

Bestemmingsplan

**HOOFDDORP SCHIPHOL
TRADE PARK
ENTREEGEBIED**

toelichting

April 2018

Cluster Ruimtelijke Ontwikkeling



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1: INLEIDING	1
1.1. AANLEIDING	1
1.2. LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	1
1.3. DOEL EN PLANVORM	2
1.4. GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN EN REGELINGEN	2
1.5. PLANPROCES	3
1.6. LEESWIJZER	3
HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	4
2.1. RUIMTELIJKE STRUCTUUR	4
2.2. FUNCTIONELE STRUCTUUR	5
HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING	6
3.1. RIJK EN EUROPA	6
3.2. PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	11
3.3. GEMEENTELIJK BELEID	21
HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE	27
4.1. VISIE OP HET PLANGEBIED	27
4.2. RUIMTELIJKE STRUCTUUR	27
4.3. FUNCTIONELE STRUCTUUR	28
4.4. MULTIFUEL TANKSTATION	29
4.5. VERKEER	31
HOOFDSTUK 5: ONDERZOEK EN BEPERKINGEN	33
5.1. WATER	33
5.2. BODEM	38
5.3. FLORA EN FAUNA	39
5.4. CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	43
5.5. GELUID	44
5.6. LUCHT	46
5.7. EXTERNE VEILIGHEID	48
5.8. MILIEUZONERING	52
5.9. LUCHTVAARTVERKEER	53
5.10. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	53
HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID	55
6.1. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	55
6.2. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	55
HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE ASPECTEN	59
7.1. OPZET REGELS EN VERBEELDING	59
7.2. INLEIDENDE REGELS	59
7.3. BESTEMMINGSREGELS	59

7.4.	ALGEMENE REGELS	61
7.5.	OVERGANGS- EN SLOTREGELS	61
7.6.	HANDHAAFBAARHEID.....	62

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding

In 2014 is voor de gronden van A4 zone west het bestemmingsplan “Hoofddorp A4 zone West 1^e herziening” vastgesteld. Dat bestemmingsplan is gebaseerd op het Integraal Ontwikkelingsplan (IOP), zoals dat op 14 juli 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld. Oorspronkelijk maakten de gronden van het Entreegebied hiervan onderdeel uit, alleen heeft de gemeenteraad bij de vaststelling van het IOP bepaald dat voor het Entreegebied een aparte procedure doorlopen moet worden. Redenen hiervoor waren de beleidsafwijkingen rondom de A4 en de onduidelijkheid over zowel het programma als de externe veiligheid.

Op 14 januari 2016 heeft de gemeenteraad ingestemd met de aanvulling van het Integraal Ontwikkelingsplan (IOP) Schiphol Trade Park – deelgebied Entreegebied. Daarbij zijn de ambitie, de stedenbouwkundige uitwerking, de programmatische mogelijkheden op hoofdlijnen en de kaders voor beeldkwaliteit van het deelgebied ‘Entreegebied’ vastgelegd. Om het ruimtelijke- en programmatische voorstel juridisch planologisch te waarborgen, wordt een nieuw bestemmingsplan voor het Entreegebied vastgesteld. Dit document voorziet hierin.

Aanvullend hierop is van belang dat voor één van de kavels van het Entreegebied het concrete voornemen bestaat om een multifuel tankstation te realiseren. Deze ontwikkeling kan niet vergund worden binnen de kaders van het thans geldende bestemmingsplan, maar is in overeenstemming met de recent vastgestelde kaders. Zodoende wordt deze ontwikkeling eveneens met dit bestemmingsplan gefaciliteerd.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan Hoofddorp Schiphol Trade Park Entreegebied (NL.IMRO.0394.BPGHfdstpentreengeb-B001) ligt aan de zuidoostzijde van de Haarlemmermeer. Het plangebied wordt begrensd door de Rijksweg A4 (zuidoosten), de Bennebroekerweg (zuidwesten) en de gronden die onderdeel uitmaken van het te ontwikkelen bedrijvenpark Schiphol Trade Park (noordwest- en noordoostzijde).

In afbeelding 1 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Afbeelding 1. Ligging plangebied Hoofddorp Schiphol Trade Park Entreegebied.

1.3. Doel en planvorm

Doelstelling van het bestemmingsplan Hoofddorp Schiphol Trade Park Entreegebied is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor de gronden van het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2. Uitgangspunt hiervoor vormt de op 16 januari 2016 vastgestelde Aanvulling Integraal Ontwikkelingsplan (IOP) Schiphol Trade Park – deelgebied Entreegebied.

Het plan is enerzijds ontwikkelingsgericht met meer globale eindbestemmingen, zoals voor de te ontwikkelen bedrijfskavels. Anderzijds is het plan meer consoliderend van aard met gedetailleerde bestemmingen, bijvoorbeeld voor de gronden naast de Rijksweg A4 (groenblauwe hoofdstructuur) en die langs de Bennebroekerweg. Ook bevat het plan een wijzigingsbevoegdheid om in de toekomst twee bezoekersextensieve ontwikkellocaties aan de Bennebroekerweg mogelijk te maken.

1.4. Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan Hoofddorp Schiphol Trade Park Entreegebied vervangt – geheel of voor een gedeelte – de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vastgesteld	Goedgekeurd
Landelijk gebied	24-11-1988	11-07-1989
Hoofddorp A4 zone west	01-07-2004	19-02-2006

Voorts worden de volgende overkoepelende regelingen herzien:

- Paraplubestemmingsplan Luchthavenindeling (GS 2004).
- Bestemmingsplan Paraplubepaling antenne-installaties voor (mobiele) telecommunicatie (GS 2002).
- Besluit Herziening gebruiks- en overgangsbepalingen (GS 1990).

- Besluit Aanvulling / Aanpassing van uitwerkingsplanvoorschriften en bestemmingsplanvoorschriften (GS 1988).
- Paraplubestemmingsplan sexinrichtingen (GS 2001).

1.5. Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het voorontwerp bestemmingsplan wordt ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan de wettelijke overlegpartners (provincie, waterschap). Binnengekomen reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Tijdens de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan kan een ieder schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken. Omdat de omgevingsvergunning voor het multifuel tankstation wordt gecoördineerd met de besluitvorming over het bestemmingsplan (ex artikel 3.30 lid 1 Wro), bestaat ook de mogelijkheid om daarover een zienswijze in te dienen. De ingediende zienswijzen worden betrokken bij het vast te stellen bestemmingsplan en de te verlenen omgevingsvergunning.

Het vastgestelde bestemmingsplan en het besluit over de omgevingsvergunning worden 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 of een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan dan wel de ontwerpvergunning hebben ingediend, of 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 wordt ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op het bestemmingsplan. Het vierde hoofdstuk gaat in op de nieuwe situatie met de te verwachten ontwikkelingen en de gewenste ruimtelijk-functionele structuur. Het vijfde hoofdstuk gaat in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. In hoofdstuk zes komt de uitvoerbaarheid aan bod en in het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

2.1. Ruimtelijke structuur

De gronden van het plangebied maken onderdeel uit van een agrarisch gebied. Sinds de aanleg van de nieuwe op- en afrit van de Rijksweg A4 naar de Bennebroekerweg (de Nelson Mandeladreef) in 2014 zijn de gronden van het plangebied weliswaar aan alle zijden omringd door infrastructuur, doch de gronden worden nog overwegend voor agrarische doeleinden gebruikt. Aan de Bennebroekerweg staat in het plangebied één woning met opstallen waar bedrijfsactiviteiten worden uitgeoefend. In de hoek van de Bennebroekerweg / Rijksweg A4 staat verder een zend-/ontvangstinstallatie. Het totale bruto oppervlak van het plangebied bedraagt circa 27 hectare. In afbeelding 2 is een luchtfoto van het plangebied en de omgeving weergegeven.



Afbeelding 2. Luchtfoto plangebied Schiphol Trade Park Entreegebied en omgeving

2.1.1. Infrastructuur

Aan de zuidoostzijde grenst het plangebied aan de Rijksweg A4. Ter hoogte van het plangebied bestaat de A4 uit vijf rijstroken (inclusief in-/ uitvoegstroken) in zowel noordoostelijke- als zuidwestelijke richting. De Nelson Mandeladreef, die ongeveer de helft van het plangebied begrenst, voorziet in een aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 en vice versa.

De Bennebroekerweg aan de zuidzijde van het plangebied 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.

2.2. Functionele structuur

Agrarische bedrijvigheid

De gronden van het plangebied worden voornamelijk agrarisch gebruikt. Van agrarische bouwpercelen dan wel agrarische bebouwing is geen sprake.

Bebouwing

Op het perceel Bennebroekerweg 307 is sprake van één woning met enkele bijbehorende bouwwerken. De maximale bouwhoogte van de aldaar aanwezige bebouwing is circa 7 meter. Op dit perceel vinden kleinschalige bedrijfsactiviteiten en/of opslag van materialen plaats (Roubos Hekwerken).

In de hoek van de Bennebroekerweg / Rijksweg A4 staat een zend-/ontvangstinstallatie. Deze mast heeft een hoogte van circa 40 meter.

HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING

3.1. Rijk en Europa

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

Op 13 maart 2012 heeft het kabinet de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) vastgesteld. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de SVIR geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de structuurvisie worden belangrijke nadere accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden. Het betekent voor de ruimtelijke ordening in brede zin een decentralisatie van rijkstaken en bevoegdheden en actualisatie van het Nationaal Ruimtelijk Beleid.



Afbeelding 3. Uitsnede kaart Nationale ruimtelijke hoofdstructuur (SVIR).

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

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

Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainports, greenports en de valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas, de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen, zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar nieuwe vormen van financiering. Met een Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) zet het Rijk in op versterking van de regio.

Hoofdkantoren vormen belangrijke internationale besluitvormings- en ontwikkelingscentra van multinationale ondernemingen. Het is van belang dat Nederland haar positie voor internationaal opererende bedrijven verder uitbouwt. Om positie te behouden als Mainport moet de luchtvaartcapaciteit meegroeien.

Planspecifiek

Dit bestemmingsplan heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. Daarmee is het plan in overeenstemming met het Rijksbeleid. Het beleid met betrekking tot verstedelijking heeft het Rijk onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' overgelaten aan de lagere overheden. Wel kan worden gesteld dat de ontwikkelingen die samenhangen met dit bestemmingsplan bijdragen aan de groei van de Mainport Schiphol, omdat dit plan een faciliterende rol speelt in het ondersteunen van aan Schiphol gelieerde bedrijvigheid. Ook staat de inrichting van de beoogde kavels garant voor het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Binnen het Rijksbeleid is daarnaast sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking, die is gebaseerd op de SER-ladder. Die ladder is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling?
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt?
- Indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Toetsing aan de Ladder vindt plaats in paragraaf 3.1.3. van deze plantoelichting.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de uitgangspunten en doelstellingen van de SVIR.

3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het wettelijk kader bestaat uit de 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 de Wro is het medebewind van de provincie ten behoeve van het uitvoeren van het rijksbelang geregeld. Ook is de wettelijke grondslag verstrekt voor het Rijk en de provincies om in specifieke omstandigheden ontheffing te verlenen van de geldende regels.

In de SVIR zijn kaderstellende uitspraken gedaan over een beperkt aantal belangen van nationale en internationale betekenis die juridisch worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), in werking getreden op 30 december 2011 (zie Stb. 2011, nr. 391) en per 1 oktober 2012 (zie Stb. 2012, nr. 388) aangevuld en in werking getreden.

Daarbij gaat het primair om de volgende belangen: project Mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie en

erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. In de 1e aanvulling zijn de onderwerpen uitgebreid. Daarbij gaat het om de volgende belangen: rijksvaarwegen, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament, IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte), veiligheid rond rijksvaarwegen, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, verstedelijking in het IJsselmeer en de toekomstige rivierverruiming van de maastakken. In de 2e aanvulling (zie KB 2012, nr. 434) zijn de volgende aspecten toegevoegd: de afwijkende regels Friese Waddeneilanden en beperkingen rond militaire radarstations.

De aanvulling van het Barro gaat vergezeld van een wijziging van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) vastgesteld op 16 december 2011 (zie Stb. 2011, nr. 666) resp. 31 augustus 2012 (zie Stb. 2012, nr. 18324). De wijziging van de Barro voorziet in de (ministeriële) regeling van de toegevoegde nationale belangen die nog nader geregeld dienden te worden (hoofdwegen en landelijke spoorwegen, de ecologische hoofdstructuur en voor de regeling met betrekking tot radars). Daarnaast bevat deze regeling nog wijzigingen van niet inhoudelijke aard naar aanleiding van enkele nieuwe ontwikkelingen en worden enkele onjuistheden hersteld.

De bepalingen inzake provinciaal medebewind en ontheffingen zijn pas in werking getreden op het moment dat de wet tot wijziging van de Wet ruimtelijke ordening en enige andere wetten (voorzien in een wettelijke grondslag voor provinciaal medebewind en voor de mogelijkheid tot afwijking van algemene regels), ook wel aangeduid als de Speedwet Wro, in werking was getreden. Nu deze wet van 21 juni 2012 (zie Stb. 2012, 306) met ingang van 1 oktober 2012 in werking is getreden (zie Stb. 2012, 391), biedt de Wet ruimtelijke ordening uitdrukkelijk de grondslag voor het stellen van regels waarbij provincies in medebewind worden geroepen en voor het verlenen van ontheffing van de regels in het Barro en Barro.

Planspecifiek

Het plangebied ligt parallel aan de Rijksweg A4, die in het Barro als hoofdweg is aangewezen (titel 2.7). Voor de A4 is op grond van artikel 2.7.2. Barro een reserveringsgebied voor een mogelijke verbreding vastgesteld. Binnen het aangewezen reserveringsgebied vinden op grond van dit bestemmingsplan echter geen ontwikkelingen plaats, zodat het plan in overeenstemming is met het bepaalde in artikel 2.7.4. van het Barro.

Conclusie

Dit bestemmingsplan ondervindt geen belemmeringen uit hoofde van het Barro.

3.1.3. Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening is de 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder') opgenomen. Op grond van deze bepaling dient voor alle stedelijke ontwikkelingen naar de volgende treden gekeken te worden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling?
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt?
- indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Planspecifiek

Het op basis van dit bestemmingsplan te realiseren multifuel tankstation, kan als stedelijke ontwikkeling aangemerkt worden. Zodoende is onderzocht of voldaan wordt aan de treden van de ladder voor duurzame verstedelijking (zie daarvoor het rapport van BSP, Behoeft en effecten EnergyHub en horeca Schiphol Trade Park, 8 juni 2016). De algemene conclusie is dat de ontwikkeling voorziet in een groeiende behoefte aan duurzame brandstoffen voor zowel particulier als zakelijk gebruik. Ruw ingeschat levert het multifuel tankstation zo'n 35 tot 45 banen op. Verder heeft de ontwikkeling een positieve uitstraling op het vestigingsklimaat in Schiphol Trade Park en regio en fungeert de ontwikkeling als katalysator voor het Entreegebied.

Hoewel het initiatief voorziet in een behoefte en de economische bijdrage per saldo positief is, zal volgens het rapport van BSP mogelijk ook sprake zijn van enige verdringing. Hoe groot die verdringing is, hangt af van de overlap met bestaande functies (concept en afstand). De verwachting is dat die overlap gering is. Ook neemt het potentieel nog verder toe, wat negatieve effecten dempt.

Gesteld kan worden dat behoefte bestaat aan de voorgenomen ontwikkeling. Hoewel de ontwikkeling plaatsvindt buiten bestaand stedelijk gebied (zie paragraaf 3.2.2), is er sprake van een ontwikkeling die niet in bestaand stedelijk gebied wordt ontwikkeld, mede door de risico's voor wat betreft externe veiligheid en de verkeersaantrekkende werking inzake zwaar vrachtverkeer. Hierbij wordt uitgegaan van de definitie van bestaand stedelijk gebied uit het Besluit Ruimtelijke Ordening (artikel 1.1.1 Bro). De ligging in de directe nabijheid van de A4 is hierbij doorslaggevend, alsmede de in de directe nabijheid van het plangebied aanwezige klantvraag naar duurzame brandstoffen. Deze drie factoren, te weten veiligheid, bereikbaarheid en klantvraag, zijn doorslaggevend voor de uiteindelijke locatie van het multifuel tankstation.

Vanuit de transportsector in de regio is uitdrukkelijk de wens geuit om in de directe nabijheid van Schiphol Trade Park een LNG-vulpunt mogelijk te maken voor vrachtverkeer. Bedrijven in de regio rond Schiphol vragen om een duurzaam alternatief voor de bestaande brandstoffen voor vrachtauto's, om zo concurrerend te blijven in hun marktsegment. De brandstoffen zijn reeds beschikbaar, van transitiebrandstoffen als LNG en compressed natural gas (CNG), tot aan volledig duurzame brandstoffen als waterstof. Een tanklocatie voor LNG is echter niet beschikbaar in deze regio. Daarom hebben 30

leden van branchevereniging Air Cargo Netherlands (ACN) in 2013 een petitie ondertekend waarmee ze aandringen op een snelle vestiging van een LNG tankstation in deze regio.

Ten gevolge van de hier uitgelichte locatie zal ook het vrachtverkeer dat ontstaat als gevolg van het ontbreken van een LNG-vulpunt, afnemen. Dit komt zowel het milieu als de kwaliteit van de omgeving ten goede. Omdat het hier een ontwikkeling betreft in landelijk gebied, is nadere toetsing aan artikel 15 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening van kracht. Hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 3.2.2. Daarnaast voorziet het plan in een uitstekende multimodale ontsluiting, met een directe ligging langs Rijksweg A4. In hoofdstuk 4 van deze plantoelichting wordt nader ingegaan op de inpassing van het plan en bijbehorende verkeersstructuur.

3.1.4. Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH)

Het Rijk heeft in de SVIR aangegeven om voor de Metropoolregio Amsterdam een deelstructuurvisie op te stellen. Dit gebeurt om de Mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen te versterken. In deze 'Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer' (SMASH) wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd. De samenhang met de overige ruimtelijke opgaven, zoals infrastructuur, woningbouw en energie komen ook in deze structuurvisie aan bod.

Sinds begin 2012 wordt onder leiding van het ministerie van Infrastructuur en Milieu gewerkt aan de visie. Uitgangspunt daarbij is dat de airportcorridor de economische ruggengraat van de metropoolregio Amsterdam moet worden. SMASH draagt met een heldere visie, juridisch kader en uitvoeringsagenda actief bij aan de concurrentiekracht van Nederland nu en de komende decennia. De kracht en kwaliteit van de Schipholregio komen voort uit de compactheid ervan en de diversiteit aan functies. De focus ligt hierbij op het 'managen van de nabijheid van de luchthaven in de stedelijke omgeving'.

Planspecifiek

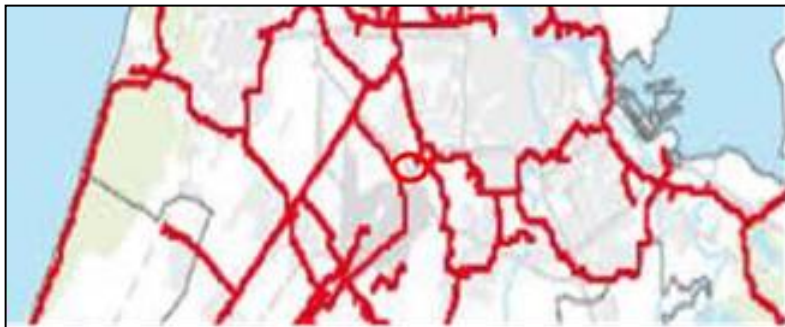
De komst van een Multifuel tankstation draagt bij aan het ontwikkelen van aan Schiphol gebonden bedrijvigheid op Schiphol Trade Park. Vanuit de logistieke gebruikers van de bedrijfsperven is de sterke wens geuit om te zorgen dat de vrachtwagens van deze bedrijven voorzien worden van een LNG-vulpunt in de directe omgeving van de bedrijven op Schiphol Trade Park. Daarmee bekleedt dit bestemmingsplan een faciliterende rol om de verdere ontwikkeling van STP mogelijk te maken. Het multifuel tankstation heeft daarmee een aantrekkende werking op nieuwe partners in de directe omgeving van het plangebied, waarbij de compactheid en diversiteit aan functies van de luchthaven verder wordt gewaarborgd. Daarmee draagt dit bestemmingsplan bij aan het bereiken van de doelstellingen zoals genoemd in SMASH.

Conclusie

Dit bestemmingsplan past binnen de geformuleerde voorwaarden en samenhangende opgaven van SMASH.

3.1.5. Structuurvisie Buisleidingen

De structuurvisie Buisleidingen is op 12 oktober 2012 vastgesteld. De structuurvisie Buisleidingen is een visie van het Rijk waarmee het Rijk voor de komende 20 tot 30 jaar ruimte wil reserveren in Nederland voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij om ondergrondse buisleidingen voor het transport van aardgas, olieproducten en chemicaliën, die provinciegrens en vaak ook landgrensoverschrijdend zijn. In de structuurvisie wordt een hoofdstructuur van verbindingen aangegeven waarlangs ruimte moet worden vrijgehouden.



Afbeelding 4. Uitsnede van kaart transportleidingen (bron: risicokaart)

Planspecifiek

Binnen het plangebied ligt een aantal leidingen voor het transport van aardgas en brandstof, waaronder de 48 inch aardgastransportleiding tussen Beverwijk en Wijngaarden. In dit bestemmingsplan worden hiervoor de dubbelbestemmingen Leiding – Gas en Leiding – Brandstof met een (aanleg)vergunningstelsel opgenomen. Zodoende geldt voor het aanleggen van de weginfrastructuur een vergunningplicht en worden de belangen van de leidingen voldoende beschermd.

Conclusie

Het plan is in overeenstemming met de Structuurvisie Buisleidingen.

3.2. Provinciaal en regionaal beleid

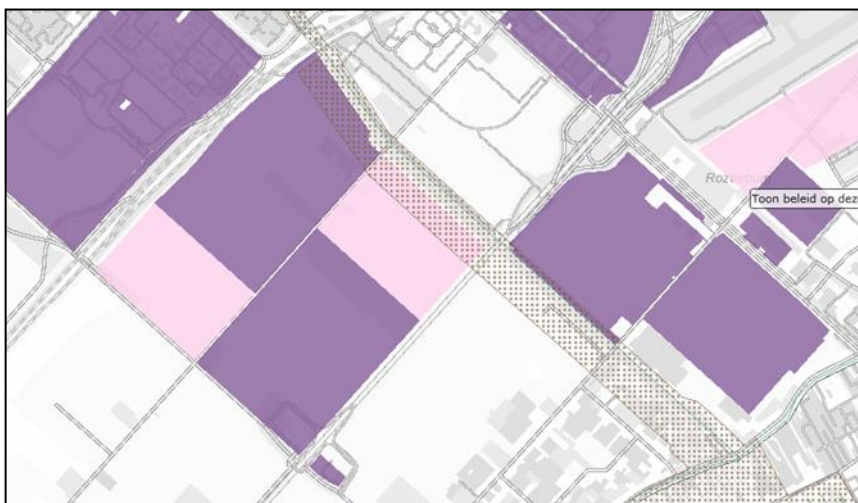
3.2.1. Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 beschrijft de provincie hoe en op welke manier de provincie met planologische 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 gehele gebiedsontwikkeling van STP 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.



Afbeelding 5. Uitsnede Structuurvisie Noord-Holland 2040.

Planspecifiek

De ontwikkelingen die samenhangen met dit bestemmingsplan dragen bij aan de doelstellingen uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Het entreegebied heeft een sterke relatie met Schiphol Trade Park, dat als ontwikkellocatie voor logistieke bedrijvigheid is aangewezen. De realisatie van een multifuel tankstation draagt bij aan de ontwikkelpotentie van deze bedrijfskavels, omdat er vanuit de logistieke sector de wens is geuit om te voorzien in het plaatsen van een LNG-vulpunt ten behoeve van de vrachtwagens bij de bedrijfskavels. Daarmee vervult dit bestemmingsplan een faciliterende rol om de bedrijvigheid in het totale gebied verder tot ontwikkeling te laten komen.

Bij de uitwerking van de plannen is rekening gehouden met artikel 15 uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening. In het ontwerp van het gebied zijn de ruimtelijke karakteristieken van het gebied als uitgangspunt genomen richting een definitief stedenbouwkundig ontwerp. Daarmee schenkt dit plan ook aandacht aan de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Zoals hieronder beschreven, wordt voldaan aan de landschapseisen uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

3.2.2. Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Provinciale Ruimtelijke Verordening bevat algemene regels over de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, waarbij een provinciaal belang speelt. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Op 12 december 2016 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. De nieuwe PRV trad in werking op 1 maart 2017. Gedeputeerde Staten hebben op 28 februari 2017 de uitvoeringsregeling met betrekking tot regionale afspraken over nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Noord-Holland vastgesteld.

Planspecifiek

Voor het plangebied is sprake van een ontwikkeling in landelijk gebied, indien er wordt uitgegaan van de begripsbepaling voor bestaand stedelijk gebied (art. 1.1.1 Besluit Ruimtelijke Ordening). Dit betekent dat een bestemmingsplan dat in het landelijk gebied voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 5a van de PRV of een nieuw landgoed als bedoeld in artikel 13a van de PRV, voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (PS d.d. 21 juni 2010).

De toelichting van een bestemmingsplan geeft aan in welke mate ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde functies rekening is gehouden met:

- de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap;
- de ordeningsprincipes van het landschap;
- de bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse;
- de inpassing van de nieuwe functies in de ruimere omgeving (grotere landschapseenheid);
- de bestaande kwaliteiten van het gebied (inclusief de ondergrond) als hiervoor bedoeld en de
- maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies.

Aanleiding en doel toetsing aan de PRV 2017

Het bestemmingsplan voor het entreegebied heeft een lange voorgeschiedenis. A4 Zone West is al in ontwikkeling sinds 2002. In 2004 is hier een bestemmingsplan voor vastgesteld. Dit plan heeft altijd provinciale goedkeuring genoten. Het plan omvatte oorspronkelijk veel meer bedrijvigheid. In 2014 is voor de gronden van A4 Zone West het bestemmingsplan “Hoofddorp A4 zone West 1e herziening” vastgesteld, waarbij ook de Provincie betrokken is geweest ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan. Dat bestemmingsplan is gebaseerd op het Integraal Ontwikkelingsplan (IOP), zoals dat op 14 juli 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld. Oorspronkelijk maakten de gronden van

het Entreegebied hiervan deel uit, alleen heeft de gemeenteraad bij de vaststelling van het IOP bepaald dat voor het Entreegebied een aparte procedure doorlopen moet worden. Redenen hiervoor waren de beleidsafwijkingen rondom de A4 en de onduidelijkheid over zowel het programma als het aspect externe veiligheid.

Op 14 januari 2016 heeft de gemeenteraad ingestemd met de aanvulling van het Integraal Ontwikkelingsplan (IOP) Schiphol Trade Park – deelgebied Entreegebied. Daarbij zijn de ambitie, de stedenbouwkundige uitwerking, de programmatische mogelijkheden op hoofdlijnen en de kaders voor beeldkwaliteit van het deelgebied 'Entreegebied' vastgelegd. Om het ruimtelijke- en programmatische voorstel juridisch planologisch te waarborgen, wordt een nieuw bestemmingsplan voor het Entreegebied vastgesteld. Dit bestemmingsplan is daarmee de planologisch-juridische vertaling van het Integraal Ontwikkelingsplan Schiphol Trade Park waarbij eerder ook de provincie is geraadpleegd.

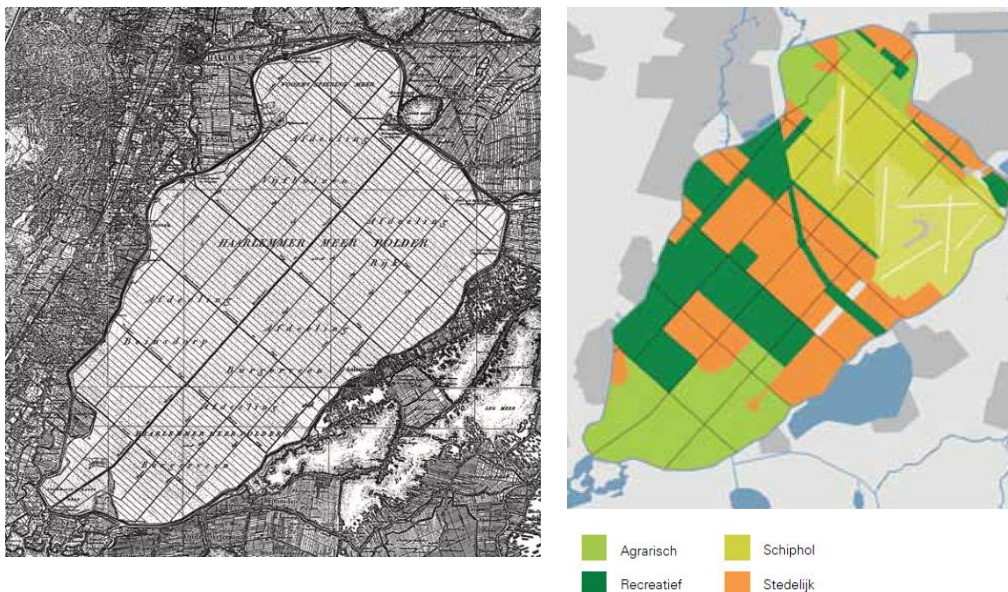
a. De ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap

Het Haarlemmermeer ontstond in de 16e eeuw door afkalving van een aantal kleinere meren. De bedreiging die het steeds groter worden meer vormde voor de omliggende steden en de uitvinding van het stoomgemaal zorgden ervoor dat in 1837 werd besloten tot de droogmaking. In 1840 ging de eerste spade in de grond voor het graven van de ringvaart en het opwerpen van de ringdijk. Vanaf 1848 maalden drie stoomgemalen het meer droog. In 1852 was de droogmaking gereed en kon de nieuwe grond worden ingericht. De inrichting van de polder was geheel gericht op de agrarische productie.

Bij de inrichting speelde de verdediging van Amsterdam een belangrijke rol. Langs de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder werden tussen 1843 en 1848 vier forten aangelegd waaronder het Fort aan het Schiphol en Fort aan De Liede. Tussen deze twee forten werd een weg aangelegd die tegelijkertijd diende als inundatiekade en verdedigingslinie. De weg vormde de ontginningsbasis voor de polder want vanaf deze weg werd de polder verder ingedeeld. Dit heeft geleid tot een consequente en sober uitgevoerde structuur met loodrecht op elkaar staande lijnen van vaarten, tochten, polderwegen (noord-zuid) en polderdwarswegen (oost-west). Het land werd verkaveld in een vast patroon met kavels van 200 bij 1000 meter.

De eerste bewoning vond plaats aan de randen, langs de ringvaart. Later kwam ook bewoning langs de polderwegen (boeren) en sommige polderdwarswegen (arbeiders). Op twee plaatsen in de polder werd een dorp gesticht: Hoofddorp ('Kruisdorp') op het kruispunt van de Hoofdvaart en de Kruisvaart en Nieuw-Vennep meer zuidelijk. Als onderdeel van de Stelling van Amsterdam werd tussen 1888 en 1903 de Geniedijk aangelegd, schuin door de polder.

Tot in de jaren zestig van de twintigste eeuw bestond de Haarlemmermeerpolder uit enkele dorpjes en was landbouw de economische drager. Daarna groeide Haarlemmermeer in korte tijd uit tot een gebied met ruim 143.000 inwoners en een grote en diverse economie. Deze snelle groei hangt direct samen met de opkomst van Schiphol. Onder druk van de economische ontwikkelingen zijn grote delen van het oorspronkelijk agrarische landschap getransformeerd tot stedelijk, luchthaven- en recreatielandschap (zie afbeelding). Deze verandering zal verder doorzetten vooral omdat Haarlemmermeer deel uitmaakt van de Metropoolregio Amsterdam (MRA).



Afbeelding 6 en 7. Links topografisch-militaire kaart van de Haarlemmermeer uit 1868 en rechts kaart met landschappen van Haarlemmermeer uit de Structuurvisie 2030.

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het integraal ruimtelijk raamwerk beschreven die bij de toekomstige (stedelijke) ontwikkelingen de basis moet vormen. Dit raamwerk sluit aan bij het orthogonale idioom van de oorspronkelijke droogmakerij. Het raamwerk van de polder bestaat uit bestaande elementen zoals de Ringdijk, de Hoofdvaart, de Geniedijk, de beplante polderlinten en polderdwarswegen, tochten en nieuwe elementen zoals de groenblauwe structuur langs de A4, lanen en polderpaden. De groenblauwe structuur langs de A4 bestaat uit een 250 meter brede zone aan weerszijden van de snelweg. Samen met het te ontwikkelen Geniepark, de bestaande polderlinten en de polderdwarswegen vormt dit het raamwerk voor de ontwikkelgebieden langs de A4 zoals PrimA4a, Schiphol Logistics Park (SLP) en Schiphol Trade Park (STP).



Afbeelding 8. Raamwerk van de polder, uit de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

Het plangebied maakt deel uit van het te verstedelijken gebied aan de oostzijde van Hoofddorp (Amsterdam Connecting Trade (ACT)). ACT bestaat uit drie bedrijventerreinen: Schiphol Trade Park, Schiphol Zuidoost en Schiphol Logistics Park. Bij het opstellen van het Integraal Ontwikkelingsplan voor STP is de oorspronkelijke verkavelingsstructuur gebruikt als onderlegger voor de inrichting. Het Geniepark, het bestaande polderlint (Rijnlanderweg), de Bennebroekerweg en de 250 m. brede groenblauwe zones langs de A4 vormen het landschappelijk raamwerk. Hierdoor zal ook in de toekomst de identiteit van de Haarlemmermeerpolder zichtbaar en herkenbaar blijven.

b. De ordeningsprincipes van het landschap

Door zijn ontstaansgeschiedenis heeft Haarlemmermeer een uniek landschap. De polder ligt vier tot zes meter onder NAP en wordt gekenmerkt door een rechtlijnige verkavelingsstructuur. Alleen de oude bovenlanden aan de rand van de polder en de ringdijk en ringvaart herinneren aan het oude veen- en merenlandschap. Vaarten, tochten en wegen met beplanting vormen samen het raster van de droogmakerij. Schuin door de polder loopt de Geniedijk die onderdeel is van de Stelling van Amsterdam. De oorspronkelijke structuur is nog steeds zichtbaar en wordt gekoesterd.



Afbeelding 9 Landschapstypologie van het gebied (Leidraad Landschap en Cultuurhistorie)

Binnen het plangebied vormen het polderlint Rijnlanderweg, de Bennebroekerweg (polderdwarsweg) en de Geniedijk de ruimtelijke dragers. Ook de oorspronkelijke verkaveling is goed herkenbaar. Nieuwere ruimtebepalende elementen zijn de spoorlijn en de A4. Deze voegen zich bijna naadloos in de oorspronkelijke structuur. Bij het opstellen van het Integraal Ontwikkelingsplan voor STP is de oorspronkelijke verkavelingsstructuur gebruikt als onderlegger voor de inrichting. Het Geniepark, het bestaande polderlint (Rijnlanderweg), de Bennebroekerweg (polderdwarsweg) en de 250 m. brede groenblauwe zones langs de A4 vormen het landschappelijk raamwerk. De oorspronkelijke structuur wordt aangevuld en versterkt. Deze elementen blijven behouden en worden in het bestemmingsplan beschermend bestemd. Hierdoor zullen ook in de toekomst de ordeningsprincipes van de Haarlemmermeerpolder zichtbaar en herkenbaar blijven.

Door het kwaliteitsteam Schiphol Trade Park en Geniepark, dat is opgericht met oog op de ruimtelijke kwaliteit op STP, zal ook hierop worden getoetst ten tijde van de uitwerking van de bouwplannen. De ambitie voor het deelgebied Entreegebied is dat de locatie zowel ruimtelijk als functioneel een logisch herkenningpunt wordt voor de gehele werklocatie Schiphol Trade Park. Qua uitstraling moet dit, in ieder geval vanaf de A4, zorgen voor herkenbaarheid van de locatie voor bezoekers en passanten, waarbij aansluiting gevonden wordt bij de waarden van STP: duurzaam, multimodaal en innovatief / beyond logistics.

c. De bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse

Het bestemmingsplan voorziet in het planologisch-juridisch kader om bebouwing binnen het gebied mogelijk te maken. Architectonische uitwerking geschiedt in een latere fase in

de planvorming, waarbij het kwaliteitsteam Schiphol Trade park en Geniepark een kwalitatief oordeel zal vellen. Uitgangspunt is dat de bebouwing van de uitgeefbare kavels van het Entreegebied terughoudend qua beeld dienen te zijn om niet te conflicteren met de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Vanuit de visie op het plangebied is het de uitdrukkelijke wens dat bebouwing sober wordt vormgegeven, waarbij de gevelindeling zich zal kenmerken door simpele, strakke lijnen. Het huidige polderlandschap kenmerkt zich eveneens door een hoge mate van rationaliteit in de vorm van rechte lijnen. Dit karakter zal als uitgangspunt dienen bij de architectonische uitwerking van de plannen. Vanuit deze randvoorwaarden wordt de confrontatie met het landschap zoveel mogelijk ontzien. De ontwikkeling van het entreegebied zoekt aansluiting bij de bestaande landschapsstructuren, hetgeen versterkt wordt door de bebouwing een terughoudend ontwerp mee te geven. Het kwaliteitsteam zal met in achtname van deze randvoorwaarden de architectonische uitwerking verder begeleiden.

d. De inpassing van nieuwe functies in de ruimere omgeving

Qua functionele invulling dient de ontwikkeling van het entreegebied aan te sluiten op de waarden van STP. De ambitie voor het Entreegebied is om een Energie Hub te worden voor de handel en logistiek en aanverwante sectoren: een locatie die dient als uithangbord voor de duurzaamheidstransitie, waar innovatieve en toekomstgerichte energiedragers worden ontwikkeld, mogelijk worden geproduceerd en eventueel worden verkocht. Partijen die hier invulling aan geven zullen worden gefaciliteerd. Bij de uitgifte van ontwikkelkavels wordt de bebouwing zoveel mogelijk langs de nieuw aan te leggen ontsluitingswegen gesitueerd en niet langs de dwarsweg Bennebroekerweg. Dit is in lijn met het streven binnen de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de provincie om nieuwe bebouwing zo min mogelijk langs dwarswegen te situeren.

Aan de Bennebroekerweg zijn twee ontwikkellocaties gereserveerd als uitbreidingslocatie voor kleinschalige innovatieve bedrijvigheid. Bebouwing op deze kavels sluit aan op het historische karakter van de dwarsweg en is kleinschalig en relatief extensief. De ontsluiting van deze kavels vindt plaats via een nog te realiseren verbinding met de Entree-as. Daarmee wordt de ruimtelijke karakteristiek van de Bennebroekerweg gerespecteerd.

De Rijksweg A4 volgt in grote mate de ritmiek van het poldergrid. Dit bestemmingsplan respecteert de 250 meter brede zone die als groenblauwe structuurdrager van het gebied aan weerszijden van de A4 is gesitueerd. Dit bestemmingsplan maakt geen bebouwing mogelijk binnen deze zone.

Op het Schiphol Trade Park wordt voor het Multifuel Tankstation gekozen voor een kavel in het Entreegebied vanwege de veiligheidscontouren die voor de opslagfaciliteiten van sommige (duurzame) brandstoffen van toepassing zijn. Alternatieve locaties in Schiphol Trade Park liggen teveel in de nabijheid van werklocaties en zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid minder gewenst. Ook is de nabijheid van de A4 van belang, om zo onnodige verkeersbewegingen door het Schiphol Trade Park te voorkomen. De directe ligging van het entreegebied aan de A4 zorgt ervoor dat de karakteristieke

Bennebroekerweg zoveel mogelijk van onnodige verkeersintensiteiten wordt onthouden. Dit plan beoogt daarmee de ruimtelijke kwaliteit van deze dwarsweg intact te houden.

- e. De bestaande kwaliteiten van het gebied (inclusief de ondergrond) als hiervoor bedoeld en de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies*

Haarlemmermeer kent een hoge verstedelijkingsdruk, mede vanwege Schiphol en de ligging in de MRA. Een terugkerende opgave is hoe nieuwe ontwikkelingen vorm te geven in relatie tot de oude agrarische polderopbouw en het creëren van de wens een prettige leefomgeving te realiseren. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van het Entreegebied. Hiervoor is uitgebreid beschreven hoe om is gegaan met de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het plangebied in relatie tot de nieuwe ontwikkelingen. Voornaamste uitgangspunt is dat de ontwikkeling van het Entreegebied uitgaat van het bestaande poldergrid en daarmee de voornaamste landschappelijke karakteristiek van het plangebied intact houdt. Door de uitgeefbare kavels op rationele wijze te positioneren, de ontsluiting vast te leggen, de groenblauwe structuur rond de A4 te respecteren en er aan bij te dragen dat de verkeersintensiteit op de dwarsweg Bennebroekerweg niet toeneemt, wordt dit landschappelijke karakter gerespecteerd.

Een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke structuur van STP is de Entree-as. Deze as wordt de verbinding tussen de HST- Cargo terminal, de Trade Boulevard en de A4. De Entree-as is daarom een essentiedrager van STP zoals vastgelegd in het IOP en het beeldkwaliteitsplan uit 2014. Door aanleg van de entree-as wordt getracht om de verkeersintensiteit op de bestaande polderlinten en dwarswegen, zoals de Bennebroekerweg, te minimaliseren.

Om een extra kwaliteitsslag te maken in de verdere uitwerking van de bouwplannen, zal ook het aangewezen kwaliteitsteam Schiphol Trade park en Geniepark nadrukkelijk letten op de inpassing van de nieuwe functies in relatie tot de aanwezige gebiedskarakteristieken en kwaliteiten. Er zal hierbij aandacht besteed worden aan de bebouwingskarakteristieken, bouwhoogte en situering van bebouwing binnen de daarvoor aangewezen bouwvlakken. Deze kwaliteitsslag zal in een later stadium van de planvorming worden gemaakt.

Conclusie

Uitgaande van bovenstaande analyse is de ontwikkeling van het entreegebied in lijn met artikel 15 uit de Provinciale Verordening. Daarmee is dit bestemmingsplan niet in strijd met de voorschriften uit de Provinciale Verordening.

3.2.3. Plabeka 3.0

Sinds 2005 participeert de gemeente 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 Schiphol Trade Park gerekend tot een kansrijk groeigebied waar ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen. Dit wordt ondersteund door de regionale behoefte van Plabeka. Op 23 juni 2017 hebben de gemeenten en provincies binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) met de vaststelling van de 'Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0: Ruimte voor de economie van morgen', nieuwe afspraken gemaakt over regionale samenwerking en afstemming van plannen voor kantoren en bedrijventerreinen.

Planspecifiek

Sector-overstijgende ontwikkelingen die van invloed zijn op de toekomstige ruimteaanpak op bedrijventerreinen zijn onder meer:

- De energietransitie vraagt om ruimte; bedrijventerreinen kunnen bijdragen aan duurzame energieopwekking, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen op panden of zonneweiden.
- Onder invloed van de circulaire economie gaat steeds meer uitwisseling van grond- en reststoffen tussen bedrijven plaatsvinden; dit vraagt om ruimte voor opslag van stoffen.

De ontwikkeling van het entreegebied draagt bij aan het bereiken van deze doelstellingen. De verwachting is dat de economische groei van de MRA zich in de komende jaren concentreert in Amsterdam en in de regio Amstelland-Meerlanden. De mainports Schiphol, de Greenport Aalsmeer en de AMS-iX (Amsterdam Internet Exchange; als ICT-hub de derde Nederlandse mainport) zijn belangrijke motoren voor de regionale economie. Het zijn grote bronnen van werkgelegenheid en brandpunten van internationaal transport. Zakelijke dienstverlening en een vitaal MKB complementeren deze kracht. Daarbij is Amstelland-Meerlanden goed bereikbaar vanuit Amsterdam en Haarlem maar ook vanuit de zuidvleugel, en de connectiviteit van de regio biedt bedrijven toegang tot voldoende hooggeschoold personeel.

Met het oog op de toekomst zet de regio in op duurzaamheid en circulaire economie, en de daaraan gekoppelde economische kansen, naast de traditionele sterktes Schiphol en de Greenport. De ontwikkeling van de Circular Valley (circulair ingerichte werklocatie, deelgebied van 'Schiphol Trade Park') vanaf 2017 biedt op dit vlak kansen. De ontwikkeling van het entreegebied past binnen deze visie.

Uit de vraag- en aanbodraming op Metropoolniveau blijkt bovendien 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 hectare bedraagt. Naast de eerste fase van Schiphol Trade Park bedienen ook de bedrijventerreinen De President, De Hoek Noord (Undercoverpark) en Schiphol Logistics Park (SLP) 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. Schiphol Trade Park 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, Op basis van de behoefteraming van BCI en het genoemde onderscheid tussen de verschillende locaties kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling van de eerste fase van Schiphol Trade Park in een behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid voorziet.

Binnen deze plancapaciteit is voor Schiphol Trade Park 61 ha netto is opgenomen (harde plancapaciteit) en 39 ha (softe plancapaciteit). Daarmee valt de ontwikkeling van het entreegebied binnen de regionale afspraken.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het Plabeka 3.0.

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. De visie 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.

Planspecifiek

De voorgenomen ontwikkelingen vinden plaats in het gebied dat in de structuurvisie als “logistiek knooppunt ACT” is aangeduid. De komst van het Multifuel tankstation is een uitdrukkelijke wens van de logistieke sector, die heeft aangegeven behoefte te hebben aan een LNG-vulpunt voor vrachtauto's in de directe nabijheid van de bedrijfslocaties. Dit bestemmingsplan komt daarmee tegemoet aan de wens om het logistieke cluster in dit gebied conform de structuurvisie verder te ontwikkelen. Voor de inrichting van het gebied is uitgegaan van de landschappelijke structuren van de omgeving. Daarmee speelt het ontwerp in op het aanwezige landschap in de polder. Voor een nadere toelichting op laatstgenoemd punt zie paragraaf 3.2.2.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

3.3.2. Deltaplan Bereikbaarheid

Het Deltaplan Bereikbaarheid geeft een visie op verkeer en vervoer in de Haarlemmermeer, om te komen tot een duurzaam toekomst vast mobiliteitssysteem. De doelen hierbij zijn:

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

De horizon van het plan ligt op 2030. In het Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid staan een uitvoeringsagenda en de fasering van uit te voeren maatregelen of onderzoeken.

De uitgangspunten voor de auto en het wegennetwerk zijn het uitbreiden en verbeteren van het netwerk voor de (vracht)auto en het oplossen van bestaande knelpunten in het netwerk.

Conclusie

De ontwikkeling van het Entreegebied voldoet aan de doelen zoals gesteld in het Deltaplan Bereikbaarheid. Dit bestemmingsplan voorziet in het verbeteren van het netwerk voor de vrachtauto en het oplossen van bestaande knelpunten, omdat met dit bestemmingsplan een vulpunt voor duurzame brandstoffen – een uitdrukkelijke wens van de sector zelf – wordt mogelijk gemaakt. Daarmee wordt het mogelijk gemaakt dat de vrachtwagens behorende bij de bedrijfsperven nu geen onnodige verkeersbewegingen meer hoeven te veroorzaken in verband met het bijtanken met LNG. In dit kader draagt dit bestemmingsplan bij aan het bereiken van de doelstellingen zoals geformuleerd in het deltaplan bereikbaarheid.

3.3.3. Nota Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer (2016)

Met de Nota commerciële voorzieningen Haarlemmermeer (28 januari 2016) is het beleid ten aanzien van locaties voor motorbrandstofverkooppunten gewijzigd. Het oude beleid stond tot 2018 geen nieuw aanbod van benzine, diesel en LPG toe. Dit was vanuit de wens om motorbrandstofverkooppunten uit dichtbevolkte gebieden te verplaatsen met als doel om de leefomgeving en het milieu te verbeteren en/of ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Mede omdat het verplaatsingsbeleid niet tot concrete resultaten heeft geleid, is de vestigingsbeperking voor nieuw aanbod - en met name voor nieuwe brandstoffen - opgeheven. Om de leefomgeving en het milieu te verbeteren en/of ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken, zal verplaatsing vanuit woonwijken en kernen waar mogelijk worden gefaciliteerd.

Planspecifiek

De eerste aanvraag voor het realiseren van een multifuel tankstation dateert uit 2013. Bedrijven in de regio rond Schiphol vragen om een duurzaam alternatief voor de bestaande brandstoffen voor vrachtauto's, om zo concurrerend te blijven in hun marktsegment. De brandstoffen zijn reeds beschikbaar, van transitiebrandstoffen als LNG en compressed natural gas (CNG), tot aan volledig duurzame brandstoffen als waterstof. Een tanklocatie voor LNG is echter niet beschikbaar in deze regio. Daarom hebben 30 leden van branchevereniging Air Cargo Netherlands (ACN) in 2013 een petitie ondertekend waarmee ze aandringen op een snelle vestiging van een LNG tankstation in deze regio.

Ten tijde van het initiatief is het gemeentelijk motorbrandstofverkooppuntenbeleid als kader opgelegd aan aanvrager. Omdat het initiatief gericht was op duurzame energie voor de transportsector was het uitwerken van vestiging in het Entreegebied van Schiphol Trade Park kansrijk.

Inmiddels is het thans geldende motorbrandstofverkooppuntenbeleid opgenomen in de Nota Commerciële voorzieningen. De nota Commerciële voorzieningen is een integrale nota voor onder andere detailhandel, horeca, commerciële dienstverlening en ambulante

handel. Motorbrandstofverkooppunten behoren tot commerciële dienstverlening vanwege de verkoop van brandstof aan consumenten. De basis van de Nota commerciële voorzieningen zorgt voor gelijke concurrentieverhoudingen, ruimte voor ondernemerschap en innovatie en zo min mogelijk regels en procedures. Een van de besluiten is het intrekken van het 'locaties motorbrandstofverkooppunten' beleid uit 2008. Omdat het verplaatsingsbeleid voor motorbrandstofverkooppunten tot dusverre niet tot concrete resultaten heeft geleid wordt de in 'Locaties motorbrandstofverkooppunten' opgenomen vestigingsbeperking voor nieuw aanbod - en met name voor nieuwe brandstoffen - opgeheven.

De situatie qua veiligheidsproblematiek is in 2015/2016 als volgt: van de top 5 tankstations met LPG is de top 3 gestopt met LPG (een tankstation is opgeheven), met nummer 4 op de lijst loopt een haalbaarheidsonderzoek voor verplaatsing. Het nieuwe beleid zorgt ervoor dat in onze gemeente nieuwe exploitanten van motorbrandstofverkooppunten zich kunnen vestigen. Concurrentie wordt, behoudens door middel van ruimtelijk juridische kaders, niet van overheidswege beïnvloed. Verplaatsing uit woonwijken en kernen naar de vastgestelde hervestigingslocaties wordt nog steeds waar mogelijk gefaciliteerd.

Uitgangspunt van dit bestemmingsplan is het realiseren van een tankstation met onder andere de duurzame brandstoffen LNG, CNG, waterstof en elektriciteit evenals de duurzamere variant van diesel, zijnde Nuclear Research and consultancy Group (NRG) diesel. Reguliere diesel en benzine worden ook aangeboden. De reden hiervan is dat LNG en CNG voertuigen vaak ook met diesel of benzine moeten worden bijgetankt.

3.3.4. Integraal Ontwikkelingsplan A4 zone West – IOP (2011)

Integraal Ontwikkelingsplan A4 zone West – IOP (2011)

Op 14 juli 2014 is het Integraal Ontwikkelingsplan A4 zone West (IOP) door de gemeenteraad vastgesteld. Uitgangspunt van het IOP is het realiseren van een innovatief en duurzaam logistiek bedrijventerrein. De A4 zone west is daarvoor aangewezen vanwege de ligging nabij vier modaliteiten: luchthaven, snelweg, zeehaven en hogesnelheidstrein, die met elkaar verbonden worden door middel van een Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV). Door directe verbinding te leggen met de luchthaven Schiphol, de havens, Greenport Aalsmeer en het internetknooppunt AMS I-X ontstaat een hoogwaardig internationaal knooppunt voor stromen van goederen, diensten en personen.

Op basis van kwantitatief en kwalitatief marktonderzoek zijn de meest kansrijke ontwikkelingen in kaart gebracht en vertaald in een concreet programma voor de eerste 10 jaar van de ontwikkeling (fase 1). Bij de vaststelling van het IOP is bepaald dat eerst de kavels van fase 1 uitgegeven en gevuld moeten worden. De voorgestelde groenblauwe zone van 200 meter (gemeten vanaf de A4) is daarbij verbreed tot 650 meter. Deze zone dient voorlopig groen te blijven en mag pas tot bedrijventerrein ontwikkeld worden als de kavels van fase 1 zijn gevuld.

Conform het IOP begint duurzaamheid van STP bij mobiliteit en logistiek: de Clean Logistics. Het bieden van verschillende, innovatieve modaliteiten voor vracht- én personenvervoer binnen één gebied is uniek en sluit direct aan op de recente plannen van de Europese Commissie om te komen tot een duurzaam Europees transportsysteem. De ambitie tot het realiseren van de Clean Logistics, gecombineerd met de aanpak van uitvoering van concrete projecten met de nu beschikbare methoden en technieken op het gebied van duurzaamheid, maakt dat het met dit plan mede te realiseren initiatief van het Multifuel tankstation past in het concept van STP. Clean Logistics betekent dan ook niet alleen het nadenken over het aanbod van modaliteiten voor de (middel)lange termijn, maar ook het nadenken over schonere brandstoffen voor de huidige modaliteiten, zoals het vrachtautovervoer. Dit blijkt ook wel uit het feit dat de Europese Commissie de ontwikkeling van een schoner alternatief voor vrachtautovervoer met een apart programma ondersteunt (LNG Blue Corridors Project, Seventh Framework Programme).

Aanvulling Integraal Ontwikkelingsplan (IOP) Schiphol Trade Park – deelgebied Entreegebied

Op 28 januari 2016 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer een besluit genomen over de aanvulling van het IOP voor het Entreegebied. Met die besluitvorming heeft de gemeenteraad grotendeels ingestemd met de ambitie voor het deelgebied Entreegebied en zijn tevens de stedenbouwkundige hoofdstructuur van en de kaders voor de beeldkwaliteit van het Entreegebied vastgesteld. Onderliggend document voor het raadsbesluit betrof de “Uitwerking Entreegebied Schiphol Trade Park – Essentiekaart en Beeldkwaliteit Entreekavels” d.d. 12 - 12 - 2014 (Rijnboutt).

HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE

4.1. Visie op het plangebied

De ambitie voor het deelgebied Entreegebied is dat de locatie zowel ruimtelijk als functioneel een logisch herkenningspunt wordt voor de gehele werklocatie Schiphol Trade Park. Qua uitstraling moet dit, in ieder geval vanaf de A4, zorgen voor herkenbaarheid van de locatie voor bezoekers en passanten, waarbij aansluiting gevonden wordt bij de waarden van STP: duurzaam, multimodaal en innovatief / beyond logistics. Belangrijk voor de uitstraling is dat de invulling ook moet aansluiten op de bestaande structuren, waarbij juist de relatie met het polderlint Bennebroekerweg belangrijk is, evenals de relatie met de bestaande watergangen en polderstructuur.

Qua functionele invulling dient de ontwikkeling aan te sluiten op de waarden van STP. De ambitie voor het Entreegebied is om een Energie Hub te worden voor de handel en logistiek en aanverwante sectoren: een locatie die dient als uithangbord voor de duurzaamheidstransitie, waar innovatieve en toekomstgerichte energiedragers worden ontwikkeld, mogelijk worden geproduceerd en eventueel worden verkocht. Partijen die hieraan invulling geven zullen gefaciliteerd worden.

4.2. Ruimtelijke structuur

Een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke structuur van STP is de Entree-as. Deze as wordt de verbinding tussen de HST- Cargo terminal, de Trade Boulevard en de A4. De Entree-as is daarom een essentiedrager van STP zoals vastgelegd in het IOP en het beeldkwaliteitsplan uit 2014.

De bebouwing van de uitgeefbare kavels van het Entreegebied wordt terughoudend qua beeld om niet te concurreren met het landschap.

Direct aan de Entree-as liggen twee uitgeefbare kavels, wat het centrale deel betreft van de Energie- Hub. Deze kavels komen aan een toegangsweg, vanaf de Entree-as, zonder aansluiting op de Bennebroekerweg.

Aan de Bennebroekerweg zijn twee ontwikkellocaties gereserveerd als uitbreidingslocatie voor kleinschalige innovatieve bedrijvigheid. Bebouwing op deze kavels sluit aan op het historische karakter van het polderlint en is kleinschalig en relatief extensief. De ontsluiting van deze kavels vindt plaats via een nog te realiseren verbinding met de Entree-as.

De eerste 250 meter vanaf het hart van de Rijksweg A4 wordt niet bebouwd conform de Groenblauwe hoofdstructuur Oostflank Haarlemmermeer.

STP ruimte geboden voor aanvullende voorzieningen; het Entreegebied is één van die locaties.

De twee kavels langs de Bennebroekerweg zullen voor bedrijfsactiviteiten ontwikkeld worden, met dien verstande dat thans nog geen concrete (functionele) invulling bekend is.

4.4. Multifuel tankstation

Organisatie Air Cargo Netherlands (ACN) heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om in de omgeving van Schiphol een tankstation voor duurzame brandstoffen te realiseren. DCB Energy heeft op basis daarvan gekozen om een multifuel tankstation te realiseren op kavel 1B van Schiphol Trade Park Entreegebied. Gelet op de directe ligging aan de A4, naast een op- en afrit, de ligging naast het bedrijventerrein Schiphol Trade Park met logistieke bedrijven evenals de nabijheid van de luchthaven Schiphol, de Amsterdamse haven en Flora Holland in Aalsmeer, wordt deze locatie daarvoor geschikt geacht.

Op het Schiphol Trade Park wordt gekozen voor een kavel in het Entreegebied vanwege de veiligheidscontouren die voor de opslagfaciliteiten van sommige (duurzame) brandstoffen van toepassing zijn. Alternatieve locaties in Schiphol Trade Park liggen teveel in de nabijheid van werklocaties en zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid minder gewenst. Ook is de nabijheid van de A4 van belang, om zo onnodige verkeersbewegingen door het Schiphol Trade Park te voorkomen.

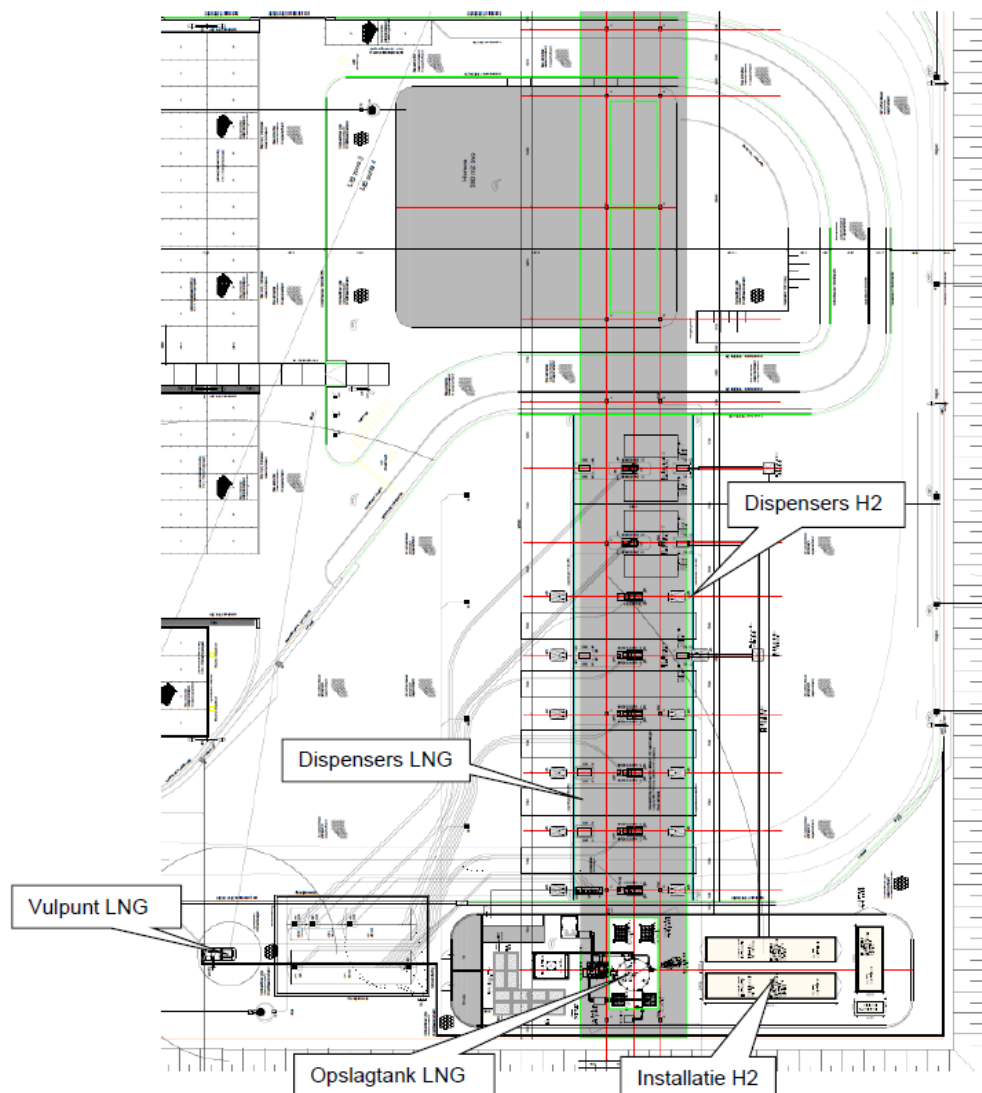
Het multifuel tankstation met tevens duurzame brandstoffen etaleert de ambities van het Schiphol Trade Park op het gebied van duurzaamheid en innovatie, specifiek op het onderdeel energie binnen de handel, logistiek en aanverwante sectoren. Het multifuel tankstation dient door de ligging op een zichtlocatie aan de A4 als uithangbord voor de duurzaamheidstransitie, waar innovatieve en toekomstgerichte energiedragers worden ontwikkeld, mogelijk worden geproduceerd en mogelijk worden verkocht.

Het concept

Uitgangspunt voor de invulling van een deel van kavel 1B binnen het Entreegebied is het realiseren van een openbaar tankstation, neergezet als een multifuel tankstation met primair de duurzame brandstoffen LNG, CNG, waterstof en elektriciteit, evenals de duurzamere variant van diesel, zijnde NRG diesel. De brandstof CNG wordt gemaakt uit LNG en het productieproces vindt op de kavel plaats. Hetzelfde geldt voor de productie van waterstof. De elektriciteit voor de oplaadpalen wordt deels geproduceerd door zonnepanelen die op het dak van de overkapping zullen worden aangebracht.

Terreininrichting

Het terrein wordt voor een groot deel verhard, de resterende ruimte wordt ingezaaid met gras. Op het terrein worden pompen gerealiseerd voor (duurzame) brandstoffen. De bebouwing zal bestaan uit opslagtanks voor brandstof en een overkapping.



Afbeelding 7 Situatietekening van de inrichting van het Multifuel tankstation.

Over een deel van kavel 1B ligt de zone “gebied nummer 3” van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Op grond van dat besluit zijn in deze zone geen nieuwe gebouwen toegestaan. De nieuwe gebouwen van het multifuel tankstation zijn zodanig geprojecteerd dat deze allemaal buiten het gebied nummer 3 liggen, zodat aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit kan worden voldaan.

De bebouwing op het terrein zal bestaan uit bovengrondse en ondergrondse opslagtanks voor brandstof en technische ruimten om brandstof te produceren. Voor LNG worden een bovengronds vulpunt en bovengrondse tanks gerealiseerd. Voor het produceren van waterstof en CNG wordt een technische ruimte ingericht. De bouwhoogte van de technische ruimten bedraagt circa 3 meter, voor de bovengrondse opslagtanks van LNG is dit circa 15 meter.

Duurzaamheidseisen met betrekking tot inrichting

Om te voldoen aan de duurzame ambitie die samenhangt met dit plan, wordt in de inrichting van het multifuel tankstation rekening gehouden met de volgende duurzaamheidsmaatregelen:

- De luifels die boven de afgiftepunten komen zijn voorzien van twee stroken zonnepanelen t.b.v. de stroomvoorziening op locatie en zal deels terug worden gegeven aan het energienet.
- Op locatie zijn installaties aanwezig voor het afgeven van waterstof, LNG en LCNG. De H2 installatie zal in eerste instantie bevoorraadt worden door H2 en zodoende geen groot energieverbruik hebben. Wanneer de afname van H2 dermate hoog wordt zal er in de toekomst gebruik worden gemaakt van een elektrolyser om H2 op locatie te maken. Voor elektrolyse is veel stroom vereist. Echter dit is duurzame stroom, geproduceerd uit wind of zon. Een elektrolyser wordt toegepast om juist de duurzame stroomproductie te balanceren en op te slaan in H2. De elektrolyser zorgt er juist voor dat een overschot aan duurzame stroom kan worden opgeslagen. De LNG installatie verbruikt niet meer stroom dan een regulier diesel afgiftepunt.
- Onderdeel van de LCNG installatie is een BTU. Bij onvoldoende afname van LCNG zal deze aan staan en stroom verbruiken. Dit is een vereiste om de methaanemissies door boil-off te voorkomen. Bij alle installaties zal er gebruik worden gemaakt van de best beschikbare technieken.
- Om volledig zero emission (geen uitstoot van aardgas naar de omgeving - een broeikasgas) te realiseren is er voor het LNG tankstation in Haarlemmermeer een mini-liquefier (zgn. BTU) voorzien die een eventueel teveel aan damp uit de dampkamer van het hoofdopslagvat onttrekt en opnieuw vloeibaar maakt, waarna het vloeibaar wordt terug gestopt in het opslagvat. Vanuit het opslagvat wordt LNG met een pomp via een VRE (Vapor Return Economizer) geleid naar de dispenserslang voor directe aflevering aan een tankend voertuig, al dan niet onder verwarming door de saturatie regeling van de VRE. De VRE zorgt ervoor dat warmte welke terugkomt van de tankende truck wordt opgevangen en niet in het opslagvat terecht komt, maar terug wordt geleverd aan de vrachtwagen.
- Alle verlichting binnen de inrichting zal uitgevoerd worden in LED. De verlichting onder de luifel zijn zo ingesteld dat bij geen bezoekers deze dimt naar 30%.

4.5. Verkeer

Het Entreegebied ligt dicht langs de A4 en is eenvoudig vanaf de toe/afritten via de Nelson Mandeladreef te bereiken. Via het centrale (nog te realiseren) kruispunt ter ontsluiting van het bedrijventerrein STP wordt het Entreegebied bereikbaar voor personenauto's en vrachtauto's vanuit STP.

In een verkeersonderzoek (Arcadis, STP – Verkeer Entreegebied, kenmerk 078842522 C, 2 juni 2016) is de totale verkeersgeneratie van het Entreegebied bepaald en is ingegaan op de vormgeving van het nog te realiseren kruispunt Centrale-As / Nelson Mandeladreef.

Uit het onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van het Entreegebied niet veel nieuw verkeer zal aantrekken. Op het wegvak tussen de A4 en het Entreegebied zal wel een toename van verkeer waarneembaar zijn. Verder komt uit het onderzoek naar voren dat, al naar gelang de vormgeving van het kruispunt, voldaan kan worden aan algemeen gangbare grenswaarden (cyclustijden, verliestijden). De ontwikkelingen in het Entreegebied kunnen dan ook goed ontsloten worden via het te realiseren kruispunt. Om het kruispunt op (middel)lange termijn voldoende doorstroming te geven, wordt het wenselijk geacht om het verkeer van en naar het Entreegebied beter te faciliteren. Dat zou kunnen door een extra voorsorteer vak aan te brengen. Wanneer dit precies moet gebeuren hangt af van de ontwikkeling van de percelen op STP en het Entreegebied, evenals de verkeersgroei op de Bennebroekerweg. Reeds afgesproken is om hiervoor een monitoringsprogramma op te zetten.

HOOFDSTUK 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.

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden open laten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld.

Met dit Nationaal Waterplan zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Het omvat een integrale benadering, door natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie (inclusief verdienvermogen) zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen.

De ambitie is dat overheden, bedrijven en burgers zich in 2021 meer bewust zijn van de kansen en bedreigingen van het water in hun omgeving. Iedereen neemt zijn eigen verantwoordelijkheid om samen te komen tot een water robuuste ruimtelijke inrichting, het beperken van overlast en rampen en verstandig handelen in extreme situaties.

Watervisie 2021

De inzet van het provinciaal waterbeleid is om Noord-Holland nog mooier, bedrijviger en veiliger maken. Daarbij moet er een impuls uitgaan voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Waterproblemen worden aangepakt wanneer er toch al gebiedsontwikkeling plaats vindt. Voor de Haarlemmermeer speelt met name het vinden van toekomstbestendige oplossingen voor de schoon- en zoetwaterproblematiek.

Voor waterveiligheid wordt uitgegaan van:

- veilige dijken en duinen (laag 1 en ook de belangrijkste);
- een waterrobuuste ruimtelijke inrichting van overstromingsgevoelige gebieden (laag 2);
- en een op overstromingsrampen toegesneden calamiteitenorganisatie (laag 3).

Deze meervoudige benadering van waterveiligheid wordt “meerlaagsveiligheid” genoemd. Op de kaart Overstromingsrisico Noord-Holland zijn de overstromingsgevoelige gebieden indicatief aangegeven. De provincie maakt nog duidelijk welke gemeenten tot het overstromingsgevoelige gebied worden gerekend en in hun bestemmingsplannen duidelijk moeten maken hoe rekening wordt gehouden met het overstromingsrisico. Daarbij is uitgangspunt het “waterrobuust inrichten”: het zodanig inrichten van overstromingsgevoelig gebied dat bij een overstroming de kans op slachtoffers klein is en de economische schade beperkt blijft.

Waterbeheerplan 5 2016-2021 (Hoogheemraadschap van Rijnland)

Op 9 maart 2016 is het Waterbeheerplan 5 vastgesteld. Samen werken aan water staat hierin centraal, zodat nu en in de toekomst in dit unieke deel van Nederland onder zeeniveau gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Water is een maatschappelijke opgave en Rijnland wil samen met zijn omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Die toekomst wordt mede bepaald door trends in klimaat en maatschappij en de noodzaak om op duurzame wijze met onze omgeving om te gaan. De verwachte toename van neerslag en droogte, bodemdaling, verzilting, zeespiegelrijzing en de verdergaande verstedelijking, leggen een steeds grotere druk op het watersysteem.

De hoofdambitie is schoon water en droge voeten. Dit wordt bereikt door:

- Beschermen tegen overstromingen vanuit zee, de rivieren en het regionale watersysteem door een aanpak in drie lagen (meerlaagsveiligheid):
 1. preventie;
 2. adviseren over het beperken van de gevolgen van overstromingen (gevolgbeperking);
 3. voorbereiden op een calamiteit.
- Zorgen voor schoon en gezond water dat past bij de verschillende functies in een gebied.
- Optimaliseren van de verwerking van het afvalwater en hergebruiken van de grondstoffen uit afvalwater.
- Zorgen voor voldoende water: niet te veel en niet te weinig, passend bij het gebruik.

Keur Rijnland 2015

De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatwerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen) en voor kwelgevoelige gebieden. Maar ook voor onttrekken en lozen van grondwater en het aanbrengen van verhard oppervlak.

Het uitgangspunt van deze Keur is 'ja, tenzij': in beginsel zijn handelingen en/of werken in het watersysteem toegestaan, tenzij expliciet in deze Keur anders is bepaald. De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. Wie bijvoorbeeld op een waterkering wil bouwen, moet een watervergunning aanvragen bij Rijnland. In de Uitvoeringsregels die bij de Keur horen is dit nader uitgewerkt.

Waterstructuurvisie (Hoogheemraadschap van Rijnland)

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

Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030

De Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland (verder Waterplan) is een samenwerkingsdocument tussen de gemeente en het hoogheemraadschap. Het geeft de situatie en problemen weer van het hele watersysteem (oppervlaktewater, hemelwater, grondwater en afvalwater) in Haarlemmermeer. Het stelt doelen met betrekking tot de riolering, het oplossen van infrastructurele knelpunten en het nemen van maatregelen.

Het Waterplan heeft onder andere als ambitie:

- het scheiden van vuil afvalwater en schoon regenwater;
- het tijdelijk bergen van water om extreme neerslag op te vangen;
- afvalwater als bron te gebruiken waaruit afvalstoffen en energie gewonnen kunnen worden. Haarlemmermeer past bijvoorbeeld innovatieve ontwikkelingen toe bij het inzamelen van afvalwater zoals riothermie, het winnen van warmte uit afvalwater.

In het Waterplan worden ook grondwatermaatregelen beschreven, omdat deze een belangrijke link hebben met de rest van het watersysteem, zoals oppervlaktewater en de ruimtelijke inrichting. Daarnaast is in het verleden onvoldoende aandacht besteed aan grondwater, waardoor een inhaalslag nodig is om aan de zorgplicht te voldoen.

De maatregelen die genomen moeten worden om de doelstellingen voor het watersysteem te bereiken zijn verzameld in het uitvoeringsprogramma van het Waterplan. De financiering van deze maatregelen komt uit verschillende bronnen, waaronder het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP).

Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2019

De gemeente is op grond van de Wet milieubeheer verplicht periodiek een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) vast te stellen om invulling te geven aan haar zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Het GRP bevat rioleringsbeleid en een overzicht van alle aanwezige rioleringsvoorzieningen, inclusief de actuele toestand ervan en de te verwachten vervangingsperioden.

Ook geeft het plan inzicht in de wijze waarop de riolering wordt beheerd, welke effecten er zijn voor het milieu en hoe het beheer wordt gefinancierd. De gedachten vanuit de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, Proeftuin klimaatbestendige stad en het integraal Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030 zijn ook van toepassing op het gemeentelijke riolerings- en grondwaterbeleid. De rode draad in het beleid is dat de gemeente streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.

Het GRP geeft de basis voor de planning van nieuwe aanleg, plannen om vuiluitworp te reduceren en plannen voor beheer en onderhoud voor de komende vijf jaar, met een doorkijk naar de verdere toekomst. Bij nieuwbouw en verbouw is het gescheiden aanbieden van het afvalwater en het hemelwater het uitgangspunt. Voor nieuwbouwwijken en grotere reconstructiegebieden wordt uitgegaan van een zwaardere ontwerpnorm voor het rioolstelsel, waardoor zwaardere regenbuien minder snel overlast veroorzaken. Om overlast door grondwater te voorkomen voorziet het GRP in de aanleg van drainage in vijf wijken: Rijsenhout-Zuid, Pax, Graan voor Visch (Hoofddorp), Linquenda, Welgelegen (Nieuw-Vennep), en het uitvoeren van grondwatermaatregelen in Zwanenburg.

Vanuit het Bestuursakkoord Water heeft de gemeente verder invulling gegeven aan een verbetering van de samenwerking met omliggende gemeenten en met het Hoogheemraadschap van Rijnland.

5.1.2. Onderzoek

Watertoets

In het kader van het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1^e herziening (2014) is een watertoets uitgevoerd. De gevolgen van de ontwikkeling van de eerste fase van de A4 zone West voor het huidige watersysteem zijn daarbij in kaart gebracht. Tussen de 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.

De ontwikkeling van het Entreegebied betreft een gebied dat is ingesloten tussen de beoogde ontwikkeling Schiphol Trade Park en de reeds gerealiseerde infrastructuur zoals de Nelson Mandeladreef en de Rijksweg A4. Ook binnen deze deelontwikkeling wordt gestreefd naar maximale inzet op duurzaamheid. Water vormt hierin één van de dragers. De ontwikkeling kent een geïsoleerde ligging en grenst direct aan de oostelijke hoofdafwatering bestaande uit de A4- berm watergang en de zuidelijk gelegen Bennebroekertocht. Deze watergangen hebben en behouden een waterpeil van zomerpeil NAP -6,05 meter en winterpeil NAP -6,27 meter.

Flexibel peilbeheer

Het toekomstige beleid van Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente Haarlemmermeer streeft naar invoering van flexibel peilbeheer vanwege het tegengaan van versnippering en voor het vergroten van de flexibiliteit in het watersysteem.

Watercompensatie

In het kader van de ontwikkeling van het Schiphol Trade Park, waar het Entreegebied onderdeel van uitmaakt, is een waterbalans opgesteld. In het gehele Schiphol Trade Park wordt circa 211 hectare bebouwing en verharding toegevoegd. Ter compensatie daarvan wordt 17,8 hectare nieuw open water gerealiseerd. Conform de algemene beleidsregel 4 “Compensatie verhard oppervlak” dient bij een toename van 500 m² verharding compensatie plaats te vinden in de vorm van de aanleg van nieuw open water. De compensatie moet bij voorkeur in hetzelfde peilvak of in het daarop volgende peilvak worden gerealiseerd. Dempingen dienen zowel in oppervlakte als in inhoud volledig binnen het plangebied gecompenseerd te worden.

Binnen het plan wordt in beginsel voldaan aan de algemene watercompensatieregels van Rijnland. Dit wordt gerealiseerd door aanleg van nieuwe watergangen met een voldoende ruim profiel. Toepassing van flexibel peilbeheer is daarmee een ‘eigen’ initiatief waarbij onafhankelijk van uitkomsten altijd in een robuust watersysteem met voldoende bergingscapaciteit wordt voorzien.

Binnen het gehele Entreegebied zal circa 6.500 m² nieuw open water worden gerealiseerd, deels in de vorm van nieuwe watergangen en deels in de vorm van het verbreden van bestaande watergangen. Voor het hele Entreegebied is op basis van de 15% compensatieregel een overschot berekend van circa 537 m², dat betekent dat aan de compensatieregel kan worden voldaan. Kavel 1B is in de berekening van de watercompensatie meegenomen als te bebouwen / te verhard kavel met een verhardingspercentage van 95%.

Langs kavel 1B en 1A wordt een nieuwe watergang gerealiseerd als onderdeel van de watercompensatie opgave. Deze watergang en de watergangen aan de Entree-as Oost zullen bij aanvang worden gerealiseerd zodat de afvoer van regenwater en doorstroming kunnen worden gegarandeerd. In het vigerende bestemmingsplan is overigens al rekening gehouden met de aanleg van deze watergang.

Riolering en afwatering regenwater

Een andere duurzaamheidsmaatregel betreft het beperken van de waterafvoer naar de afvalwaterzuiveringsinstallaties van Rijnland. In overleg met Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente Haarlemmermeer zal regenwater dat valt binnen het plangebied zoveel mogelijk binnen het watersysteem worden vastgehouden. Binnen het Entreegebied wordt dat als volgt uitgelegd:

- Regenwater afkomstig van daken zal rechtstreeks op het watersysteem worden geloosd alwaar het in de watergang wordt geborgen. Hiervoor wordt extra water aangelegd. Ook naast kavel 1B wordt een nieuwe watergang aangelegd.

- Regenwater afkomstig van verharding van de Entree-as wordt geloosd op de bermen waar het water zal infiltreren in de bodem. Hierdoor treedt een mate van voorzuivering op. In de bermen zijn drainage transportsystemen (DT-riool) voorzien voor vertraagde afvoer naar oppervlaktewater.
- Regenwater afkomstig van normale verhardingen zal via een kolkensysteem worden ingezameld. Dit water wordt geloosd op watergangen met plasbermen. De plasbermen zijn voorzien van rietkragen voor extra zuivering van water.
- Water dat valt nabij tankvulpunten zal via een apart leidingsysteem worden ingezameld. Door toepassing van olie-afscinders zal het water voor een groot deel worden afgevangen. Het sterk vervuilde restant aan water/olie zal via het afvalwaterstelsel gecombineerd met DWA uit gebouwen worden afgevoerd naar de zuivering.
- Afvalwater afkomstig vanuit de gebouwen wordt eveneens ingezameld en zal via een gemaal ter plaatse worden afgevoerd naar de zuivering.

5.1.3. Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling van het Entreegebied is in overeenstemming met de beleidskaders ten aanzien van water.

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.

5.2.2. Onderzoek

Bij het toekennen van bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. Indien een bestemmingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen, dient bij de planvoorbereiding onderzoek naar de bodemkwaliteit uitgevoerd te worden. Een bestemming kan pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is voor een nieuwe of aangepaste bestemming. Voor het plangebied van heel Schiphol Trade Park is een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem gedaan.

Uit bovengenoemd onderzoek blijkt dat het onderzoeksgebied in het verleden met name een agrarische bestemming had. Ter plaatse van de onderzoekslocatie zijn geen erfpercelen aanwezig geweest, noch zijn historisch verdachte bedrijfsactiviteiten uitgevoerd. Behoudens enkele lichte verontreinigingen, blijkt dat de onderzoekslocatie nagenoeg als onverdacht kan worden beschouwd. Opgemerkt wordt dat zeer plaatselijk mogelijk nog een matige verontreiniging met dichloorbenzeen aanwezig is in het grondwater. In verband met het agrarische gebruik van de gronden is de boven- en ondergrond aanvullend geanalyseerd op bestrijdingsmiddelen (OCB's). Tevens is het chloridegehalte van de grond bepaald in verband met de hergebruiksmogelijkheden.

Voor het Entreegebied zijn enkele aanvullende onderzoeken (historisch en verkennend) naar de bodemkwaliteit uitgevoerd. Verwezen wordt naar de volgende documenten:

- Rapport "Bodemonderzoeken Schiphol Trade Park te Hoofddorp", Tauw bv, kenmerk R001-1225103JFK-aao-V03-NL (25 november 2014).
- Notitie "Samenvatting bodemkwaliteit Entreegebied", Tauw bv, kenmerk N001-1239117JFK-aao-V02-NL (24 mei 2016).

Op basis van die onderzoeken kan worden geconcludeerd dat de grond en het grondwater op de onderzoekslocatie overwegend niet tot licht verontreinigd zijn. Binnen het onderzoeksgebied valt niet uit te sluiten dat er in de grond plaatselijk spots met matige of sterke verontreinigingen voorkomen, die veelal gerelateerd zijn aan bodemvreemde bijmengingen. In het grondwater kan plaatselijk sprake zijn van matige verontreinigingen met zware metalen of dichloorbenzeen (herkomst niet bekend).

Ter plaatse van het voormalige perceel Bennebroekerweg 327 is bekend dat sprake is van een verontreiniging van asbest in de grond. Hier zal op korte termijn een bodemsanering uitgevoerd worden.

Ten aanzien van het gedeelte van het plangebied dat grenst aan het perceel Bennebroekerweg 307 wordt opgemerkt dat het illegaal in gebruik is geweest, zodat het als verdachte deellocatie wordt beschouwd. Aanbevolen wordt om in een latere fase, in het kader van de voorgenomen ontwikkeling, op deze locatie aanvullend bodemonderzoek uit te voeren. De verwachting is dat eventuele verontreinigingen waarschijnlijk met name immobiel en klein van omvang zullen zijn en zodoende geen belemmering vormen voor de verdere planvorming.

5.2.3. Conclusie

Op basis van de resultaten van de onderzoeken kan worden geconcludeerd dat de grond ter plaatse van het plangebied maximaal licht verontreinigd is. Het grondwater is eveneens maximaal licht verontreinigd. Gesteld kan worden dat de bodemkwaliteit van de gronden in het plangebied geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling(en).

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.

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Flora & Faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Het doel van de Wet natuurbescherming is volgens artikel 1.10:

- “a. het beschermen en ontwikkelen van de natuur, mede vanwege de intrinsieke waarde, en het behouden en herstellen van de biologische diversiteit;
- b. het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de natuur ter vervulling van maatschappelijke functies, en
- c. het verzekeren van een samenhangend beleid gericht op het behoud en beheer van waardevolle landschappen, vanwege hun bijdrage aan de biologische diversiteit en hun cultuurhistorische betekenis, mede ter vervulling van maatschappelijke functies.”

Was het in de vorige wetgeving nog zo dat individuele exemplaren van zeldzame soorten werden beschermd, nu betreft het bescherming van de soort. Een belangrijk criterium in de wet is ‘gunstige staat van instandhouding van een soort’. Daarvan is sprake als:

- “a. uit populatie dynamische gegevens blijkt dat de betrokken soort nog steeds een levensvatbare component is van de natuurlijke habitat waarin hij voorkomt, en dat vermoedelijk op lange termijn zal blijven, en
- b. het natuurlijke verspreidingsgebied van die soort niet kleiner wordt of binnen afzienbare tijd lijkt te zullen worden, en
- c. er een voldoende grote habitat bestaat en waarschijnlijk zal blijven bestaan om de populaties van die soort op lange termijn in stand te houden.”

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 op ruime afstand van de Natura2000-gebieden Kennemerland-Zuid, Botshol, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck en de beschermde natuurmonumenten Oosteinderpoel, Geerpolder Plas en Oeverlanden Braassemermeer. In verband met de afstand en de omvang van de ontwikkelingen in dit bestemmingsplan, kunnen significante effecten op deze gebieden uitgesloten worden.

Soortenbescherming

Door adviesbureau EcoLogisch is ecologisch onderzoek verricht (november 2016, rapportnummers SANA1601 en SAVL1602) voor het gehele Schiphol Trade Park, inclusief dit plangebied. Het gehele plangebied is bezocht waarbij geïnventariseerd is of

er beschermde plant- en diersoorten voorkomen. Onderzoek is onder meer gedaan naar aanwezige vleermuizen, ransuilen, gierzwaluwen en vissen.

In 2012 is door ARCADIS een quickscan uitgevoerd en in 2013 zijn aanvullende onderzoeken naar broedvogels, vleermuizen en vissen uitgevoerd door Adviesbureau E.C.O. Logisch. Natuuronderzoek heeft doorgaans een juridische houdbaarheid van drie jaar. Hiervoor is inzicht in de huidige stand van zaken van de beschermde natuur in het projectgebied noodzakelijk. Hierbij is onderzocht is of de ontwikkeling in het projectgebied niet strijdig is met de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998. Dit onderzoek heeft bestaan uit een inventarisatie van de huidige bekende verspreidingsgegevens in de omgeving van het projectgebied. Daarnaast heeft een habitatscan plaatsgevonden waarbij een inschatting is gemaakt van de mogelijke aanwezige beschermde natuur. Hierop zijn aanvullende onderzoeken naar de rugstreeppad, jaarrond beschermde broedvogels, vaatplanten, vissen en vleermuizen uitgevoerd. Op korte termijn zijn ontwikkelingen gepland aan de Rijnlanderweg 920-924 en aan de Bennebroekerweg 305. Omdat deze beide locaties mogelijk verblijfplaatsen van vleermuizen herbergen is specifiek op deze locaties nader onderzoek naar vleermuizen en jaarrond beschermde broedvogels uitgevoerd.

Beschermde vaatplanten en de rugstreeppad zijn niet waargenomen in het projectgebied. In de bebouwing aan de Rijnlanderweg 920-924 en Bennebroekerweg 305 zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen of jaarrond beschermde nesten aanwezig. Een ontheffing voor het amoveren van de bebouwing wordt niet noodzakelijk geacht. Wel is het aan te bevelen de werkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal 15 maart- 15 juli) van vogels uit te voeren om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen. In het projectgebied worden zomerverblijfplaatsen, paarverblijfplaatsen en winterverblijfplaatsen (van één of enkele individuen) van vleermuizen verwacht voor te komen. Indien bebouwing wordt geamoveerd, dient deze te worden onderzocht op het voorkomen van zomerverblijfplaatsen, paarverblijfplaatsen en winterverblijfplaatsen van vleermuizen. Het onderzoek dient afgestemd te worden op het voorkomen van de gewone dwergvleermuis, de ruige dwergvleermuis en de laatvlieger.

Daarnaast is een paarverblijfplaats van de ruige dwergvleermuis waargenomen in een populier aan de zuidoostzijde van het projectgebied aan de Bennebroekerweg. Indien deze verblijfplaats wordt verstoord of vernietigd, dient hier een ontheffing voor te worden aangevraagd. In de bebouwing binnen het projectgebied zijn meerdere nestlocaties van de huismus aanwezig. Indien deze in de toekomst niet kunnen worden behouden, dient hier een ontheffing voor te worden aangevraagd.

De erfbeplanting aan de Rijnlanderweg 906, 916, 1015 en 948 en tussenliggende akkerlanden maken deel uit van het functioneel leefgebied van de ransuil. Een broedgeval is in 2016 niet waargenomen in het projectgebied. Wel zijn sporen die duiden op een oud nest en roestplaatsen waargenomen. Indien bij de geplande werkzaamheden delen van het functioneel leefgebied worden aangetast, zal dit leiden tot een afname van kwaliteit of kwantiteit van het leefgebied van de ransuil. Hiervoor dient een ontheffing te

worden aangevraagd. Hier kunnen voorwaarden aan verbonden zijn zoals het geschikt houden of maken van een deel van het projectgebied voor de ransuil.

In het projectgebied is de kleine modderkruiper aanwezig. Bij het vergraven en dempen van watergangen wordt leefgebied en voortplantingshabitat van de kleine modderkruiper verstoord en vernietigd. Werkzaamheden aan watergangen in 2016 dienen volgens een door het ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode te worden uitgevoerd. De kleine modderkruiper is vanaf januari 2017 buiten Natura 2000-gebieden onder de Wet Natuurbescherming niet langer beschermd. Wel blijft de zorgplicht van toepassing.

Nadelige effecten als gevolg van de geplande ontwikkeling op het NNN en Natura 2000-gebieden worden niet verwacht. Het NNN en Natura 2000-gebieden liggen buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden in het projectgebied.

In 2016 is door Adviesbureau E.C.O. Logisch verkennend natuuronderzoek uitgevoerd middels een quickscan ecologie en inventarisatieonderzoek naar verschillende beschermde soorten. Deze onderzoeken waren gebaseerd op de Flora- en Faunawet. Onder de huidige natuurwetgeving (Wet natuurbescherming) zijn in de provincie Noord-Holland enkele soorten beschermd welke onder de Flora- en Faunawet vrijgesteld waren. Dit betreffen onder andere de kleine marterachtigen bunzing, hermelijn en wezel. In opdracht van de Schiphol Area Development Company is derhalve door adviesbureau E.C.O. Logisch een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de het gebruik van het projectgebied door kleine marterachtigen (30 april 2018, rapportnummer SANA1702). Dit rapport bevat de resultaten van de habitatscan en de resultaten van de inventarisatie van kleine marterachtigen. Vanwege deze gewijzigde wetgeving en verloop van tijd is besloten om nieuw/aanvullend onderzoek uit te voeren.

Gezien de huidige inrichting van het gebied is de kans aanwezig dat zich in het gebied eventuele martersoorten bevinden, dicht bij de Bennebroekerweg. In de rest van het terrein staat veel olifantsgras of het is akker.

Dit bestemmingsplan voorziet in het conserverend bestemmen van de huizen aan de Bennebroekerweg. Het overige deel van het gebied bestaat in de huidige situatie uit veelal akkergrond.

Het projectgebied beschikt op verschillende locaties over geschikt habitat voor zowel verblijfplaatsen, foerageergebied en verbindingsmogelijkheden. Dit betreffen onder andere houtsingels en ruigten rondom erven en opgaande vegetatie/mogewassen langs watergangen. Om te bepalen of door de geplande ontwikkelingen in het projectgebied mogelijk verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming artikel 3.10 worden overtreden is onderzoek uitgevoerd naar de functie van het projectgebied voor kleine marterachtigen. Vooralsnog zijn geen waarnemingen van kleine marterachtigen gedaan in het projectgebied.

Uitgaande van de hier genoemde onderzoeken kan verondersteld worden dat de Wet natuurbescherming de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

5.3.3. Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

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.

5.4.2. Inventarisatie

Archeologie

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 een ontwikkeling plaatsvindt, dient een inventariserend veldonderzoek te worden uitgevoerd.

In het 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.

Cultuurhistorie

In het plangebied bevinden zich geen monumenten en/of objecten van hoge cultuurhistorische waarde. Ook is het plangebied niet gelegen in een beschermd stads- of dorpsgezicht. In de inrichting van het gebied is een sterke relatie gezocht met de landschappelijke kernkwaliteiten van het gebied, zoals genoemd in de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie. Omdat hier sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in landelijk gebied, dient te worden voldaan aan artikel 15 uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Dat is het geval (zie voor een nadere toelichting paragraaf 3.2.2 van deze plantoelichting). Zoals aangetoond in hoofdstuk 4 wordt in de opzet van het plan nadrukkelijk rekenschap gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit van het bestaande gebied. Daarmee is dit bestemmingsplan in voldoende mate in lijn met het ruimtelijk DNA van het gebied. Nader onderzoek voor het aspect cultuurhistorie is derhalve niet noodzakelijk.

5.4.3. Conclusie

In het plangebied zijn geen archeologische monumenten en waarden, noch cultuurhistorische waarden aanwezig die worden aangetast. De aspecten cultuurhistorie en archeologie vormen dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan.

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 geluidbelasting (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 geluidbelasting 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.

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wet geluidhinder kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoneerd industrieterrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde "zware lawaaimakers" als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidsbelasting 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.

5.5.2. Onderzoek

Op basis van een recent uitgevoerd onderzoek (Arcadis, Notitie geluid en luchtkwaliteit Entreegebied, kenmerk 078497608 B.9, 21 juli 2017) kan algemeen gesteld worden dat er qua geluidsbelasting geen relevante verslechtering te verwachten is in het plangebied.

Voor de projectie van bovenstaande functies geldt dat er o.a. getoetst dient te worden aan de VNG richtlijn Bedrijven en milieuzonering. Indien blijkt dat de functies geprojecteerd worden binnen de aan te houden richtafstanden tot aan woningen genoemd in de richtlijn, dan is er aanvullend onderzoek noodzakelijk. Hierbij dient dan aangetoond te worden dat voor de bestaande woningen op de gevel voldaan wordt aan de maximaal toegestane geluidsbelasting van 50 dB(A) conform het Activiteitenbesluit.

Uit onderzoek is gebleken dat de dichtstbijzijnde woningen (Bennebroekerweg 305-307) op circa 180 meter van het terrein gesitueerd zijn waar de functies geprojecteerd worden. De aan te houden richtafstand conform de VNG richtlijn bedraagt 30 meter. Hiermee is voldoende aangetoond dat er geen ontoelaatbaar hoge geluidsniveaus te verwachten zijn ten gevolge van de te ontwikkelen functies voor de bestaande woningen. Vanuit het aspect geluid geldt dan ook geen belemmering voor de realisatie van onderliggend plan.

Ook vanwege de verkeersproductie van de functies die mogelijk worden gemaakt (totaal 4.144 motorvoertuigen weekdaggemiddelde etmaalintensiteit) kan geconcludeerd worden dat er qua geluidsbelasting geen relevante verslechtering te verwachten is in het projectgebied. Uitgaande van de verkeersbelasting op de nieuwe ontsluitingsweg ter ontsluiting van het Entreegebied, bedraagt de geluidsbelasting maximaal 37 dB1 voor de dichtstbijzijnde woningen Bennebroekerweg 305-307. Hierbij moet worden opgemerkt dat de Energie-Hub tevens bedoeld is voor duurzame LNG- en waterstofvoertuigen, welke in de praktijk een lagere geluidsbelasting produceren. Momenteel bestaat hiervoor nog geen reductiefactor t.o.v. regulierverkeer, waardoor uitgegaan is van de volledige reguliere verkeersproductie.

Het projectgebied is gesitueerd tussen de Rijksweg A4 en de Nelson Mandeladreef. De intensiteiten op beide wegvakken zijn beduidend hoger dan de totale verkeersaantrekkende werking van te ontwikkelen functies. In het plangebied en directe omgeving zijn de geluidsbelastingen ten aanzien van wegverkeer van de Rijksweg A4 en Nelson Mandeladreef maatgevend.

Vanuit het aspect geluid vormt de verkeersaantrekkende werking geen belemmering tegen realisatie van onderliggend plan.

5.5.3. Conclusie

Vanuit het aspect geluid vormt de verkeersaantrekkende werking geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.6. Lucht

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 de artikelen 5.16 en 5.16a van de Wet milieubeheer. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

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

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB 'Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen 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 betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.6.2. Onderzoek

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd (Arcadis, Notitie geluid en luchtkwaliteit Entreegebied, kenmerk, 078497608 B.9 21 juli 2017). Wanneer de functies gerealiseerd worden zal lokaal een toename optreden van verkeer. Dit verkeer zal voor een toename zorgen van luchtverontreinigende stoffen in de lucht. In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂), omdat deze stoffen het dichtst bij de vigerende grenswaarden (bijlage 2 van de wet milieubeheer) liggen. Wanneer voldaan wordt aan de grenswaarden voor deze stoffen, zal ook voldaan worden aan de grenswaarden voor andere luchtverontreinigende stoffen uit bijlage 2 van de wet milieubeheer.

Wanneer een project 'Niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan een verslechtering van de concentraties NO₂ en PM₁₀, vervalt toetsing aan de grenswaarden. Een project draagt NIBM bij wanneer de toename als gevolg van het project op toetslocaties lager is dan 1,2 µg/m³ NO₂ en PM₁₀.

Voor kleine projecten is een tool ontwikkeld om eenvoudig te kunnen toetsen of een project NIBM bijdraagt. Deze tool, de NIBM-tool van Infomil, rekent conform Standaardrekenmethode 1 uit de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007, met een aantal worstcase aannames. Een berekening met deze tool laat zien dat de realisatie van onderliggend project mogelijk 'In betekenende mate' bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit de berekening blijkt dat door onderliggende ontwikkeling een maximale bijdrage van 12.12 µg/m³ NO₂ en een maximale toename van 1.60 µg/m³ PM₁₀ is te verwachten. Daarmee wordt de grens van 1,2 µg/m³ NO₂ overschreden. Bij de berekeningen is uitgegaan van het totaal aantal verkeersbewegingen opgesteld door Arcadis 2.

Op basis van de uitkomsten van bovenstaande berekeningen middels de NIBM-tool van Infomil bestond aanleiding om te toetsen of aan de gestelde grenswaarden voldaan kan worden en is aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Hieruit blijkt dat de maximale concentratie NO₂ die berekend wordt, afgerond 40 µg/m³ bedraagt. De maximaal berekende concentraties PM₁₀ en PM_{2,5} bedragen respectievelijk 23 en 13 µg/m³. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde van 40 µg/m³ geldend voor NO₂ en PM₁₀ en de grenswaarde van 25 µg/m³ geldend voor PM_{2,5}. De grenswaarde voor de 24- uurgemiddelde concentratie PM₁₀ wordt ook nergens overschreden (maximaal 12 dagen terwijl 35 dagen is toegestaan). De hoogste concentraties NO₂ worden enkel berekend op de toetspunten 6, 7 en 8 en worden met name veroorzaakt door de A4.

Uit het onderzoek blijkt dat – rekening houdend met de toekomstige verkeersaantrekkende werking van de geprojecteerde functies – op toetsafstand voor de aanliggende wegen voldaan wordt aan de gestelde normen uit de Wet milieubeheer. Ook

vanuit het aspect luchtkwaliteit zijn er dan ook geen bezwaren tegen realisatie van onderstaand plan.

5.6.3. Conclusie

De planontwikkeling voldoet aan de normen van de Wet milieubeheer. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

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).

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldig persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De norm (één op één miljoen per jaar) geldt voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden.

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Groepsrisicoberekeningen beogen maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Het groepsrisico is afhankelijk van de omvang van het ongeval. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord. Vanzelfsprekend speelt de hoogte van het groepsrisico een rol, maar ook de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid maken onderdeel uit van de

verantwoordingsplicht. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten, beleidsnotities en nota's.

5.7.2. Onderzoek

Het plangebied van Hoofddorp Schiphol Trade Park Entreegebied wordt beïnvloed door een aantal risicobronnen, te weten:

- het transport van gevaarlijke stoffen over de A4;
- het transport van met name LPG ter bevoorrading van LPG-tankstations over de verbindingsweg vanaf de A4;
- het transport van aardgas door drie hogedruk aardgasleidingen;
- het transport van ontvlambare vloeistof door een DPO- leiding.

In verband met deze risicobronnen is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd (AVIV, Externe veiligheid entreegebied Hoofddorp A4 zone west, kenmerk 163184, 10 maart 2017). De resultaten van dat onderzoek zijn als volgt.

Wegtransport A4

De A4 maakt deel uit van het Basisnet Weg. De veiligheidszone is vastgesteld op 0 meter. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. In de huidige situatie is het groepsrisico maximaal 0,004 keer de oriëntatiewaarde en in de toekomstige situatie eveneens 0,004 keer. Het groepsrisico neemt niet toe door de voorgenomen ontwikkeling.

Wegtransport bevoorradingroute

Het plaatsgebonden risico van de bevoorradingroute is kleiner dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. In de huidige situatie is het groepsrisico maximaal 0,01 keer de oriëntatiewaarde en in de toekomstige situatie 0,011 keer. Het groepsrisico neemt toe door de voorgenomen ontwikkeling.

Hogedruk aardgasleidingen

Voor geen van de leidingen in en nabij het plangebied hebben de berekeningen geleid tot een contour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jaar. Het plaatsgebonden risico vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Voor de bestaande situatie hebben de berekeningen niet geleid tot een groepsrisico. Dat wil zeggen dat de kans op 10 of meer slachtoffers kleiner is dan 10^{-9} per jaar. Door de realisatie van het tankstation en de bedrijfskavels is er een toename van het groepsrisico:

- het groepsrisico van leiding A-803 neemt toe tot factor 0,062 ten opzichte van de oriëntatiewaarde;
- het groepsrisico van leiding A-554 neemt toe tot factor 0,129 ten opzichte van de oriëntatiewaarde;

- het groepsrisico van leiding A-553 neemt toe tot factor 0,196 ten opzichte van de oriëntatiewaarde.

Ondanks deze toename van het groepsrisico, blijft het groepsrisico kleiner dan de oriëntatiewaarde.

Omdat dit bestemmingsplan voorziet in een tankstation met een LNG en waterstofinstallatie, is ten behoeve van de aanvraag om omgevingsvergunning een risicoanalyse opgesteld (AVIV, Risicoanalyse LNG/H₂-tankstation fase 2 Schiphol, kenmerk 163184, 10 maart 2017). Hieronder volgen de resultaten van de risicoanalyse.

De contour voor de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van 1.0 10⁻⁶ /jaar ligt gedeeltelijk net buiten het terrein van de inrichting. Binnen deze contour bevinden zich geen (geprojecteerde) (beperkt) kwetsbare objecten.

Voor onderhavig LNG tankstation geldt dat de veiligheid op 2 niveaus is geborgd, dat wil zeggen (Liqal, Handboek LNG/H₂ Installatie Schiphol Trade Park, 21 maart 2016) :

1. intrinsieke veiligheid van het tankstation
2. externe veiligheid van de inpassing van het ontwerp in de omgeving

Intrinsieke veiligheid van het tankstation

Met intrinsieke veiligheid wordt bedoeld de veiligheidssituatie waarbij het LNG tankstation de ontvanger is van risicobronnen uit de omgeving of van interne risicobronnen.

De intrinsieke veiligheid is geborgd in de eerste plaats door aan te sluiten bij de geldende en van toepassing zijnde industrie normen zoals PED, ATEX etc. teneinde een CE goedkeuring te verkrijgen. In de tweede plaats doordat het ontwerp volledig voldoet aan de Nederlandse regelgeving specifiek gemaakt voor LNG tankstations: PGS 33-1. Deze PGS (Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen) is tot stand gekomen door intensieve samenwerking van industrie, veiligheidsexperts, overheden en RIVM (Rijks Instituut voor Veiligheid en Milieu) en legt belangrijke vereisten vast waaraan LNG tankstations moeten voldoen om als voldoende veilig te worden beschouwd.

Externe veiligheid van de inpassing van het station in de omgeving

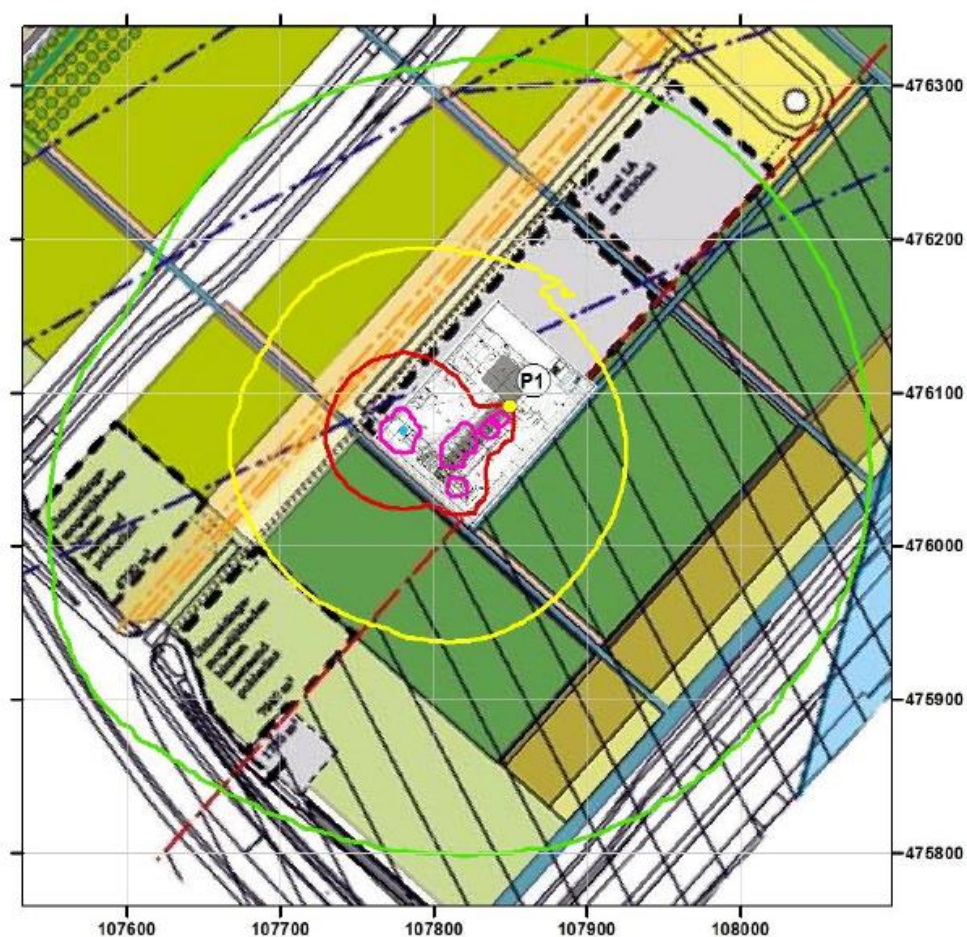
Het ministerie van I&M heeft een interim beleid voor LNG-tankstations ontwikkeld. Eén van de uitgangspunten is een minimum afstand voor het plaatsgebonden risico van 50 meter aan te houden vanaf het vulpunt tot (beperkt) kwetsbare objecten, onafhankelijk van de berekende grenswaarde van het plaatsgebonden risico. Een ander uitgangspunt is de locatie van het LNG-tankstation dan wel objecten in de omgeving zo te kiezen dat in het gebied tussen de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en de effectafstand van het LNG-tankstation geen kwetsbare objecten zijn gelegen of gerealiseerd kunnen worden. Beperkt kwetsbare objecten zijn mogelijk, maar hieraan moet een motivering ten grondslag liggen. Deze effectafstand is minimaal 50 meter en kan groter zijn afhankelijk van de wijze waarop de installatie is ontworpen. Voor de hier beschreven installatie (ESD-systeem waarmee de uitstroming bij breuk van de losslang wordt gedetecteerd en ingeblokt, vullen van het opslagvat via de dampruimte, lossen vanuit de tankauto met een pomp en een voordruk kleiner dan 3.2 bar(g)) is deze minimum afstand gelijk aan 50 meter. De berekende grenswaarde van het plaatsgebonden risico ligt zowel binnen als

buiten het gebied van 50 meter rond het vulpunt. Voor de beoordeling is dan het gebied begrensd door het maximum van de minimum afstand en de grenswaarde maatgevend. Ook binnen dit gebied bevinden zich geen (geprojecteerde) (beperkt) kwetsbare objecten.

Afbeelding Overzicht plaatsgebonden risicocontouren.

Het groepsrisico is bij bevoorrading overdag en 's avonds kleiner dan de oriëntatiewaarde. Het maximum aantal slachtoffers is 150. De maximale waarde van de fN-curve vergeleken met de oriëntatiewaarde is bij 50 slachtoffers. De berekende frequentie is $1.2 \cdot 10^{-7}$ /jr, dit is 0.29 keer de frequentie van de oriëntatiewaarde.

5.7.3. Conclusie



Figuur 4. Plaatsgebonden risicocontouren

—	$1.0 \cdot 10^{-5}$ /jr
—	$1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr
—	$1.0 \cdot 10^{-7}$ /jr
—	$1.0 \cdot 10^{-8}$ /jr

Het plaatsgebonden risico, van zowel de in en nabij het plangebied aanwezige risicobronnen als van het LNG-tankstation, vormt geen belemmering voor de

voorgenomen ontwikkeling. De stijging van het groepsrisico, met name vanwege de hogedruk aardgasleidingen en het LNG-tankstation, dient conform het gemeentelijk beleid nader verantwoord te worden. In de Risicoanalyse LNG/H2-tankstation Schiphol (AVIV, 10 maart 2017) blijkt dat deze stijging verantwoord is in relatie tot de ongevalsscenario's. Voor een nadere toelichting wordt hiervoor verwezen naar bijgevoegd onderzoek.

5.8. Milieuzonering

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 aan te houden 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.

5.8.1. Onderzoek

In het onderzoek van Arcadis (Notitie geluid en luchtkwaliteit Entreegebied, kenmerk 078497608 B) is kort aandacht besteed aan het aspect milieuzonering. Hieruit blijkt dat de dichtstbijzijnde woning op circa 180 meter van het te ontwikkelen terrein ligt. Aan de richtafstanden van de VNG-brochure wordt ruimschoots voldaan.

5.8.2. Conclusie

Er wordt voldaan aan de richtafstanden van de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering.

5.9. Luchtvaartverkeer

5.9.1. 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 hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

5.9.2. Inventarisatie

Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Het plangebied ligt geheel binnen het beperkingengebied, waarbij een klein deel binnen LIB gebied 3 valt. Binnen LIB gebied 3 mogen in principe geen nieuwe gebouwen gerealiseerd worden. Door middel van een verklaring van geen bezwaar kan hierop een uitzondering gemaakt worden, onder andere voor bedrijvigheid waar een beperkt aantal personen (per hectare) actief zal zijn. Voor die situatie zal overleg moeten plaatsvinden met de Inspectie Leefomgeving en Transport en met de Luchtverkeersleiding Nederland.

5.9.3. Conclusie

Bij de planontwikkeling is rekening gehouden met de beperkingen die vanwege het LIB aan de orde zijn.

5.10. Milieueffectrapportage

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. Overigens moet daarnaast worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijke milieueffecten kan hebben, waarbij naast de drempelwaarden ook de omstandigheden ter plaatse worden betrokken. Dit in verband met het arrest van het Hof van Justitie van de EU van 15 oktober 2009 (C-225/08).

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.

5.10.1. Onderzoek

Voor het bestemmingsplan is een vormvrije m.e.r. beoordeling uitgevoerd (Willie Fikken, Schiphol Trade Park Entreegebied, m.e.r.-beoordelingsnotitie, 9 juni 2016). In die notitie is conform artikel 7.17 lid 3 van de Wm aandacht besteed aan de criteria uit bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectrapportage, te weten de kenmerken van het project, de plaats van het project en de potentiële effecten van het project. Geconcludeerd wordt dat de gewenste ontwikkeling niet tot belangrijke milieugevolgen zal leiden. Een formeel milieueffectrapport zoals bedoeld in de Wet milieubeheer is daarmee niet nodig.

Volledigheidshalve is deze beoordelingsnotitie toegevoegd als bijlage aan deze plantoelichting.

5.10.2. Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling zal niet tot belangrijke milieugevolgen leiden, zodat een m.e.r. niet noodzakelijk wordt geacht.

HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID

6.1. Financiële uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening stelt verplicht dat de gemeenteraad tegelijk met de vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt voor kostenverhaal in het geval het bestemmingsplan nieuwe, bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplannen mogelijk maakt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de bouw van één of meer woningen, de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen of de uitbreiding of verbouwing van gebouwen. In de wet is aangegeven welke kosten verhaald kunnen worden. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is, bijvoorbeeld door gronduitgifte of een anterieure overeenkomst.

Dit bestemmingsplan voorziet in een op grond van artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening aangewezen bouwplan, zodat in beginsel een exploitatieplan opgesteld moet worden. Met de GEM A4 zone west is evenwel een anterieure overeenkomst gesloten, zodat het gemeentelijk kostenverhaal anderszins verzekerd is. Aldus hoeft voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

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. Het gemeentebestuur hecht veel waarde aan een breed gedragen en haalbaar bestemmingsplan. Bij het vooroverleg met de reguliere overlegpartners worden daarom ook de dorps- en wijkraden van het plangebied betrokken. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode zullen voorzien van een beantwoording verwerkt worden in het bestemmingsplan.

6.2.1. Resultaten wettelijk vooroverleg

Ingevolge artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is overleg gevoerd met verschillende instanties over het (voorontwerp)bestemmingsplan. De resultaten van dit overleg zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan Hoofddorp Schiphol Trade Park Entreegebied.

Hierbij is aan de volgende instanties een reactie gevraagd:

1. Hoogheemraadschap van Rijnland
2. Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
3. Provincie Noord-Holland
4. Gasunie
5. Tennet
6. Liander
7. Veiligheidsregio Kennemerland

Van het Hoogheemraadschap van Rijnland, de Gasunie, Tennet en Liander is geen reactie ontvangen. Onderstaand zijn de ontvangen overlegreacties samengevat en van een antwoord voorzien.

- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord heeft kennis genomen van het plan en ziet geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie. Vanwege de twee langs de A4 te realiseren objecten (tankstation) wordt ter informatie het kader (afleidende) objecten langs autosnelwegen (d.d. 21 oktober 2011) meegezonden.

Reactie gemeente

De reactie van Rijkswaterstaat evenals het kader worden voor kennisgeving aangenomen.

- Provincie Noord-Holland

De tekst over bestaand bebouwd gebied op blz. 12 van de plantoelichting klopt niet met (het huidige) artikel 9 van de PRV, tenzij het geldende bestemmingsplan voorziet in een stedelijke ontwikkeling in dit gebied. Als dat anders is klopt de tekst wel, doch met een andere redenering. Niet de verbeelding van bestaand bebouwd gebied, maar de geldende bestemming maakt dat iets BBG kan zijn. Voorgesteld wordt om de conclusie en de laatste zin van § 3.2.2 te schrappen.

Reactie gemeente

De teksten met betrekking tot het provinciaal beleidskader zijn op de voorgestelde wijze aangepast.

- Veiligheidsregio Kennemerland

Algemeen merkt de veiligheidsregio op dat op 2 april 2012 geadviseerd is over het bestemmingsplan Hoofddorp A4 Zone West 1^e herziening en dat het gegeven advies onverminderd van kracht is. In verband met de verder geconcretiseerde plannen voor het Entreegebied maakt de veiligheidsregio enkele aanvullende opmerkingen, te weten:

- a. In de planregels zijn geen beperkingen opgenomen voor aantallen personen waardoor juridische onderbouwing mist. Geadviseerd wordt om alsnog te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om voor de objecten in het Entreegebied het maximaal aantal aanwezigen te beperken en vast te leggen.
- b. Specifiek voor het geprojecteerde multifuel tankstation wordt gewezen op het belang van het actualiseren van het Risicoregister Gevaarlijke Stoffen wanneer voor deze activiteit een Wabo-vergunning wordt verleend.
- c. In het belang van een goede ruimtelijke ordening wordt geadviseerd om de toename van het groepsrisico, zoals beschreven op blz. 37 van de plantoelichting, te verantwoorden en het restrisico bestuurlijk te accepteren.

Reactie gemeente

Met het eerder gegeven advies van 2 april 2012 is, voor zover dat advies relevant is voor dit bestemmingsplan, rekening gehouden. Ten aanzien van de aanvullingen merken wij het volgende op:

- a. Het vastleggen van een maximum aantal aanwezigen in het Entreegebied achten wij, op grond van de huidige wet- en regelgeving, niet mogelijk. Het is bovendien de vraag of een dergelijke regeling juridisch afgedwongen kan worden.
- b. Bij verlening van de Wabo-vergunning wordt het Risicoregister Gevaarlijke Stoffen geactualiseerd.
- c. De toename van het groepsrisico is met een onderzoek naar externe veiligheid inzichtelijk gemaakt. Die toename zal verantwoord en geaccepteerd worden.

HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE ASPECTEN

7.1. 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 (dubbel)bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). 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 planregels geven bij elke bestemming aan 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 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 in dit bestemmingsplan 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.

7.2. Inleidende regels

Het eerste hoofdstuk bevat de 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 verschillende hoogten, de inhoud en de oppervlakte van bouwwerken. Ook bevat artikel 2 een omschrijving van het peil.

7.3. Bestemmingsregels

7.3.1. Bestemmingen

Artikel 3 Agrarisch

Een groot deel van de gronden in het plangebied is bestemd als Agrarisch. De voor Agrarisch aangewezen gronden zijn bestemd voor agrarische bedrijfsactiviteiten met een

grondgebonden bedrijfsvoering, waarbij glastuinbouw, intensieve veehouderij en stoeterij zijn uitgezonderd. Met een drietal functieaanduidingen worden een mogelijk zonnepark, een fietspad en een zend-/ ontvangstinstallatie geregeld.

Binnen de bestemming Agrarisch zijn geen gebouwen toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden enkele bepalingen met betrekking tot de bouwhoogte.

Artikel 4 Bedrijf

Voor de te ontwikkelen percelen van het Entreegebied is een bestemming Bedrijf opgenomen. Deze bestemming maakt bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.1 mogelijk. Voor het multifuel tankstation is op de verbeelding een aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen' aangegeven.

In de bouwregels is bepaald dat gebouwen enkel binnen een bouwvlak kunnen worden gebouwd. Door middel van een aanduiding zijn de maximum bouwhoogte (12 meter) en het maximum bebouwingspercentage vastgelegd. Ook bevatten de bouwregels een aantal bepalingen omtrent de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Binnen de bestemming is één hoogteaccent toegestaan met een maximum bouwhoogte van 16 meter.

In artikel 4.4 zijn de specifieke gebruiksregels opgenomen. Met deze gebruiksregels wordt aangegeven welk gebruik van de gronden als strijdig wordt aangemerkt. Op grond van een afwijkingsbevoegdheid is het mogelijk om bedrijfsactiviteiten toe te staan die één milieucategorie hoger zijn ingeschaald in de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Artikel 5 Groen

De gronden aan de noordoostzijde van het plangebied, langs de A4 en een deel van de Nelson Mandeladreef, zijn voorzien van de bestemming Groen. Deze bestemming maakt groenvoorzieningen mogelijk met daaraan ondergeschikt onder andere wandel- en fietspaden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

De in de bestemming Groen opgenomen bouwregels bieden slechts beperkte bouwmogelijkheden.

Artikel 6 Tuin

De bestemming Tuin is opgenomen voor de gronden aan de voorzijde van de woning op het perceel Bennebroekerweg 307. De planregel is conform de gemeentelijke standaard en bevat een aantal bouw- en gebruiksregels. Hier mogen, naast tuinen, opritten, terreinverhardingen (terrassen) en paden worden gerealiseerd. Verder zijn, onder voorwaarden, erkers toegestaan.

Artikel 7 Verkeer

Voor de aan te leggen infrastructuur is een bestemming Verkeer opgenomen. Deze gronden zijn onder andere bestemd voor wegen, parkeervoorzieningen en groen. De bouwregels bevatten beperkte bouwmogelijkheden.

Artikel 8 Water

Het oppervlaktewater in het plangebied is bestemd als Water. Binnen deze bestemming mogen water, bergbezinkbassins en bruggen ten behoeve van langzaam verkeer worden aangelegd en zijn eveneens vlonders, steigers of daaraan gelijk te stellen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

Artikel 9 Wonen

Voor de woning op het perceel Bennebroekerweg 307 is een bestemming Wonen opgenomen. Naast de woonfunctie kan de woning voor aan huis verbonden beroepsuitoefening gebruikt worden. Bijbehorende tuinen, erven en parkeervoorzieningen zijn eveneens in de bestemming opgenomen.

In de bouwregels is bepaald dat hoofdgebouwen binnen een bouwvlak gebouwd moeten worden en dat per bouwperceel één woning is toegestaan. De maximum goot- en bouwhoogte zijn door middel van een aanduiding op de verbeelding aangegeven. Voor bijbehorende bouwwerken is zoveel mogelijk aangesloten op de regeling als opgenomen in het Besluit omgevingsrecht.

7.3.2. Dubbelbestemmingen

Artikel 10 Leiding – Brandstof

Met de dubbelbestemming Leiding – Brandstof wordt de in het plangebied aanwezige ondergrondse brandstofleiding van een planologische regeling voorzien. Deze dubbelbestemming geldt primair ten opzichte van de andere voorkomende bestemmingen, wat tot uitdrukking komt in de bouwregels en in het aanlegvergunningstelsel.

Artikel 11 Leiding – Gas

Met de dubbelbestemming Leiding – Gas worden de in het plangebied aanwezige ondergrondse hogedruk gastransportleidingen van een planologische regeling voorzien. Deze dubbelbestemming geldt primair ten opzichte van de andere voorkomende bestemmingen, wat tot uitdrukking komt in de bouwregels en in het aanlegvergunningstelsel.

7.4. Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan. Artikel 18 bevat de regels voor de in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid.

7.5. Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

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 opstellen 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.

Slotregel

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

7.6. 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 afwijkingen.

