effecten op vleermuizen worden niet uitgesloten. Een inventarisatie moet aantonen wat de functie van het gebied voor vleermuizen is. Indien vaste rust- en verblijfplaatsen verloren dreigen te gaan, moeten maatregelen genomen worden om negatieve effecten te voorkomen. Indien dit niet mogelijk is dient ontheffing worden aangevraagd. Hierbij dient te worden aangetoond dat er sprake is van een reden van groot openbaar belang.

5.3.3 Conclusie

- De uitvoering van het plan dient buiten het broedseizoen van vogels te plaats te vinden.
- Er is aanvullend onderzoek nodig naar het voorkomen van vleermuizen en van vogelnesten en het daarbij behorend functioneel leefgebied die jaarronde bescherming genieten. Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek kan een Flora- en faunaontheffing vereist zijn voor de vleermuizen. Hierbij dient te worden aangetoond dat er sprake is van een reden van groot openbaar belang. Voor vogels is voor onderliggend plan geen ontheffing mogelijk en dienen maatregelen genomen te worden om overtreding te voorkomen.
- Er dienen mitigerende maatregelen te worden genomen voor de Bittervoorn, Kleine modderkruiper en Europese Meerval. Bij de Dienst Regelingen van het ministerie van ELI dient een Flora- en faunaontheffing aangevraagd te worden voor deze soorten.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1 Wet- en regelgeving

Nederland tekende in 1992 het Verdrag van Malta dat de omgang met het Europees archeologisch erfgoed regelt. Aanleiding voor dit verdrag was dat het Europese archeologische erfgoed in toenemende mate bedreigd werd. Niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van dit erfgoed in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden.

De Beleidsnota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer gaat in een breed kader in op cultuurhistorie in de gemeente Haarlemmermeer. Het monumentenbeleid en het archeologiebeleid in algemene zin komt in deze nota aan bod. Binnen het gemeentelijk monumentenbeleid is een belangrijke taak weggelegd voor de monumentencommissie. De taak van de monumentencommissie is omschreven in de gemeentelijke monumentenverordening. In de Nota Ruimtelijk Beleid en Archeologie Haarlemmermeer wordt uiteengezet hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) in ruimtelijke plannen en bij vergunningverlening.

Stelling van Amsterdam

De Stelling van Amsterdam is door het Rijk aangewezen als Nationaal Landschap. Nationale landschappen zijn gebieden met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten, en in samenhang daarmee bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. Landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van nationale landschappen moeten behouden blijven, duurzaam beheerd en waar mogelijk worden versterkt. De provincies zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van het beleid voor de nationale landschappen.

De Stelling van Amsterdam is een militaire verdedigingslinie rond de hoofdstad van Nederland. In 1881 werd met de bouw begonnen. In 1963 werd de militaire status van de verdedigingslinie opgeheven. De Stelling van Amsterdam is in 1991 op de provinciale monumentenlijst geplaatst. In 1996 is de Stelling van Amsterdam door UNESCO op de Werelderfgoedlijst geplaatst. De Stelling van Amsterdam kent twee identiteiten: Nationaal Landschap (cultuurlandschap) en UNESCO monument (militaire verdedigingslinie). Beide identiteiten dragen bij aan de kernkwaliteiten (waarden) van de Stelling van Amsterdam.

In november 2009 heeft de raad de nota Visie op de Geniedijk vastgesteld. In deze nota zijn de doelstellingen van het gemeentelijk beleid geformuleerd en worden voorstellen gedaan voor een toekomstig beter gebruik van de Geniedijk. Het gemeentelijk beleid zet in op concrete activiteiten die aansluiting vinden bij het algemeen geformuleerde landelijk en provinciaal beleid.

5.4.2 Onderzoek

Archeologische monumenten

Door Raap is in 2012 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Uit het bureauonderzoek blijkt dat voor het gebied een lage archeologische verwachting geldt. Een uitzondering hierop zijn twee zones langs de Rijnlanderweg. Hier kunnen mogelijk nog bouwhistorische resten aanwezig zijn. Het gaat om bestaande bebouwing, waar geen bodemingrepen plaatsvinden. Wanneer op deze plekken ontwikkeld wordt dient een inventariserend veldonderzoek te worden uitgevoerd.

Het gehele plangebied kunnen zich vanaf 4,4 tot 9,7 m minus maaiveld (-mv) resten bevinden van tijdelijke kampementen van jager-verzamelaars uit de Oude en Midden Steentijd. Aangezien niet dieper dan 4 m –mv wordt gegraven is de kans op verstoring klein en hoeft geen aanvullend onderzoek te worden uitgevoerd. Wel worden er funderingspalen gebruikt die dieper dan 4 m –mv worden geheid. Hiervoor geldt echter dat deze zeer weinig tot geen verstoring van het archeologisch bodemarchief veroorzaken.

Cultuurlandschappen en gebouwde monumenten

In het plangebied bevindt zich de Stelling van Amsterdam (Unesco werelderfgoed en Nationaal Landschap) als belangrijk structurerend element. Hierbij zijn met name de openheid van de kernzone en de lijnvormige structuur van de monumentenzone belangrijke waarden die behouden dienen te blijven. Met dit bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die de kwaliteiten van de Stelling van Amsterdam kunnen aantasten.

5.4.3 Conclusie

In het plangebied zijn geen aardkundige monumenten en waarden, archeologische monumenten en waarden aanwezig die worden aangetast.

5.5 Geluid

5.5.1 Wet- en regelgeving

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder is bepaald 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 dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. Indien dit geluidsniveau wordt overschreden kan de gemeente een hoger geluidsniveau toestaan de zogenaamde "Hogere waarde". De Hogere waarde mag enkel worden verleend indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting te 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 "zware lawaaimakers" als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB niet te boven gaan. De op 1 januari 2007 geldende ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

Luchtverkeerslawaai

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

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder is bij de vaststelling van een bestemmingsplan het noodzakelijk dat een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd naar de geluidbelasting op gevels van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en andere geluidsgevoelige terreinen, die binnen de geluidszone van een weg vallen. Langs wegen bevindt zich een zone, waarvan de breedte is opgenomen in artikel 74 van de Wet geluidhinder. De zonebreedte is bij wegverkeer afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied ligt. Buitenstedelijk is het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend in de zone van een auto(snel)weg. Het overige gebied is binnenstedelijk. Geen zone hebben wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 kilometer

¹Conform 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.

per uur of waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidniveaukaart vaststaat, dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de weg 50 dB of minder bedraagt. Bij het toekennen van nieuwe bestemmingen in het bestemmingsplan, zal de geluidsbelasting onderzocht moeten worden. Vastgesteld zal moeten worden dat de toegekende bestemming op akoestisch gebied realiseerbaar is.

5.5.2 Onderzoek

Voor het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hierin is gekeken naar de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten als gevolg van industrie, wegverkeer, railverkeer en luchtvaartverkeer. In het onderzoek voor het bestemmingsplan is getoetst of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor het aspect geluid. Ook voor het bestemmingsplan is de geluidsbelasting van bedrijven, wegverkeer, railverkeer en luchtvaart bepaald.

Industrie

Bij de meeste woningen binnen het plangebied bedraagt de geluidsbelasting minder dan 55 dB(A). Voor vijf woningen is de geluidsbelasting hoger (maximaal 67 dB(A), maar deze wordt niet veroorzaakt door de nieuwe ontwikkelingen. Het gaat hier om bestaande situaties, waarbij de hoge geluidsbelasting wordt veroorzaakt door het eigen bedrijf of door het naastgelegen, bestaande bedrijf.

Voor het geluid vanwege de bedrijven zijn geen grenswaarden gesteld, maar wordt in lijn met de Wet geluidhinder voor gezoneerd industrieterrein 50 dB(A) als richtwaarde gehanteerd. Door de gemeente dient daarom afgewogen te worden of maatregelen om de geluidsbelasting bij de bestaande woningen te verlagen overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In dit stadium kunnen maatregelen bestaan uit het aanpassen van de indeling van het bedrijventerrein zodat er een grotere afstand wordt gehouden tussen de woningen en de percelen voor de bedrijven en/of plaatselijk alleen lagere milieucategorieën toestaan.

Wegverkeer

De geluidsbelasting vanwege de meeste wegen is lager dan 48 dB, de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï. Wel blijkt dat op de locaties Rijnlanderweg 950, 1037 en 1089 sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï. Voor deze locaties is een hogere grenswaarde procedure gevolgd. Hierbij is ook gekeken naar het gecumuleerde geluidsniveau. In de onderstaande tabel zijn de hogere grenswaarden weergegeven.

Tabel: Hogere grenswaarden bestemmingsplan A4 Zone West

Adres	Hoogte	Geveloriëntatie	Weg*	Hogere waarde
Rijnlanderweg 950	1,5 m	ZW	Nieuwe wegen in plangebied	49 dB
	4,5 m	ZW	Nieuwe wegen in plangebied	50 dB
Rijnlanderweg 1037	1,5 m	ZW	Nieuwe wegen in plangebied	49 dB
	4,5 m	ZW	Nieuwe wegen in plangebied	50 dB
Rijnlanderweg 1089	1,5 m	ZW	Nieuwe wegen in plangebied	50 dB
	4,5 m	ZW	Nieuwe wegen in plangebied	50 dB

* de nieuwe wegen in het plangebied zijn weergegeven in rood op Afbeelding 4.1 van het onderzoeksrapport "deelonderzoek wegverkeer Schiphol Trade Park", Witteveen en Bos, 15 oktober 2013

Railverkeer

De geluidsbelastingen vanwege de het railverkeerslawaaï zijn bij de woningen maximaal 48 dB, dat lager is dan de grenswaarde voor railverkeerslawaaï van 55 dB. Vanuit het aspect railverkeerslawaaï zijn er dus geen knelpunten.

Luchtvaart

De geluidsbelastingen vanwege de luchtvaart bedragen bij de woningen in het plangebied tussen de 61 en 66 dB. Omdat alle woningen in het gebied al bestaand zijn en er geen nieuwe woningen zijn geprojecteerd geeft deze geluidsbelastingen geen belemmering voor het plan.

5.5.3 Conclusie

Geluid vormt geen belemmering voor de realisatie van de in het bestemmingsplan opgenomen ontwikkelingen. Het bestemmingsplan voldoet aan de eisen ten aanzien geluid.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Wet- en regelgeving

Wet luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit. 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 AMvB's en Ministeriele Regelingen.

Wet Milieubeheer

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. 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)², of
- Het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)³.

²De AMvB 'Niet In Betekenende Mate bijdragen' legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3%-grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀). Dit komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen 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

De ontwikkelingen die binnen het bestemmingsplan A4 zone west 1^e herziening worden mogelijk gemaakt vallen geheel binnen het NSL. Voor de volledigheid zijn echter ook twee onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de ontwikkelingen op de luchtkwaliteit (Arcadis, 18 september 2012; Wittenveen + Bos, 6 september 2013).

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat voor de gevoelige functies (woningen) in het plangebied geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde. Ook op de grens van het bedrijventerrein zijn de immissieconcentraties lager dan de grenswaarden.

Daarnaast zijn de jaren 2015 tot en met 2021, als het NSL niet meer geldt, met behulp van interpolatie in beeld gebracht, waarbij voor een aantal maatgevende punten een interpolatieberekening is gedaan. Uit deze berekeningen blijkt dat in 2015 alleen bij het adres Kruisweg 463, 1437 CL Rozenburg sprake zal zijn van een overschrijding van stikstofdioxide. De bewoner van dit perceel heeft er zelf voor gekozen hier te blijven wonen. In het bestemmingsplan Schiphol is om deze reden op het perceel een persoonsgebonden aanduiding gelegd. Zodra de betrokken bewoner is overleden of vertrokken mag het pand niet meer als woning gebruikt worden.

Voor het aspect luchtkwaliteit is hiermee aangetoond dat er wordt voldaan aan een goed woon- en leefklimaat.

5.6.3 Conclusie

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van de in het bestemmingsplan opgenomen ontwikkelingen. Het bestemmingsplan voldoet aan de eisen ten aanzien van de luchtkwaliteit.

³Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Wet- en regelgeving

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (REVI II)' zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. 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.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit 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).

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (REVI II)' zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. 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.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit 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

Voor het bestemmingsplan is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd. Hierin zijn de volgende risicobronnen bekeken:

- Bedrijven met propaantanks.
- DPO leiding,
- 380 kV leiding.
- Rijksweg A4, de toetsing aan de Circulaire staat in 3.3.1.

- Verbindingsweg A4-Bennebroekerweg en Nieuwe Bennebroekerweg
- Hoge druk aardgasleidingen.

Propaantanks

Drie propaantanks op drie adressen langs de Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg zijn kleiner dan 3 m³. De veiligheidsafstanden i.v.m. de opslag van propaan zijn volgens het Activiteitenbesluit 10 meter vanaf de opslagtank en de opstelplaats van de tankwagen.

DPO-leiding

De DPO-leiding is eigendom van de Defensie Pijplijn Organisatie (DPO). Op basis van het product, aardolie, als ook de diameter van de leiding is de PR10-6 contour 0 meter. Om deze reden liggen er geen kwetsbare objecten binnen de PR10-6. Het invloedsgebied reikt tot een afstand van 15 meter vanaf de leiding. De nieuwbouwplannen voor de bebouwing liggen buiten dit invloedsgebied. Bij de aanleg van de verbindingsweg dient wel rekening gehouden te worden met deze DPO-leiding.

Wegen

Voor de A4 en de verbindingsweg (A4- Bennebroekerweg en Nieuwe Bennebroekerweg) is conform de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen een groepsrisicoberekening uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde blijft. De A4 en verbindingsweg leveren daarom ook geen problemen op voor de ontwikkelingen die worden mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan. Een verdere verantwoording van het groepsrisico is niet nodig.

Gasleidingen

Langs het plangebied A4 zone west lopen enkele hoge drukaardgasleidingen van de Gasunie. Een nieuwe aardgasleiding van de Gasunie tussen Beverwijk en Wijngaarden passeert het plangebied (W-529-01 en W515-12). Doordat er geen sprake is van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen een PR 10-6 contour voldoet het bestemmingsplan aan de normen voor het plaatsgebonden risico. Uit het onderzoek blijkt dat de invulling van het plangebied bij alle onderzochte leidingen niet leidt tot een verandering van het groepsrisico.

5.7.3 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan geconcludeerd worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de gebruiks- en bouw mogelijkheden die worden geboden in het bestemmingsplan.

5.8 Geur

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.

5.8.1 Onderzoek

In het plangebied zijn er geen bedrijven aanwezig waarvoor een minimale afstand tot een geurgevoelig object aangehouden dient te worden. Vanuit bedrijven en milieuzonering worden wel eisen gesteld aan de afstand van een bedrijf tot gevoelige objecten vanuit het aspect geur. Bij een bedrijfsuitbreiding of een nieuw vestiging van een bedrijf dient de richtafstanden (ten aanzien van geur) uit de bedrijvenlijst van dit bestemmingsplan aangehouden te worden.

5.8.2 Conclusie

Op basis van het bovenstaande worden er geen belemmering verwacht van aanzien van geurhinder.

5.9 Lichthinder

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

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

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

De kern van het beleid ten aanzien van licht is dat donkerte hoort tot een van de kernkwaliteiten van het landschap onder het kopje belevingskwaliteit. Het rijksbeleid is gericht op het in beeld brengen, realiseren en veiligstellen van de gewenste leefomgevingkwaliteit door het terugdringen van verstoring door activiteiten op het platteland (geluid, licht, stank). Ook worden het gebruik van energiezuinige (straat)verlichting bij gemeenten en provincies bevordert met behoud van kwaliteit en (verkeers)veiligheid.

5.9.1 Onderzoek

Voor het bestemmingsplan is een lichtonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er vanuit lichthinder geen belemmeringen zijn voor de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt binnen dit bestemmingsplan.

5.9.2 Conclusie

Op basis van het bovenstaande worden er geen belemmering verwacht van aanzien van lichthinder.

5.10 Bedrijven en milieuzoneringen

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen). De VNG-brochure 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.

5.10.1 Onderzoek

Percelen Rijnlanderweg met bestemming 'Gemengd - 2'

Voor de percelen langs de Rijnlanderweg met de bestemming 'Gemengd - 2' is gebruikgemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging. Voor de overige bestemmingen geldt de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen. De Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging wordt gehanteerd in gebieden met (enige mate van) functiemenging en om gebieden waar functiemenging wordt nagestreefd. In deze staat wordt niet gewerkt met richtafstanden tussen bedrijfsactiviteiten en milieugevoelige functies maar zijn bedrijfsactiviteiten ingedeeld in categorieën die zijn gebaseerd op de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten direct naast of boven woningen. Deze Staat van Bedrijfsvestigingen is als bijlage 2 bij de regels opgenomen. Toegestaan zijn activiteiten in categorie A of B.

Bestaande bedrijven Rijnlanderweg

Langs de Rijnlanderweg zijn in de loop der jaren enkele bedrijven met verschillende milieucategorieën gevestigd. De bestaande bedrijven op het bedrijventerrein zijn zeer verschillend qua omvang. Daarnaast loopt de mate van hinder die zij veroorzaken ook sterk uiteen. De milieucategorie varieert van 1 tot en met 3.2 in de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen. Uitgangspunt is dat alle bestaande bedrijven positief zijn bestemd.

Lijst van toegelaten bedrijfstypen

Als bijlage 1 bij de regels is een lijst van toegelaten bedrijfstypen opgenomen, de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen. Als een bedrijf zich op een bepaalde locatie in het plangebied wil vestigen, wordt getoetst of het bedrijf in de toegestane milieucategorie valt. Daarnaast wordt getoetst of het type bedrijf is opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Bedrijvigheid die niet voorkomt op de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar die daarmee gelijk te stellen is, is toelaatbaar door middel van een afwijking.

De Staat van bedrijfsactiviteiten bestaat uit een selectie uit de VNG- bedrijvenlijst, die is afgestemd op de specifieke mogelijkheden en de gewenste invulling en de beoogde beeldkwaliteit van het bedrijventerrein. Daarnaast zijn fysiek op deze locatie 'onmogelijke' activiteiten uit de lijsten verwijderd.

Bedrijventerrein A4 zone west

Op het logistieke bedrijventerrein A4 zone west worden bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 4.2 toegestaan. Langs de Rijnlanderweg wordt maximaal milieucategorie 2 toegestaan in verband de milieuhinder voor de aanwezige woningen, behouden bestaande bedrijven. In bestemmingsplan zijn voor de nieuwe ontwikkelingen de richtafstanden uit de VNG- brochure aangehouden voor de minimale afstand van nieuwe bedrijven tot gevoelige bestemmingen (zie onderstaande tabel). Bij de aan te houden richtafstanden is vanwege de functiemenging uitgegaan van gemengd gebied (A4, Schiphol, diverse al aanwezige bedrijven).

Milieucategorie	Minimale richtafstand*
1	0
2	10
3.1	30
3.2	50
4.1	100
4.2	200

* Gemengd gebied

5.10.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat geen bedrijven binnen of nabij het plangebied aanwezig zijn die vanuit bedrijven en milieuzonering (geur, stof, geluid, gevaar) of licht belemmeringen opleveren. Ook levert de ontwikkeling van het bedrijventerrein geen belemmeringen op voor de rondom het plangebied aanwezige bebouwing.

5.11 Luchthavenindelingbesluit

5.11.1 Wet- en regelgeving

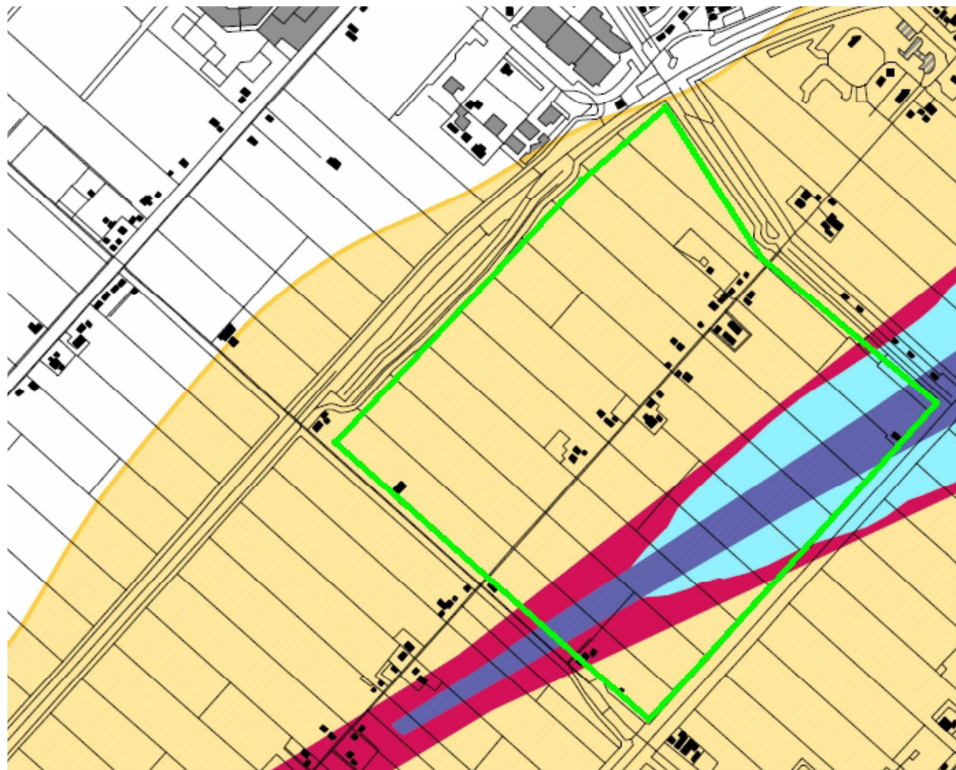
Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Indien het plangebied gelegen is binnen het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en milieu. Er zal overleg moeten plaatsvinden met de VROM-inspectie, de inspectie Verkeer en Water en de Luchtverkeersleiding Nederland. Het gaat daarbij om afwegingen die moeten worden gemaakt met betrekking tot hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

5.11.2 Onderzoek

Bebouwingsbeperkingen

Een groot deel van het plangebied valt binnen het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit. Zie onderstaande figuur (paars, blauw, roze en geel). Deze zijn hieronder toegelicht.



bebouwingsbeperkingen LIB

Met het bestemmingsplan worden geen van de ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met de bebouwingsbeperkingen uit het LIB.

Veiligheidssloopzone (Zone 1 Luchthavenindelingbesluit (paars))

Binnen een veiligheidssloopzone zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of van bedrijven en gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB.

Geluidssloopzone (Zone 2 Luchthavenindelingbesluit (blauw))

Binnen een geluidssloopzone zijn geen gebouwen toegestaan behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of van bedrijven en gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB.

Veiligheidscontour Plaatsgebonden Risico 10-6 (zone 3 Luchthavenindelingbesluit (rood))

Binnen de 10-6 individueel risicocontour zijn geen gebouwen toegestaan. Behoudens bestaand gebruik en gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt dit strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB. In de Liede Zuid wordt weliswaar een bestemming "Bedrijventerrein" op deze gronden gelegd, doch er worden geen gebouwen toegestaan.

Zone beperkingen geluid en veiligheid / de 58 dB8A L-den contour (zone 4 Luchthavenindelingbesluit (geel))

Deze contour is berekend op basis van scenario's met invoergegevens voor 2005 en 2010. De regeling rond zone 4 is neergelegd in artikel 2.2.1 lid 4 van het LIB. In zone 4 zijn geen beperkingen gesteld aan nieuwe bedrijfsbebouwing, maar wel aan bebouwing ten dienste van zogenaamde "gevoelige bestemmingen". Nieuwe bebouwing ten behoeve van deze functies is niet toegestaan. In het LIB zijn deze geclassificeerd als woningen, woonwagens, woonschepen, gebouwen met een gezondheidszorgfunctie en gebouwen met een onderwijsfunctie. Ook hier mag bestaand gebruik doorgang vinden.

Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt dit strijdig zijn met deze beperkingen uit het LIB.

Hoogtebeperkingen

Daarnaast zijn in het LIB hoogtebeperkingen aangegeven. Het plangebied kent in het LIB een maximale bebouwingshoogte van circa 10 tot 37,5 meter, gerelateerd aan de referentiehoogte van Schiphol (-4,00 m NAP). Hoger bouwen is alleen mogelijk met een verklaring van geen bezwaar, na afweging door de VROM- Inspectie, de inspectie Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersleiding Nederland. In de bestaande situatie komen geen hoogtes voor die strijdig zijn met het LIB. De hoogtebeperkingen zijn opgenomen in bijlage 2 van de regels.

Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met de hoogtebeperkingen uit het LIB.

Vogelprotectiegebied

Het plangebied valt geheel binnen het gebied dat beperkingen oplegt ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen. Tot de vogelaantrekkende bestemmingen worden in het Luchthavenindelingbesluit genoemd (artikel 2.2.3): industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen, opslag of verwerking van afvalstoffen, natuurreservaten en vogelreservaten, moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 hectare. Dit laatste geldt voor nieuw aan te leggen water. Ook hier is een verklaring van geen bezwaar mogelijk als kan worden aangetoond dat 'zaken of activiteiten' geen vogelaantrekkende werking hebben.

Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met het LIB ten aanzien van vogelprotectiegebieden aangezien geen wateroppervlakten worden aangelegd die groter zijn dan 3 hectare. De vogelaantrekkende werking vanwege opslag en verwerking van afvalstoffen zal ook beperkt zijn aangezien er zich op het bedrijventerrein vooral bedrijven zullen vestigen die puin- en ijzermaterialen opslaan en verwerken.

5.11.3 Conclusie

Uit het bovenstaande is af te leiden dat de ontwikkelingen in het bestemmingsplan niet strijdig zijn met het LIB.

5.12 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

In een ruimtelijk plan dienen 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, afvalwaterleidingen, e.d. Indien dergelijke leidingen in het plangebied voorkomen zullen deze als zodanig bestemd moeten worden, inclusief de afstand die vrijgehouden moet worden van bebouwing is ter bescherming van de leiding. Om graafschade te voorkomen en de veiligheid van de graver en de directe omgeving te bevorderen, heeft het Ministerie van Economische Zaken het initiatief genomen tot de Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten (WION), beter bekend als de 'Grondroerdersregeling'. Daarnaast is nog beleid en regelgeving ten aanzien van (externe) veiligheid.

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

5.12.1 Onderzoek

In het gebied liggen een aantal kabels en leidingen. Bij de inrichting van het plangebied wordt rekening gehouden met de aanwezige kabels en leidingen en waar nodig ruimtelijk ingepast. Derhalve vormen de aanwezige kabels en leidingen binnen het plangebied geen belemmering. Wanneer leidingen moeten worden verlegd zal dit conform de Grondroerdersregeling worden uitgevoerd.

5.12.2 Conclusie

Bij de inrichting van het plangebied wordt rekening gehouden met de aanwezige kabels en leidingen en waar nodig ruimtelijk ingepast. Derhalve vormen de aanwezige kabels en leidingen binnen het plangebied geen belemmering. Wanneer leidingen moeten worden verlegd zal dit conform de Grondroerdersregeling worden uitgevoerd.

5.13 Explosieven

Op de opslag van munitie en/of explosieven is de Circulaire Opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik" van toepassing. Deze circulaire kent een effectbenadering in tegenstelling tot het Besluit externe veiligheid inrichtingen, dat een risicobenadering kent. Er worden categorieën explosieven onderscheiden waarvoor per categorie aan te houden afstanden gelden. Binnen deze afstanden mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn.

5.13.1 Onderzoek

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 niet gesprongen explosieven in het plangebied aanwezig zijn.

5.13.2 Conclusie

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

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

5.14 M.e.r.-(boordelings)plicht

Milieueffectrapportage is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r.. De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. In het Besluit m.e.r. staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D-lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

5.14.1 Onderzoek

Voor het bestemmingsplan is gekeken naar ontwikkelingen die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kennen. Hierbij is één activiteit die mogelijk m.e.r.-(beoordelings)plichtig is, te weten:

- de aanleg van een bedrijventerrein (categorie 11.3 D-lijst, Besluit m.e.r.).

De aanleg van een bedrijventerrein (cat. 11.3, D-lijst Besluit m.e.r.).

Het bedrijventerrein A4 zone west wordt gefaseerd ontwikkeld. In fase 1 (tot 2023) wordt 50,6 hectare netto bedrijventerrein ontwikkeld. Bruto bedraagt het gebied 170 hectare. In dat geval betreft het een activiteit zoals genoemd onder activiteit 11 in bijlage D van het Besluit m.e.r. 1994 (zie onderstaande tabel).

M.e.r.-beoordelingsplichtig	Plannen	Besluiten
11. Woningbouw, stedelijke ontwikkeling, industrieterrein		
11.3 Aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein, indien oppervlakte > 75 ha.	Structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet.	Plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdeel a en b van de Wet ruimtelijke ordening, danwel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet.

Echter, de ontwikkelingen van het terrein A4 zone west tot 2023 kan niet los gezien worden van de ontwikkelingen zoals die voorzien zijn tot 2040. In de eindfase wordt bruto 347 hectare ontwikkeld. De drempelwaarde van 75 hectare wordt zeker overschreden wanneer de ontwikkeling in samenhang wordt beschouwd. Om deze reden is de voorgenomen activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Vanwege de omvang van het bedrijventerrein worden op voorhand aanzienlijke milieugevolgen verwacht. Om deze reden en omdat het bestemmingsplan een kader vormt voor toekomstige m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit, is de m.e.r.-beoordelingsprocedure overgeslagen en wordt momenteel een m.e.r.-procedure doorlopen.

Kader voor toekomstige m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten

M.e.r.-plicht	Plannen	Besluiten
21 Industriële activiteiten		
21.6 Oprichting geïntegreerde chemische installatie	Structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1 eerste lid en 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Besluiten waarom de afdeling 3.4 van de Algemene bestuursrecht en afdeling 13.2 van de Wet milieubeheer van toepassing zijn.

M.e.r.-beoordelingsplicht	Plannen	Besluiten
32 Metaalbewerking		
32.7 Oprichting, wijziging of uitbreiding van testbanken voor motoren, reactoren, turbines of installaties voor bouw of reparatie van luchtvaartuigen reparatie van vliegtuigen.	Structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1 eerste lid en 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Besluiten waarom de afdeling 3.4 van de Algemene bestuursrecht en afdeling 13.2 van de Wet milieubeheer van toepassing zijn.

Gelet op de activiteiten die in het IOP zijn beschreven, is het niet uit te sluiten dat het in procedure brengen van het bijbehorende bestemmingsplan kaderstellend is voor activiteiten en bijbehorende besluiten uit andere categorieën van de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. In de onderstaande tabel zijn de relevante activiteiten, plannen en besluiten opgenomen. Vanwege het feit dat het bestemmingsplan een kader vormt voor deze mogelijk toekomstige m.e.r.- (beoordelings)plichtige besluiten geldt voor het vaststellen van het bestemmingsplan een m.e.r.-plicht.

5.14.2M.e.r-procedure

Op 24 januari 2012 is de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) door het college van B&W vastgesteld en vrijgegeven voor raadpleging en advies. De betrokken instanties zijn benaderd en eenieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Alleen de Rijksdienst Cultureel Erfgoed heeft een reactie gegeven. Deze wijst op het belang het borgen van de kwaliteiten van de Geniedijk.

De commissie m.e.r heeft op 28 maart 2012 advies uitgebracht over de Nota Reikwijdte en Detailniveau, na overleg met de gemeenteraad. De reacties en het advies zijn verwerkt in een definitieve Nota Reikwijdte en Detailniveau, deze is via het college van B&W ter besluitvorming gestuurd aan de gemeenteraad.

Op 24 juni 2013 heeft de Commissie voor de m.e.r. een toetsingsadvies over het MER Bestemmingsplannen A4 Zone West uitgebracht. Daaruit blijkt dat de Commissie bij de toetsing van het MER een aantal tekortkomingen heeft gesignaleerd. Deze hebben betrekking op:

- nut en noodzaak en fasering van het bedrijventerrein
- verkeer
- effecten op het leefmilieu (geluid en lucht)
- effecten door stikstofdepositie op natuurgebieden

De Commissie acht het opheffen van de tekortkomingen essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het bestemmingsplan. Naar aanleiding van het advies heeft de gemeente Haarlemmermeer, in samenspraak met GEM A4 Zone West, besloten om een aanvulling op het MER op te stellen en nadere onderzoeken te doen op het gebied van verkeer, lucht, geluid en natuur. Hierbij is besloten het minst belastende alternatief als uitgangspunt te nemen voor de verdere planvorming, waarbij alleen nog wordt uitgegaan van milieucategorie 4.1 voor de logistieke kern. Zoals aangegeven op pagina 6 is tevens besloten het "Markeerpunt (Entreegebied)" te schrappen.

De aanvullende MER heeft geleid tot de door de Commissie gevraagde grotere inzichtelijkheid van de onderbouwing en een preciezer inschatting van de effecten dan in de hoofdrapportage.

Op 4 november 2013 heeft de Commissie voor de m.e.r. een advies uitgebracht op het aanvullende MER. De Commissie was van oordeel dat de nut en noodzaak, verkeerseffecten en geluid voldoende en helder waren beschreven in de aanvulling, maar dat luchtkwaliteit en effecten door stikstofdepositie op natuurgebieden nog nader onderbouwd moesten worden. Hiervoor heeft nog nader onderzoek plaatsgevonden.

Voor de inhoud wordt verwezen naar het MER rapport, dat, inclusief de aanvullingen, is opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

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

Voor dit bestemmingsplan is een anterieure overeenkomst gesloten. Hiermee is het kostenverhaal verzekerd. In de overeenkomst is vastgelegd dat de nog te maken gemeentelijke kosten door de GEM wordt vergoed.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst aan het vooroverleg met de reguliere overlegpartners en een zienswijzenperiode voor reacties van bewoners en andere belanghebbenden. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode zullen voorzien van een beantwoording verwerkt worden in het bestemmingsplan.

6.3 Procedure Wet ruimtelijke ordening

6.3.1 Inspraak

De Wet ruimtelijke ordening kent voor het bestemmingsplan geen verplichting meer voor het voeren van een inspraakprocedure. Of er inspraak gehouden wordt, is afhankelijk van de gemeentelijke inspraakverordening.

De gemeentelijke inspraakverordening van de gemeente Haarlemmermeer geeft aan dat er geen inspraak wordt geboden ten aanzien van ondergeschikte herzieningen van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen. Aangezien voor de realisatie van de A4 zone west eerder een beleidsvoornemen is vastgesteld wordt er geen inspraak gehouden voor dit plan. Belanghebbenden kunnen bij de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan hun zienswijzen naar voren brengen. Wel zal voor omwonenden en omliggende bedrijven een informatiebijeenkomst worden georganiseerd.

6.3.2 Overleg

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

1. Rijksinstanties
2. Provincie Noord-Holland
3. Hoogheemraadschap van Rijnland

Onderstaand zijn de ontvangen overlegreacties samengevat en van een antwoord voorzien.

1. Rijkswaterstaat

1.1 Er is geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie gemeente:

1.1 *Voor kennisgeving aangenomen.*

2. Provincie Noord-Holland

2.1. Er is geen reactie van de provincie Noord-Holland ontvangen.

3. Hoogheemraadschap van Rijnland

3.1 Toelichting:

H 5.1.1 onder "Water": verzoek tekst toe te voegen m.b.t. Waterstructuurvisie, de Keur en Beleidsregels 2009 en "Riolering en afkoppelen". Zie bijgevoegd tekstvoorstel.

3.2 Algemeen:

Er vindt nog overleg plaats tussen SADC en Rijnland over verbeelding, rioleringsplan en waterhuishoudingsplan, inclusief hydrologische toetsing en de verdere uitwerking hiervan. Vooralsnog niet mogelijk hier een reactie op te geven in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan omdat nog niet duidelijk is hoe het watersysteem wordt aangelegd en/of moet worden aangepast. De inrichting van het rioleringssysteem hangt hier ook mee samen.

Reactie gemeente:

3.1 *Voorgestelde tekstpassage wordt opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.*

3.2 *Er vindt overleg plaats tussen SADC, de gemeente en Rijnland over het waterhuishoudingsplan, de hydrologische toetsing en de verdere uitwerking. De opmerkingen van Rijnland hierover worden in de documenten zelf verwerkt.*

6.3.3 Reacties overige instanties

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

- Gasunie
- Connexxion
- ProRail
- Stadsregio Amsterdam
- Kamer van Koophandel
- CBRE (manager van de claim namens ING bank en verzekeraar voor Beukenhorst Oost-Oost).

Alleen van de Gasunie, de Stadsregio Amsterdam en CBRE is een reactie ontvangen. Deze zijn hieronder samengevat en van een antwoord voorzien.

4. Gasunie

4.1 Algemeen

- a. Verzoek om plan af te stemmen met ministerie van I&M (Bas Weenink 06-52740005) voor juiste positionering en opname op de verbeelding van toekomstige leidingen SVB.
- b. Definitieve inpassingsplan nieuwe aardgasleiding Beverwijk – Wijngaarden v.a. 26 oktober 2012 ter inzage. Verzoek rekening te houden met tracé bij planontwikkeling A4 zone west. Advies te wachten met vaststelling bp totdat duidelijkheid is over onherroepelijkheid inpassingsplan

4.2 Verbeelding + regels

- a. Nu zijn alle aardgastransportleidingen bestemd met dubbelbestemming "Leiding – gas". Verzoek om voor de leidingenstrook volgens SVB een separate dubbelbestemming op te nemen "Leiding – Leidingstrook" met eigen specifieke regels
- b. Leidingen buiten de leidingenstrook bestemmen via eigen dubbelbestemming
- c. Verzoek bestemming "Bedrijf – Nutsvoorziening" te wijzigen in "Bedrijf – Meet- en Regelstation" inclusief bijgevoegde regels. Doel: eenduidige en uniforme bestemming meet- en regelstations

4.3 Regels

Artikel 20, "Leiding – Gas": verzoek om de druk van 67 bar niet te noemen. Als het landelijke gasvervoer een hogere druk verlangt moet het bestemmingsplan worden aangepast.

Reactie gemeente:

4.1 Algemeen

- a. Zie antwoord onder 4.2a
- b. *Het inpassingsplan voor de nieuwe aardgasleiding Beverwijk – Wijngaarden is inmiddels onherroepelijk. De leiding is vastgelegd op de verbeelding en in de regels.*

4.2 Verbeelding + regels

- a. *De Structuurvisie buisleidingen is in oktober 2012 vastgesteld. De juridische doorwerking in het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO) heeft echter nog niet plaatsgevonden. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft in haar brief met kenmerk IENM/BSK-2013/21354 gevraagd, zolang nog geen wettelijke regeling is ontworpen, de in de Structuurvisie Buisleidingen aangewezen stroken vrij te houden van activiteiten, die het leggen van nieuwe leidingen verhinderen. In het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1^e herziening is hier rekening mee gehouden.*
- b. *Leidingen buiten leidingenstrook: zie antwoord onder 4a.*
- c. *De bestemming "Bedrijf – Nutsvoorziening" is conform het SVBP. Meet- en regelstations vallen hier ook onder. In Haarlemmermeer wordt standaard voor deze bestemming gekozen.*

4.3 Regels

Zoals eerder is afgesproken met de Gasunie in het kader van het Bestemmingsplan Hoofddorp A4 omlegging buisleidingen (vastgesteld op 24 januari 2012 en onherroepelijk op 20 april 2012), wordt wel de maximale druk vermeld maar niet de diameter. De maximale druk wordt opgenomen omdat verhoging hiervan kan leiden tot hogere externe veiligheidsrisico's.

5. Stadsregio Amsterdam

5.1 H3: verzoek paragraaf regionaal beleid op te nemen met de afspraken die gemaakt zijn in het kader van:

- Plabeka
- Regionaal Verkeer- en Vervoerplan
- De Regionale OV-Visie 2010 – 2030

5.2 Pagina 15 Keuze HOV-tracé: beschrijven hoe deze keuze zich verhoudt tot voorkeursracé HOV Westflank. Specifieker aangeven om welke HOV-verbinding het gaat (start- en eindpunt)

5.3 Paragraaf 4.2, pagina 26: verzoek om van wens uitgangspunt te maken om bij kruispunten OLV / HOV prioriteit te geven aan de OLV, zodat een HOV-verbinding naar de Westflank in de A4 zone west geen vertraging oploopt.

5.4 Pagina 27, onder kopje HOV: vraag of na vaststelling BP nog aanpassing kan plaatsvinden aan ligging HOV en of er nog sprake kan zijn van bundeling van beide systemen (verbindend HOV en gebiedsontsluitend HOV). Verzoek om enige informatie op te nemen over herkomst, bestemmingen, dichtheden en het aantal arbeidsplaatsen. HOV haltes moeten zodanig worden aangelegd, dat een betrouwbare lijnvoering mogelijk is met zo kort mogelijke rijtijden.

- 5.5 Stadsregio is positief over aandacht aspect duurzaamheid in § 4.2 en vraagt betrokken te worden bij verdere invulling maatregelen
- 5.6 Pagina 37, relatie NS-station: Stadsregio ondersteunt belang aantrekkelijke en directe verbinding tussen plangebied en station. Optimale benutting knooppunt van belang.
- 5.7 Aandacht voor sociale veiligheid Geniedijk
- 5.8 Stadsregio wil graag op de hoogte en betrokken blijven van plannen in gebied

Reactie gemeente:

- 5.1 *De opmerkingen ten aanzien van hoofdstuk 3 zijn in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt. De HOV verbinding is doorgezet van de Rijnlanderweg naar de Bennebroekerweg. Deze is op de verbeelding als in de regels mogelijk gemaakt. Dit zal bij de uitwerking worden meegenomen. De locatie van het (H)OV is met de bestemming verkeer vastgelegd. Binnen de grenzen van het bestemmingsplan is bundeling mogelijk. Afhankelijk van fasering kan er in de toekomst gekeken worden waar de halteplek(ken) komen.*
- 5.5 *Voor kennisgeving aangenomen. Stadsregio zal worden betrokken in vervolgtraject.*
- 5.6 *Voor kennisgeving aangenomen.*
- 5.7 *Voor kennisgeving aangenomen*
- 5.8 *Stadsregio zal worden betrokken in vervolgtraject.*

6 CBRE

- 6.1 Ruimtelijke visie tussen plangebied A4 zone west (A4zw) en aangrenzende Beukenhorst Oost-Oost (BOO) ontbreekt, zeker gezien ligging station, de Zuidtangent en de A4. Gemeente heeft t.a.v. BOO nog bepaalde contractuele verplichtingen jegens CBRE; hoogwaardige bedrijfsbebouwing voorzien in BOO. Lijkt er nu op dat deel hiervan wordt geprojecteerd in A4zw, bijv. Trade en Logistics pagina 37, zonder aandacht te schenken aan BOO.

Reactie Gemeente:

- 6.1 *Zelfstandige kantoren zijn in A4 zone west niet toegestaan. Kantoren zijn alleenstaand toegestaan, mits gekoppeld aan een bedrijf gevestigd op de A4 zone west.*

7 JURIDISCHE ASPECTEN

7.1 Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1e herziening is het bieden van een juridisch-planologisch kader voor de realisatie van alle ontwikkelingen, die in de komende tien jaar zijn voorzien. De opzet van het bestemmingsplan is zo overzichtelijk mogelijk gehouden. Er is gestreefd naar een evenwicht tussen flexibiliteit, globaliteit en gedetailleerdheid. Voor het bestemmen is gekozen voor een zoveel mogelijk uniforme regeling. Dit verbetert de toetsbaarheid en handhaafbaarheid en draagt bij aan een evenwichtiger bebouwingsbeeld en een eenduidige planuitleg.

Voor bestaande situaties, met name langs de Rijnlanderweg, 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 gebruikt worden als nadere uitleg bij de regels.

Op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke gegevens ingetekend. Er wordt onderscheid gemaakt in bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008). Door deze standaarden wordt de kleur en de codering van de bestemmingen bepaald. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde. Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsregel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt en bebouwd mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de verbeelding. Aanduidingen in samenhang met de regels, geven duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- De 'Inleidende regels', bestaande uit een begrippenlijst en regels met betrekking tot de 'wijze van meten'.
- De 'Bestemmingsregels' die te onderscheiden zijn in regels voor 'gewone', rechtstreekse bestemmingen en dubbelbestemmingen.
- De 'Algemene regels' die in principe betrekking hebben op alle bestemmingen, die in het plangebied voorkomen.
- De 'Overgangs- en slotregels' die bestaan uit het overgangsrecht (voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik dat van het bestemmingsplan afwijkt) en de naam waaronder het bestemmingsplan moet worden aangehaald.

7.3 Toelichting op de regels

7.3.1 Inleidende regels

Het eerste hoofdstuk bevat inleidende regels. In artikel 1 is een aantal in de regels gehanteerde begrippen gedefinieerd. In artikel 2 is de wijze van meten vastgelegd met betrekking tot de verschillende hoogte en oppervlakte van gebouwen.

7.3.2 Bestemmingsregels

Bestemmingsomschrijving en specifieke gebruiksregels

Elke bestemming kent een regeling omtrent gebruik en bouwen. De regeling omtrent gebruik is opgenomen onder de 'bestemmingsomschrijving'. Hierin staat per bestemming precies beschreven welke functies zijn toegestaan. In veel bestemmingen is verder een zogenaamde specifieke gebruiksregeling opgenomen. Deze regeling kan gezien worden als een nadere uitwerking van de bestemmingsomschrijving en regelt zaken als beroep of bedrijf aan huis, ondersteunende horeca en zogenaamde 'absolute gebruiksverboden', zoals het verbod op het opslaan van goederen in de voortuin. Voor het bestemmen van het gebruik is uitgegaan van de bestaande situatie die in beeld is gebracht aan de hand van een veldinventarisatie en een digitale inventarisatie (zoals luchtfoto's, meldingen activiteitenbesluit e.d.). De bestemming op de verbeelding is dan ook in overeenstemming met het huidige gebruik. Op sommige percelen is een uitzonderingsregeling getroffen. Dit houdt in dat naast de hoofdbestemming nog een ander gebruik is toegestaan. Zo zijn bijvoorbeeld boven een aantal bedrijfspanden woningen gevestigd. Via een aanduiding zijn deze woningen positief bestemd, waarmee wordt voorkomen dat de woningen 'onder het overgangsrecht worden gebracht'; wat zoveel wil zeggen als 'wegbestemd'.

Bouwregels en bouwvlaksystematiek

Voor het bouwen is uitgegaan van de 'bouwvlaksystematiek'. Binnen het bouwvlak dat is aangegeven op de verbeelding is het hoofdgebouw toegestaan. Binnen en buiten het bouwvlak mogen aan- en uitbouwen en bijgebouwen worden gebouwd. Voor het leggen van het bouwvlak is bij woningen over het algemeen uitgegaan van de contour van het hoofdgebouw. Bij vrijstaande woningen is de contour wat ruimer getrokken, maar dit is nog onderwerp van discussie. Bij andere bestemmingen is, afhankelijk van de omvang van de kavel en de functie, ervoor gekozen om een ruim bouwvlak om het hoofdgebouw of gebouwen te trekken. Via een percentageregeling wordt voorkomen dat het bouwvlak geheel wordt volgebouwd.

Op de verbeelding is op elke bouwvlak een bouwaanduiding opgenomen. Deze kan bestaan uit:

- een maximale bouwhoogte;
- een maximale bouwhoogte en een maximaal bebouwingspercentage;
- een maximale bouw- en goothoogte.

De bouwaanduiding heeft alleen betrekking op gebouwen binnen het bouwvlak. Voor gebouwen en bouwwerken buiten het bouwvlak is per bestemming een aparte regeling getroffen.

Flexibiliteitsregelingen

In een aantal bestemmingen en in hoofdstuk 3 ('algemene bepalingen') is voorzien in 'flexibiliteitsregelingen'. Dit kan een regeling zijn voor het afwijken van de bouw- of gebruiksregels (vroeger bekend als vrijstelling of ontheffing) of een regeling zijn waarmee een bepaald onderdeel van de bestemming kan worden gewijzigd. De afweging voor toepassing van de ingebouwde flexibiliteit ligt in principe bij het college van burgemeester en wethouders maar kan bij uitzondering ook liggen bij de provincie of zelfs het rijk.

Deze bevoegdheid is een gevolg van de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) per 1 oktober 2010 verschoven naar burgemeesters en wethouders. Overigens wordt voor de goede orde opgemerkt dat men ervan uit mag gaan dat in vrijwel alle gevallen burgemeester en wethouders het bevoegde gezag zijn. Met instemming van het college kan bijvoorbeeld worden afgeweken van maten en percentages die gegeven zijn op de verbeelding en in de voorschriften van het bestemmingsplan. Met het oog op de juridische haalbaarheid kent de flexibiliteit van het plan wel haar grenzen. Zo mogen de voorgeschreven percentages en maten (hoogte, breedte, oppervlakte, inhoud en afstand) met ten hoogste 10 procent worden overschreden.

Relatie met de Wabo

Onlangs is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Deze wet heeft inhoudelijk niet zoveel gevolgen voor het bestemmingsplan, maar wel voor de gebruikte begrippen. Dit bestemmingsplan is 'Wabo-proof' gemaakt. Zo is bijvoorbeeld het begrip 'aanlegvergunning' vervangen door het begrip 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden'. Dit bestemmingsplan bevat verder geen aparte procedure regelingen meer. De procedureregels inzake afwijking, wijziging of uitwerking zijn geregeld in de Wabo, respectievelijk de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

7.3.3 Bestemmingen

Artikel 3 Bedrijf

De bestaande bedrijven langs de Rijnlanderweg hebben de bestemming 'Bedrijf' gekregen. Toegestaan zijn bedrijfsactiviteiten behorende tot maximaal categorie 3.1 van de bij het plan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten. Eén hogere categorie is, onder voorwaarden, via een omgevingsvergunning toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' is een bedrijfswoning toegestaan.

Daarnaast zijn bijbehorende functies toegestaan zoals groen, water, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, nutsvoorzieningen, waaronder voorzieningen ten behoeve van warmte/koudeopslag, waterhuishoudkundige voorzieningen en wegen.

Geluidszoneringsplichtige en risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan. Dit soort bedrijven passen niet op het bedrijventerrein en zijn daarom uitgesloten. Evenmin zijn garagebedrijven en verkooppunten van brandstoffen toegestaan.

Per bedrijf is het gebruik van bijbehorende kantoren toegestaan tot een oppervlakte van 30% van de bedrijfsvloeroppervlakte tot een maximum van 500 m².

Artikel 4 Bedrijf – Afsluiterlocatie

Deze bestemming is overgenomen uit het Rijks inpassingsplan "Aardgastransportleiding Beverwijk - Wijngaarden".

Artikel 5 Bedrijf – Agrarisch handelsbedrijf

Het betreft hier een bestaand agrarisch dienstverlenend bedrijf aan de Rijnlanderweg met twee bestaande woningen.

Artikel 6 Bedrijf – nutsvoorziening

Ten zuiden van de Geniedijk bevindt zich een gasdrukregelstation. Deze locatie heeft de bestemming 'Bedrijf – nutsvoorziening'. Naast nutsvoorzieningen zijn hier bijbehorende functies toegestaan als

verhardingen, fiets- en voetpaden, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en parkeervoorzieningen.

Het is niet toegestaan buiten het bouwvlak te bouwen.

Artikel 7 Bedrijventerrein 1

De gebieden waar nieuwe logistieke bedrijven kunnen worden gerealiseerd, zijn bestemd als 'Bedrijventerrein'. Hier kunnen bedrijfsactiviteiten gevestigd worden gericht op logistiek en logistiek distributieverwant, zoals servicebedrijven voor vrachtwagens, trailerhuur, dealers vrachtwagens, wasinrichtingen, bankfiliaal, douanekantoor en voorzieningen ten behoeve van beheer en beveiliging. Langs de Tradeboulevard en de Entree-as, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening – showroom', zijn showrooms toegestaan. Zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan.

Binnen deze bestemming zijn naast bedrijven ook (ontsluitings)wegen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en groen- en watervoorzieningen toegestaan, alsmede duurzame energieopwekking en voorzieningen voor warmte/koudeopslag.

Ten behoeve van de te vestigen bedrijven zijn in beperkte mate ondersteunende functies toegestaan, zoals horeca (max. 150 m²) en detailhandel (max. 100 m²).

Langs de Tradeboulevard en de Entree-as dienen de gevels in de gevellijn gebouwd te worden. Van deze bepaling kan worden afgeweken in die zin dat maximaal 50% niet in de gevellijn wordt gebouwd, mits de afwijking stedenbouwkundig aanvaardbaar is. Verder mag vrachtverkeer niet ontsluiten door de aanduiding "showroom".

Artikel 8 Bedrijventerrein 2

Deze bestemming betreft de percelen gelegen op een afstand van 50 meter aan weerszijden van de Rijnlanderweg. Het betreft de zgn. 'schurenzone'. Hier zijn bedrijfsactiviteiten toegestaan, gericht op logistiek en logistiek distributieverwant tot maximaal categorie 3.1. Langs de Tradeboulevard, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening – showroom', zijn showrooms toegestaan.

Binnen deze bestemming zijn naast bovengenoemde functies ook (ontsluitings)wegen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en groen- en watervoorzieningen toegestaan, alsmede duurzame energieopwekking en voorzieningen voor warmte/koudeopslag.

Ten behoeve van de te vestigen bedrijven zijn in beperkte mate ondersteunende functies toegestaan, zoals horeca (max. 150 m²) en detailhandel (max. 100 m²).

Binnen deze bestemming is per kavel één hoofdgebouw toegestaan. Verder zijn voorwaarden gesteld met betrekking tot de minimale zijdelingse perceelsafstand, de maximum voorgevelbreedte, de nokrichting en de dakhelling. Deze bepalingen gelden niet voor de strook met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening – showroom'.

Artikel 9 Cultuur en ontspanning

De bestaande batterij in de Geniedijk, alsmede een viertal oostelijk hiervan gelegen kazematten, zijn bestemd voor 'Cultuur en ontspanning'. Hier kunnen voorzieningen komen gericht op culturele, creatieve en kunstzinnige activiteiten.

Artikel 10 Gemengd 1

De Campus in de noordwesthoek van het plangebied heeft de bestemming 'Gemengd 1'. Hier zijn naast logistieke bedrijfsactiviteiten tot maximaal categorie 3.1 tevens toegestaan onzelfstandige kantoren ten behoeve van bedrijven gevestigd binnen de A4 zone west, een hotel, detailhandel (met

uitzondering van volumineuze detailhandel en supermarkten), research, development en opleidingen, cultuur en ontspanning (waaronder wellness), sport en recreatie (waaronder fitness), en showrooms.

Ten behoeve van de te vestigen bedrijven zijn in beperkte mate ondersteunende functies toegestaan, zoals horeca (max. 150 m²) en detailhandel (max. 100 m²).

Via wijzigingsbevoegdheden kan de bestemming, onder voorwaarden, gewijzigd worden in "Horeca" tot en met categorie 2, "Maatschappelijk – Kinderdagverblijf" tot een oppervlakte van maximaal 200 m².

Binnen deze bestemming zijn naast bovengenoemde functies ook (ontsluitings)wegen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en groen- en watervoorzieningen toegestaan, alsmede duurzame energieopwekking en voorzieningen voor warmte/koudeopslag.

Artikel 11 Gemengd 2

De bestemming 'Gemengd 2' is toegekend aan de nieuw te ontwikkelen percelen langs de Rijnlanderweg. Hier zijn bedrijfsactiviteiten toegestaan, genoemd onder de categorieën A en B van de Staat van de Bedrijfsactiviteiten 2.

Verder zijn onzelfstandige kantoren toegestaan ten behoeve van bedrijven, gevestigd binnen A4 zone west, alsmede, cultuur en ontspanning, waaronder wellness, sport en recreatie, waaronder fitness en een zorgboerderij.

Via wijzigingsbevoegdheden kan de bestemming, onder voorwaarden, gewijzigd worden in "Horeca" tot en met categorie 2, "Maatschappelijk – Kinderdagverblijf" tot een oppervlakte van maximaal 200 m² en "Recreatie", waaronder een kinderboerderij en een manege.

Ten behoeve van de te vestigen bedrijven zijn in beperkte mate ondersteunende functies toegestaan, zoals horeca (max. 150 m²) en detailhandel (max. 100 m²).

In de bouwregels zijn voorwaarden gesteld met betrekking tot de onder andere minimale zijdelingse perceelsafstand, de maximum voorgevelbreedte en maximale grondoppervlakte.

Artikel 12 Groen

De voor 'Groen aangewezen gronden liggen aan de oostzijde van het plangebied. Deze zijn bestemd voor het structurele groen, water, wandel- en fietspaden, in- en uitritten ten behoeve aangrenzende bestemmingen, (ondergrondse) bergbezinkbassins, waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen.

Artikel 13 Natuur

Aan de Geniedijk is de bestemming 'Natuur' gegeven. Gebouwen zijn hier niet toegestaan, tenzij hiervoor een omgevingsvergunning is afgegeven door het college.

Verder is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning met name genoemde werkzaamheden te verrichten, zoals het ontgronden, het aanplanten van bomen en aanbrengen van verhardingen.

Ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' kan het HOV een fietstunnel aangelegd worden.

Artikel 14 Recreatie

De gronden, behorend tot het Geniepark aan weerszijden van de Geniedijk, hebben de bestemming 'Recreatie' gegeven. Deze gronden zijn bestemd voor recreatieve voorzieningen en extensieve recreatie met daarbij behorende verhardingen, wandel-, fiets- en ruiterspaden, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen.

Gebouwen zijn hier niet toegestaan.

Artikel 15 Tuin

In het plan is aan de voortuinen voor de woningen aan de Rijnlanderweg de bestemming 'Tuin' gegeven. Hier mogen, naast tuinen, opritten, terreinverhardingen (terrassen), en paden worden gerealiseerd. Verder zijn, onder voorwaarden, erkers toegestaan.

Artikel 16 Verkeer

De hoofdwegen in het plangebied zijn bestemd als 'Verkeer'. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn onder andere wegen, woonstraten, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen en openbaar vervoervoorzieningen toegestaan. Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan in de vorm van bergbezinkstations en voor verkeersafwikkeling. Bouwwerken, geen gebouwen zijn toegestaan met een maximale bouwhoogte van 10 meter.

Artikel 17 Verkeer – Railverkeer

De Schipholspoorlijn die voor een klein gedeelte door het plangebied loopt is bestemd als Verkeer - Railverkeer. Binnen deze bestemming zijn railwegen en bijbehorende spoorvoorzieningen toegestaan. Binnen de bestemming Verkeer - Railverkeer zijn gebouwen niet toegestaan. Wel zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan met een maximale bouwhoogte van 10 m.

Artikel 18 Water

Het oppervlaktewater in het plangebied is bestemd als Water. Binnen deze bestemming mogen water, bergbezinkstations en bruggen ten behoeve van langzaam verkeer worden aangelegd en zijn eveneens vlonders, steigers, overkappingen of daaraan gelijk te stellen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming en groen en toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' zijn verkeersvoorzieningen toegestaan, zoals een brug voor autoverkeer.

Artikel 19 Wonen – Voormalig agrarisch bedrijf

Deze bestemming is gegeven aan voormalige agrarische bouwblokken waarvan het agrarisch gebruik al is gestaakt. Hoewel het inmiddels burgerwoningen zijn geworden is de voormalige agrarische bedrijfsbebouwing veelal nog aanwezig. Binnen de bestemming is het mogelijk gemaakt deze gebouwen te gebruiken voor hobbymatige agrarische activiteiten, het houden van paarden, dierenpensies en ateliers. Verder zijn activiteiten toegestaan, voorkomend in categorie 1 van de bij dit bestemmingsplan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten 1 en daarmee gelijk te stellen bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van zelfstandige kantoren, detailhandel, geluidgevoelige functies en buitenopslag;

Voor wat betreft de omvang van de woning is aangesloten bij de mogelijkheden die binnen de bestemming Agrarisch gelden voor de agrarische bedrijfswoning.

Tevens is de Ruimte voor Ruimte regeling op deze bestemming van toepassing omdat het van oorsprong agrarische percelen zijn.

7.2.3.6 Dubbelbestemmingen

Artikel 20 en 21 'Leiding – Brandstof' en 'Leiding – Gas'

De leidingen die het plangebied kruisen zijn, naast de andere aldaar voorkomende bestemming, met een dubbelbestemming opgenomen. Het betreffen ondergronds(e) gas- en brandstofleidingen. Binnen deze dubbelbestemmingen mogen uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming leiding, met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m worden gebouwd.

Voor de gasleidingen zijn, in het kader van externe veiligheid, de maximaal toelaatbare druk (bar) vastgelegd in de bestemmingsregeling. De nieuwe aardgastransportleiding tussen Beverwijk en Wijngaarden, is in de bestemming opgenomen overeenkomstig het Rijk inpassingsplan "Aardgastransportleiding Beverwijk - Wijngaarden".

Artikel 22 Waarde – Archeologie

Ter plaatse van het plangebied kunnen op een diepte van 4 m eventuele archeologische waarden aanwezig zijn. Ter bescherming van deze waarden is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen. In deze bestemming is opgenomen dat bouwen en grondroerende werkzaamheden dieper dan 4 m niet is toegestaan. Het indrijven van voorwerpen in de bodem of heien is wel toegestaan. Hierop zijn echter twee uitzonderingen: indien er een gerede kans is op het zijwaarts in de bodem dringen van bouwmaterialen, of als de verwachte verstoring als gevolg van de funderingspalen (al of niet plaatselijk) 1% van de oppervlakte overschrijdt. Indien deze gevallen aan de orde zijn, dient nader archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Artikel 23 Waarde – Cultuurhistorie Stelling van Amsterdam

Ter bescherming van het Geniepark, onderdeel van de Stelling van Amsterdam is de bestemming 'Waarde - Cultuurhistorie Stelling van Amsterdam' opgenomen. Hierin is bepaald dat er niet mag worden gebouwd ten behoeve van de voor deze gronden andere aangewezen bestemming, indien als gevolg daarvan onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische waarde van de gronden. Verder mogen zonder omgevingsvergunning bepaalde werkzaamheden niet worden uitgevoerd, zoals het ontgronden en afgraven van gronden, het aanplanten van boven en het aanbrengen van verhardingen.

Artikel 24 Waterstaat – waterkering

Deze dubbelbestemming is opgenomen om de waterkerende functie van de Geniedijk tot de onderkant dijklichaam (kavelsloot) te beschermen. Er is een verbod opgenomen voor bouwen of gebruik wanneer dit ten koste zou gaan van de waterkerende functie. De gronden zijn tevens bestemd voor de aanleg, de verbetering en het onderhoud van de waterkeringen met daaraan ondergeschikt: dijken en kaden, wegen, paden en parkeervoorzieningen.

7.2.3.7 Algemene regels

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

Artikel 25 Anti-dubbeltelregel

De antidubbeltelregel voorkomt dat een cumulatie van bebouwing optreedt en de maximale maatvoering in het bestemmingsplan wordt overschreden. Deze regeling is verplicht overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Artikel 26 Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening

De regeling 'Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening' is opgenomen om invulling te geven aan de afstemming tussen de bouwverordening en het bestemmingsplan zoals gesteld op grond van artikel 9 van de Woningwet. Dit om te voorkomen dat bepalingen uit de bouwverordening in haar geheel buitenspel worden gezet, terwijl deze bepalingen wel belangrijk zijn voor de detailtoetsing van het bouwplan. De bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven buiten toepassing, tenzij het gaat om de richtlijnen voor het verlenen van ontheffing van de stedenbouwkundige bepalingen, de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer, de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten, het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen, de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden en de ruimte tussen bouwwerken.

Artikel 27 Parkeren

In de regels zijn geen parkeernormen per bestemming aangegeven. In dit artikel wordt aangegeven dat de normering inzake parkeren, zoals vastgelegd in het meest recente parkeerbeleid van de gemeente maatgevend is.

Artikel 28 Luchtvaartverkeerszone

Voor zover de gronden, met de aanduiding Luchtvaartverkeerzone, zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.1, zoals aangegeven in bijlage 1 van de regels, gelden de beperkingen met betrekking gevoelige bestemmingen. In het LIB zijn deze geclassificeerd als woningen, woonwagens, woonschepen, gebouwen met een gezondheidszorgfunctie en gebouwen met een onderwijsfunctie.

Voor zover de gronden, met de aanduiding Luchtvaartverkeerzone, zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2, zoals aangegeven in bijlage 3 van de regels, gelden de beperkingen met betrekking tot de hoogte van gebouwen, andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde en objecten, gesteld in artikel 2.2.2 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Voor zover de gronden, met de aanduiding Luchtvaartverkeerzone, zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.3, zoals aangegeven in bijlage 2 van de regels, gelden de beperkingen met betrekking tot de vogelaantrekkende werking gesteld in artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Artikel 29 Vrijwaringszone – straalpad

Voor het ongestoord kunnen verlopen van telecommunicatieverkeer tussen telecommunicatiezendmasten dient de straalverbindingszone in het plangebied gevrijwaard te blijven van te hoge bebouwing. Er geldt een hoogtebeperking.

Artikel 30 wro-zone – wijzigingsgebied

De hierin aangegeven bestemmingen kunnen onder de vermelde voorwaarden gewijzigd worden.

Artikel 31 Algemene afwijkingsregels

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

Artikel 32 Algemene wijzigingsregels

Het bestemmingsplan bevat in overeenstemming met de provinciale verordening een ruimte voor ruimte regeling voor verstorende bebouwing. De regeling maakt het bouwen van woningen mogelijk tot een maximum aantal dat nodig is voor de sloop van de storende bebouwing. Voor zover gronden zijn gelegen binnen de 20 en 35 Ke contouren van de luchthaven Schiphol geldt een maximum aantal woningen.

7.2.3.8 Overgangs- en slotregels

Artikel 33 Overgangsregels

Het overgangsrecht heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken die op het tijdstip van de terinzagelegging 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 bebouwingsregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een bouwvergunning is verleend, worden gebouwd zolang de afwijking maar niet wordt vergroot en het bouwwerk niet (grotendeels) wordt vernieuwd of veranderd.

Ook het gebruik van gronden en de 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 voorgezet of gewijzigd in een ander gebruik, zolang de afwijking van het bestemmingsplan niet vergroot wordt.

Artikel 34 Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

7.4 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In dit bestemmingsplan zijn voorschriften opgesteld waarbij het bestaande gebruik van gebouwen en bouwwerken in principe het uitgangspunt vormt. Dit betekent dat de huidige situatie in regels is vastgelegd. Het handhavingsbeleid is er op gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

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

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

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

Overzicht relevante rapporten

Bodem

- *Bodemkwaliteitskaart gemeente Haarlemmermeer* (www.haarlemmermeer.nl/bodemkwaliteit/tool.html).
- *Grondstromen en ophoogadvies A4 Zone West*, Arcadis, 23 januari 2012.
- *Asbestinventarisatie type a oevers kavelsloten*, Arcadis, november 2012

Archeologie

- *Archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek*, Raap, 20 februari 2012

MER

- *MER bestemmingsplan A4 Zone West*, Arcadis, 13 februari 2013
- *Aanvulling MER Bestemmingsplan A4 Zone West*, W. Fikken, 3 oktober 2013

Flora en fauna

- *Quicksan Flora- en faunawet A4 Zone West*, Arcadis, 24 augustus 2012
- *Stikstofdepositieonderzoek MER Bestemmingsplan Schiphol Trade Park*, Witteveen & Bos 17 september 2013
- *Notitie mitigatie stikstofdepositie*, Witteveen & Bos 19 december 2013

Verkeer

- *Technische rapportage verkeersonderzoek A4 zone west met statisch verkeersmodel*, Gemeente Haarlemmermeer, 9 november
- *plots vanuit het verkeersmodel (fase 1 en totaal)*, Gemeente Haarlemmermeer.
- *Aanvullend verkeersonderzoek MER Bestemmingsplan Schiphol Trade Park*, Bureau Goudappel Coffeng, 17 september 2013

Geluidhinder

- *Akoestisch onderzoek MER en BP A4 Zone West*, Arcadis, 18 september 2012
- *Aanvullend geluidonderzoek MER Bestemmingsplan Schiphol Trade, Park*, Witteveen + Bos, 6 september 2013.

Luchtkwaliteit

- *Luchtkwaliteitonderzoek A4 Zone West*, Arcadis, 18 september 2012
- *Aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek MER Bestemmingsplan Schiphol Trade Park*, Witteveen + Bos, 6 september 2013.
- *Interpolatieberekening jaren 2015 – 2020 gemeente Haarlemmermeer* 5 december 2013

Externe veiligheid

- *Rapport Externe Veiligheid bestemmingsplan en MER A4 Zone West*, Arcadis, 23 november 2012

Lichthinder

- *Lichthinderonderzoek A4 Zone West*, Arcadis, 24 augustus 2012