

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1: INLEIDING.....	1
1.1. AANLEIDING	1
1.2. LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	2
1.3. DOEL EN PLANVORM	2
1.4. GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN EN REGELINGEN.....	2
1.5. PLANPROCES	5
1.6. LEESWIJZER	5
HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	6
2.1. RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE STRUCTUUR	6
2.2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	7
HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING	8
3.1. RIJK EN EUROPA	8
3.2. PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	12
3.3. GEMEENTELIJK BELEID.....	14
HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE.....	19
4.1. HET BEDRIJFSKAVEL	19
4.2. BEELDKWALITEITSPAN EN WELSTANDSNOTA.....	19
4.3. VERKEER EN PARKEREN	19
HOOFDSTUK 5: ONDERZOEK EN BEPERKINGEN	23
5.1. WATER	23
5.2. BODEM	28
5.3. FLORA EN FAUNA	29
5.4. CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	30
5.5. GELUID	32
5.6. LUCHT.....	33
5.7. EXTERNE VEILIGHEID.....	34
5.8. LUCHTVAARTVERKEER	37
5.10. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE.....	40
HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID	42
6.1. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	42
6.2. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	42
HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE ASPECTEN	44
7.1. OPZET REGELS EN VERBEELDING	44
7.2. INLEIDENDE REGELS	44
7.3. BESTEMMINGSPANNEN.....	45
7.4. ALGEMENE REGELS.....	46
7.5. OVERGANGS- EN SLOTREGELS	46
7.6. HANDHAAFBAARHEID	46

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de realisatie van de nieuwe huisvesting van een internationaal logistiek assemblagebedrijf op Schiphol Trade Park (STP) in de gemeente Haarlemmermeer. Het bedrijf verhuist van Amsterdam Zuidoost naar het onderhavige plangebied, omdat er in Amsterdam weinig aanbod aan grootschalige kavels is. Schiphol Trade park voorziet o.a. in grootschalige kavels.

Het plangebied van dit bestemmingsplan betreft een kavel in de Logistieke Kernzone, tegen het Spoor en de Campus aan. Van dit kavel is ca. 2,5 ha gelegen in het bestemmingsplan Hoofddorp GEM A4 Zone West 1e herziening uit 2014. De overige 2 ha is onderdeel van het bestemmingsplan Hoofddorp GEM A4 Zone West uit 2004. Daarnaast is er een strook van circa 0,6 ha langs het spoor gereserveerd voor een groenzone, waardoor de bestaande groenzone wordt verbreed met 16,5 meter tot 23 meter.

Het voornemen past op onderdelen niet binnen de herziening uit 2014, vooral omdat een deel binnen de bestemming 'Groen' komt te liggen. Voor het bestemmingsplan uit 2004 geldt, dat hier wel een bedrijfsbestemming is geregeld, maar er een uitwerkingsverplichting geldt. Het voornemen past niet binnen de uitwerkingsregels, omdat ontwikkelingen afhankelijk zijn gesteld van de realisatie van de hoofdontsluitingsstructuur. Deze is nu anders, waardoor niet meer aan de uitwerkingsregels kan worden voldaan. Het is daarom nodig om voor de realisatie van een bedrijfsfunctie het planologisch kader te actualiseren. Dit bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bevindt zich in de gemeente Haarlemmermeer, ten zuidoosten van Hoofddorp, aan de noordwestrand van Schiphol Trade Park en in de Logistieke Kernzone langs de Circular Avenue, tegen het Spoor en de Campus aan.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie (rood omrand), STP groen omrand

1.3. Doel en planvorm

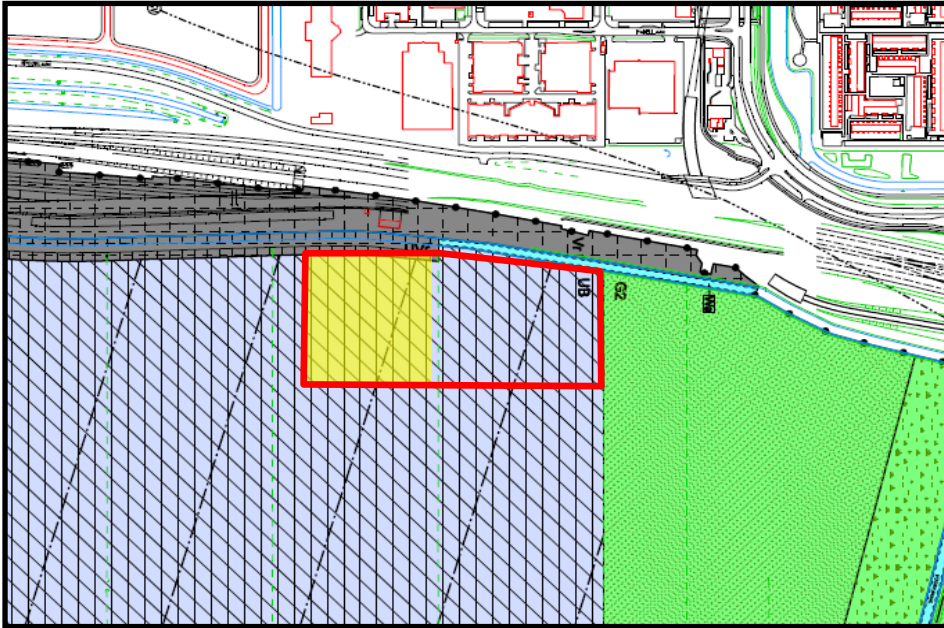
De doelstelling van het bestemmingsplan 'Hoofddorp Schiphol Trade Park noordwest' is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2.

Bij dit bestemmingsplan gaat het om een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan, waarbij flexibiliteit voor ontwikkelingen een belangrijk uitgangspunt is.

1.4. Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan 'Hoofddorp Schiphol Trade Park noordwest' vervangt voor een gedeelte de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vastgesteld	Onherroepelijk
Bestemmingsplan Hoofddorp A4-zone West	01-07-2004	16-02-2006
Bestemmingsplan Hoofddorp A4-zone West 1 ^e Herziening	13-03-2014	11-06-2014
Parapluplan parkeerregels	04-10-2018	01-01-2019



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan Hoofddorp A4-zone West (2004), projectlocatie rood omrand en deel dat valt binnen dit plan geel gemarkeerd

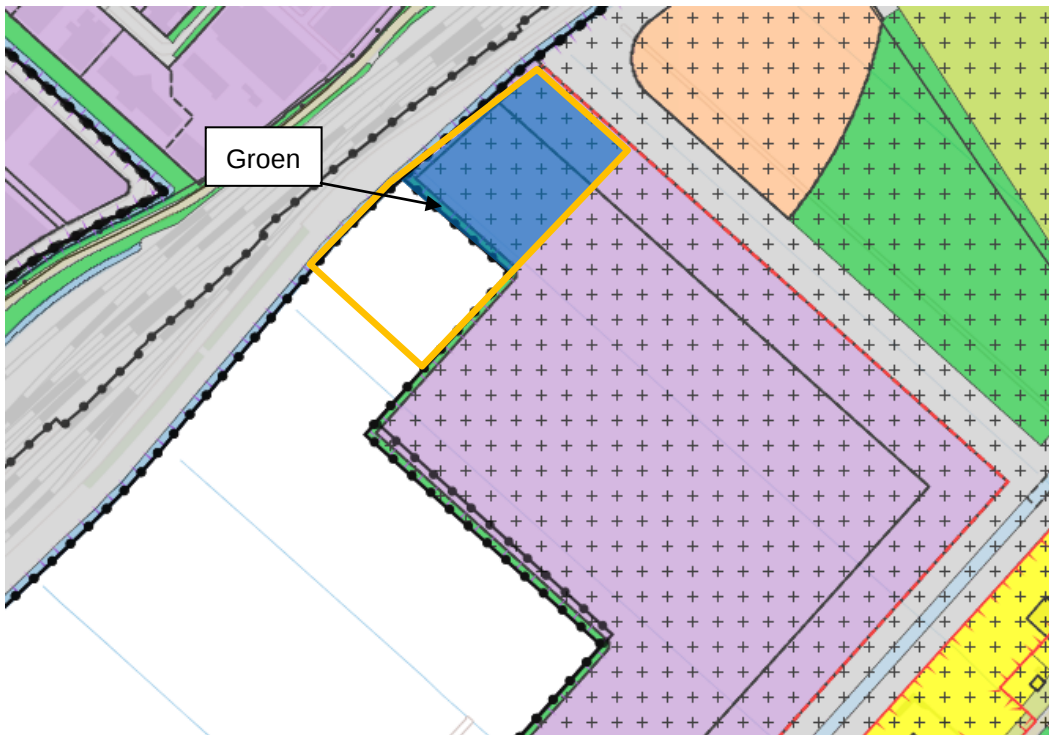
Bestemmingsplan Hoofddorp A4-zone West (2004)

Het deel van de projectlocatie (geel gemarkeerd), dat valt binnen het bestemmingsplan uit 2004 is hierin bestemd voor 'Uit te werken Bedrijfsdoeleinden'. Hier zijn Schipholgebonden logistieke bedrijven met bijbehorende ruimten voor kantoor-, research-, trainings- en hiermee vergelijkbare functies toegestaan, in een gemiddelde verhouding van 20% bijbehorende ruimte op 80% bedrijfsruimte. Deze bedrijven zijn uitsluitend toegestaan voorzover deze niet vallen onder de werking van de Wet milieubeheer of voorkomen in de categorieën 1, 2, 3 en 4 van de bij het bestemmingsplan horende lijst van bedrijfstypen. Dat geldt ook voor bedrijfsactiviteiten, die naar de aard daarmee gelijk te stellen zijn, met dien verstande dat de geluidbelasting op de in het plangebied aanwezige woningen niet hoger mag zijn dan 50 dB(A).

De bouwhoogte is hier vanwege het LIB beperkt tot maximaal 29 meter NAP (terreinhoogte ter plaatse bedraagt circa -4,4 NAP). Zonder een vastgesteld uitwerkingsplan geldt voor dit deel van de projectlocatie een bouwverbod.

Bestemmingsplan Hoofddorp A4-zone West 1^e herziening (2014)

Het grotere deel van het plangebied valt binnen de 1^e herziening van het bestemmingsplan uit 2014. In deze herziening zijn de betreffende gronden aangewezen als 'Bedrijventerrein – 1' en 'Groen'. In de eerste bestemming zijn bedrijfsactiviteiten tot categorieën 3.2 (noordoostelijke deel plangebied) en 4.1 (zuidwestelijke deel plangebied) van de bij het bestemmingsplan horende lijst van bedrijfstypen gericht op logistieke bedrijven en logistiek distributieverwante bedrijven toegestaan. Daarnaast zijn de gronden ook bestemd voor research, development en opleidingen ten behoeve van de logistieke en logistiek distributieverwante bedrijven en daarbij behorende functies, waaronder kantoren, diverse voorzieningen, wegen en paden. De groenbestemming is hoofdzakelijk bestemd voor groenvoorzieningen.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan Hoofddorp A4-zone West-1^e herziening (2014), projectlocatie oranje omrand en deel dat valt binnen dit plan blauw gemarkeerd

Bedrijfsgebouwen moeten binnen een bouwvlak gebouwd worden, waarbij de gevels van gebouwen in de gevellijn moeten worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding 'gevellijn' (zie rode stippellijn in vorige afbeelding). De bouwhoogte bedraagt hier maximaal 30 meter. Het maximum bebouwingspercentage van het terrein bedraagt hier 75%.

Voor het bouwen ten behoeve van voorzieningen voor warmte/koudeopslag en voorzieningen ten behoeve van duurzame energieopwekking geldt aanvullend dat deze voorzieningen (deels) ondergronds gebouwd mogen worden met een maximum bouwhoogte van 8 meter en een oppervlakte van maximaal 400 m².

Horeca, detailhandel en kantoren dienen ondergeschikt te zijn aan de hoofdbedrijfsactiviteit. Voor horeca en detailhandel mag niet meer dan 10% van de bruto bedrijfsvloeroppervlakte van die hoofdactiviteit met een maximum van 150 m² in geval van horeca en een maximum van 100 m² in geval van detailhandel, gebruikt worden. Voor kantoren is dat 20% met een maximum van 3.500 m².

Met toepassing van de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in artikel 7 lid 5 onder 2 kunnen burgemeester en wethouders, met inachtneming van de milieusituatie, met een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan en toestaan dat bedrijfsactiviteiten, niet gericht op logistiek en logistiek distributieverwant, worden gevestigd, met dien verstande, dat deze passend zijn binnen het logistieke en logistiek distributieverwante karakter van het bedrijventerrein en dat het geen risicovolle inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen dan wel het Vuurwerkbesluit betreft.

Parapluplan parkeerregels (2019)

Het gehele plangebied valt ook binnen het parapluplan. Hierin worden regels met betrekking tot parkeren, stallen, laden en lossen gegeven, die alle regels met betrekking tot parkeren, stallen, laden en lossen in de hiervoor beschreven bestemmingsplannen vervangt of aanvult.

1.5. Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals vastgesteld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het ontwerp bestemmingsplan wordt ter visie gelegd, waarbij een ieder tijdens de ter visie legging schriftelijk, mondeling of digitaal een zienswijze kenbaar kan maken. De ingediende zienswijzen worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Dit kan uitsluitend door belanghebbenden die ook een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan hebben ingediend, of door een belanghebbenden 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 zevende hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

2.1. Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied is gelegen aan de zuidoostrand van Hoofddorp, aan de noordwestrand van Schiphol Trade Park in de A4 zone west. Het gebied is nu een agrarisch gebied. Dwars door dit gebied loopt de Rijnlanderweg, een origineel polderlint, waar boerderijen, woningen en bedrijven staan. Het toekomstige werkgebied A4-zone West is nu al omgeven door andere werkgebieden: aan de noordwestzijde aan de andere zijde van het spoor door de regionale bedrijventerreinen Graan voor Visch en De President, aan de noordoostzijde door de kantorenlocatie Beukenhorst Oost, aan de noordoostzijde door Schiphol en aan de oostzijde door de glastuinbouwlocatie PrimA4a. Verder ligt aan de noordwestzijde van het gebied het NS-station Hoofddorp met (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer ((H)OV).



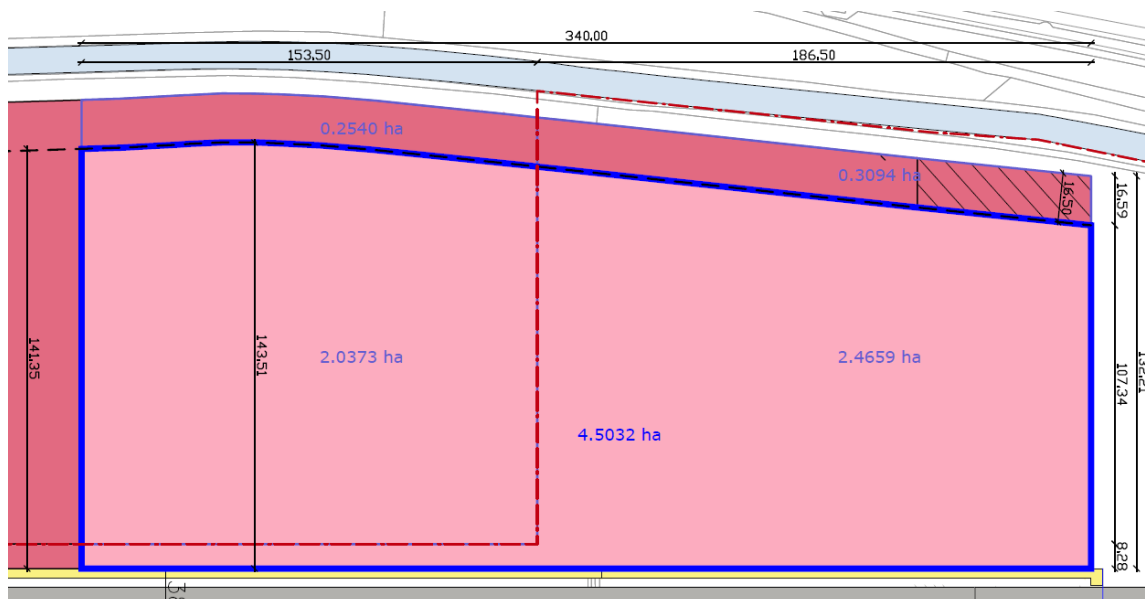
Afbeelding: ruimtelijke structuur A4-zone West, projectlocatie indicatief rood omrand (bron: Google Earth)

2.2. Beschrijving bestaande situatie

De projectlocatie maakt onderdeel uit van een agrarisch poldergebied met een sterk rationele verkavelingsstructuur. Het projectgebied omvat een totaal oppervlak van circa 5 ha en bestaat geheel uit akkers. Langs de noordwestrand loopt een sloot en daarachter de treinverbinding tussen Schiphol en Leiden.



Afbeelding: huidige situatie projectlocatie



Afbeelding: kavel en projectlocatie

De belangrijkste ontsluitingsroutes van Schiphol Trade Park vanaf de A4 (Nelson Mandeladreef en Imagination Avenue, zie ook paragraaf 4.2) zijn inmiddels geasfalteerd of in aanleg en zullen gereed zijn bij vestiging van het nieuwe bedrijf.

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 Snelwegomgeving 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.

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 de positie als Mainport te behouden moet de luchtvaartcapaciteit meegroeien.

Betekenis voor dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan heeft geen directe invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang, maar speelt wél een belangrijke rol in de economische versterking van de regio rond Schiphol en draagt daarmee bij aan een verbetering van het vestigingsklimaat van Amsterdam, waardoor ook de concurrentiekracht van het land wordt vergroot.

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 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 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 1^e 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 2^e 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 Rarro vastgesteld op 16 december 2011 (zie Stb. 2011, nr. 666) resp. 31 augustus 2012 (zie Stb. 2012, nr. 18324). De wijziging van de Rarro 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 Spoedwet 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 Rarro.

Betekenis voor dit bestemmingsplan

Geen van de in het Barro geformuleerde belangen zijn van toepassing op dit bestemmingsplan. Het plangebied ligt op minimaal circa 1.500 meter afstand van de Rijksweg A4, die in het Barro als hoofdweg is aangewezen (titel 2.7). De omvang van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling en de afstand maakt, dat er geen rekening mee moet worden gehouden. Het plan is dan ook in overeenstemming met het Barro.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met het Barro.

3.1.3. Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro 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.

Betekenis voor dit bestemmingsplan

Het onderhavige bestemmingsplan maakt geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk. Het hiervoor geldende bestemmingsplan heeft ter plaatse al voorziet in bedrijfsfuncties en parkeervoorzieningen. Onafhankelijk hiervan, in het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid, is de ladder wel doorlopen.

In mei 2019 heeft onderzoeksbureau Bureau Stedelijke Planning een uitgebreide laddertoets uitgevoerd (zie bijlage), hierin wordt het volgende geconcludeerd:

- Op basis van een prognose van de werkgelegenheid en de historische uitgifte is een vraag berekend voor additionele bedrijventerreinen van circa 220 tot 240 ha.
- Door transformatie van bestaande bedrijventerreinen zal bovendien sprake zijn van een additionele vraag van circa 70 ha.
- De plancapaciteit in de regio bedraagt circa 270 ha.

Op basis van de plancapaciteit en de verwachte vraag is er in de regio tot 2028 naar verwachting sprake van een klein tekort aan bedrijventerreinen.

	VRAAG	PLANCAPACITEIT	BEHOEFTE
Onderzoeksgebied	290 tot 310	270	20 tot 40

Tabel: kwantitatieve behoefte aan bedrijventerreinen

De regio is door de ligging aan (inter)nationale transportcorridors zeer geschikt voor logistieke bedrijvigheid.

- Van de logistieke vraag is naar verwachting ongeveer de helft afkomstig van grootschalige logistieke bedrijven met behoefte aan kavels groter dan 3 ha, oftewel circa 75 tot 110 ha.
- Daarnaast wordt een aanvullende vraag van buiten de regio verwacht. Op landelijk niveau is, uitgaande van een aanhoudende grote vraag naar grootschalig logistiek vastgoed, sprake van een tekort tot circa 400 ha. Men verwacht dat 80 ha in de regio Schiphol zou moeten kunnen landen. De totale vraag vanuit de grootschalige logistiek bedraagt hiermee 150 tot 190 ha.
- De harde plancapaciteit aan bedrijventerreinen met kavels groter dan 3 ha is circa 110 ha.

	VRAAG	PLANCAPACITEIT	BEHOEFTE
Grootschalige logistiek	150 tot 190	110	40 tot 80

Tabel: kwalitatieve behoefte aan grootschalige logistieke bedrijventerreinen

Dit betekent dat er tot 2028 in de regio sprake is van een tekort aan bedrijventerreinen voor de grootschalige logistiek van circa 40 tot 80 ha.

De in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkeling betreft de realisatie van een kavel van circa 4,5 ha. Van deze kavel is ca. 2,5 ha reeds bestemd. Hiermee resteert 2 ha waarvoor een bestemming als bedrijventerreinen nodig is. Het beoogde areaal past ruim binnen het tekort aan bedrijventerreinen voor de grootschalige logistiek. De locatie sluit bovendien optimaal aan op de vestigingscriteria van logistieke bedrijven. Ook sluit de ontwikkeling aan op het Provinciaal, regionaal en lokaal beleid. Binnen de regio is de ontwikkeling van Schiphol Trade Park opgenomen als plan.

Behoefte onderhavig initiatief

Het bedrijf heeft behoefte aan een kavel van circa 4,5 ha. Hierbij is een optimaal bereikbare locatie (over de weg, lucht en met ov) in of nabij Amsterdam van belang. De aan- en afvoer komt door middel van containers, vrachtwagens en luchtvracht tot stand. Daarnaast komt op dit moment al 50% van alle werknemers van het bedrijf met het openbaar vervoer. Hiermee is een locatie die goed bereikbaar is met het ov van belang. Het bestaande aanbod aan passende grote kavels (meer dan 4 ha) sluit niet aan op de vestigingscriteria van het bedrijf. Met name omdat de meeste kavels slecht bereikbaar zijn met het ov of geen kavel beschikbaar hebben van voldoende omvang.

De kavel op Schiphol Trade Park heeft een voldoende omvang voor het bedrijf en een optimale bereikbaarheid. Het station van Hoofddorp ligt op loopafstand, Schiphol ligt nabij en er is een afslag naar de A4.

Conclusie

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zijn getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Aangetoond wordt dat er voldoende behoefte is voor het nu mogelijk gemaakte programma. De ontwikkeling wordt gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied, zoals bedoeld in het Bro. Dit bestemmingsplan voldoet daarom aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2. Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1. Omgevingsvisie NH2050

De nieuwe omgevingsvisie is op 19 november 2018 vastgesteld en sinds 7 december in werking. De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuurinclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

In de visie zijn vijf bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving.

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector staat centraal.

PlanMER

Het PlanMER brengt in beeld welke kansen en risico's de omgevingsvisie biedt voor de leefomgeving. De algemene conclusie is dat de ontwikkelprincipes in de omgevingsvisie de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Omgevingsvisie 2050.

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.

De laatste wijziging van de PRV is op 14 januari 2019 door Provinciale Staten vastgesteld. In deze wijziging zijn onder andere de artikelen met betrekking tot Kleinschalige ontwikkeling, Natuurnetwerk Nederland en Strandzoning aangepast. De gewijzigde PRV is op 1 februari 2019 in werking getreden.

Betekenis voor dit bestemmingsplan

Bestaand Stedelijk Gebied (BSG)

Het plangebied ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals benoemd in de verordening. De voorziene ontwikkeling van een bedrijfskavel past binnen de kaders van de provinciale ruimtelijke verordening.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Ten aanzien van dit bestemmingsplan geldt dat de ontwikkeling niet is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien het hiervoor geldende bestemmingsplan ter plaatse al voorziet in bedrijfsfuncties en parkeervoorzieningen. De voorliggende ontwikkeling is daarom geen nieuwe stedelijke ontwikkeling en bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

In de verordening zijn beperkende regels gesteld ten aanzien van nieuwe bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG). Een bestemmingsplan binnen bestaand stedelijk gebied kan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave. Onder een bedrijventerrein of een kantoorlocatie wordt verstaan: een terrein van minimaal 1 ha bruto dat vanwege zijn bestemming bestemd en geschikt is voor gebruik ten behoeve van bedrijven, kantoorgebouwen en openbare gebouwen.

Er is geen sprake van een nieuw bedrijventerrein of kantoorlocatie, noch van een uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein of kantoorlocatie. Vanaf 2004 voorziet het bestemmingsplan en de 1^e herziening daarvan in de ontwikkeling van een bedrijventerrein. Het initiatief is in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Conclusie

Uitgaande van bovenstaande analyse is de ontwikkeling van logistieke en logistiek verwante bedrijven op Schiphol Trade Park in lijn met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.2.3. Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) 3.0

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. Als onderdeel van het Platform Regionaal Economische Structuur (PRES) is Plabeka een vooruitstrevend samenwerkingsverband van regionale en lokale overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In de MRA werken 34 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam met elkaar samen op thema's als Verstedelijking, Economie, Landschap en Verkeer & Vervoer. De doelstelling van Plabeka luidt: "het bevorderen van het internationaal vestigingsklimaat, onder meer door het zorgen voor goede vestigingsplaatsmogelijkheden op (voldoende) bedrijventerreinen en kantorenlocaties".

Op 23 juni 2017 heeft het Platform Economie de Uitvoeringsstrategie 3.0 vastgesteld: 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030'.

Hierin is afgesproken dat op STP 61 ha mag worden bestemd¹. In 2019 zijn ca. 59,8 ha bestemd. Van de kavel van 4,5 ha, die wordt aangeboden aan de internationale vestiger, is 2,8 al bestemd en valt dus binnen die 59,8 ha. Echter, zal van deze 2,8 ha slechts 2,5 ha kunnen worden gebruikt als bouwka­vel. De overige 0,3 ha wordt herbestemd als “groen”. Dit betekent dat binnen de huidige Plabeka afspraken nog 1,5 ha (61 ha – (59,8 ha – 0,3 ha) te bestemmen is. Extra is dus alleen het gedeelte dat ligt in bestemmingsplan uit 2004. Dat is 2 ha, waardoor het volgens het Plabeka beschikbare areaal met 0,5 hectare wordt uitgebreid.

3.3. Gemeentelijk beleid

3.3.1. Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (vastgesteld in oktober 2012) worden de toekomstige ontwikkelingen van de gemeente beschreven. De Structuurvisie gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerp­principes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen. Ook over de wijze waarop wordt ontwikkeld en het centraal stellen van de mens in dit ontwikkel­proces worden belangrijke uitspraken gedaan. Het accent ligt hierbij op Sociale Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit. De Structuurvisie is een ruimtelijk instrument. De keuze is gemaakt om het denken in structuren veel meer dan tot nu toe te laten leiden door de behoeften van mensen. Voor de bewoners van nu maar ook voor de inwoners van de toekomst. Duurzaamheid is hierbij eerder een wijze van denken en een ontwerp­principe voor ontwikkelingen dan een programmatisch thema.

Het doel van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het bieden van een actueel planologisch beleidskader voor de gemeente Haarlemmermeer waarmee de gemeente:

1. De ruimtelijk bestaande situatie, de huidige ontwikkelingen en de gewenste toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang (voor de periode tot 2030) borgt.
2. Het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid voor de periode 2010-2020 geeft.
3. De kaders voor het maken van financiële afspraken met overheden en marktpartijen voor bovenplanse verevening biedt.

In de toekomst wil Haarlemmermeer de diversiteit aan woon- en werkmilieus - haar zogeheten atypische stedelijkheid - versterken. Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is en verbindt, een samenleving met samenhang. Dat betekent ook dat er samenhang moet zijn tussen alle ontwikkelingen die plaats vinden, zowel de ruimtelijke als de sociale ontwikkelingen. Haarlemmermeer positioneert zich ook in de toekomst als een attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats.

Duurzaamheid en oog voor bestaande structuren zijn leidend bij de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn daarmee:

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

¹ Dit is exclusief de 20 ha datacenter waarvoor op dit moment een ander bestemmingsplan in voorbereiding is. Deze ontwikkeling valt onder ‘nieuwe markten’ en is niet in de oorspronkelijke berekeningen van Plabeka meegenomen.

Van belang is te beseffen dat de programmatische toekomst, tot 2020, grotendeels al is bepaald. Van belang is ook dat bij alle ontwikkelingen wordt gestreefd naar hoge kwaliteit en grote ruimtelijke en sociale samenhang.

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 geluidoverlast.

3. Mobiliteit

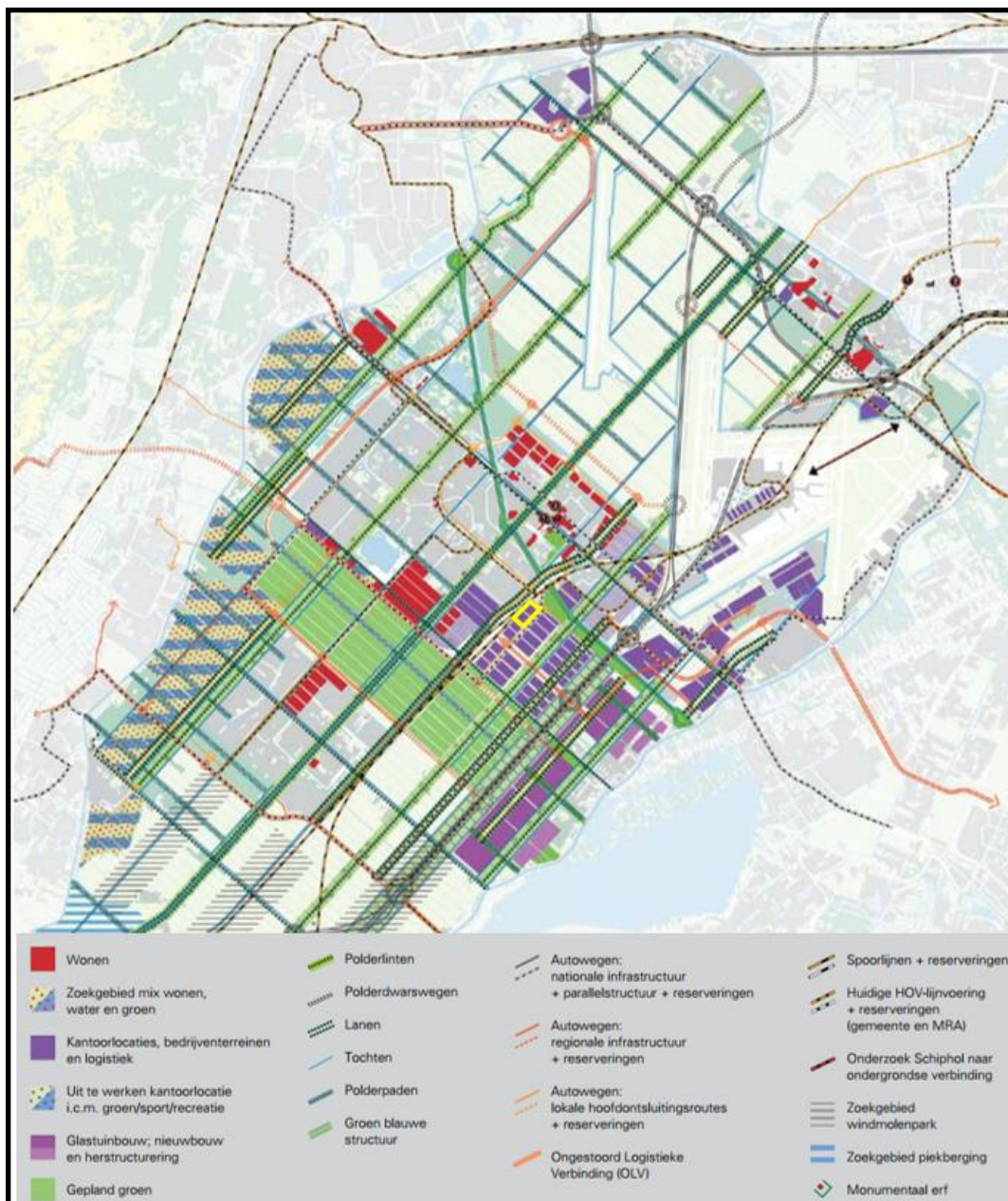
Inzet op ketenmobiliteit en het benutten van vervoersknooppunten, versterken van de auto- en fietsinfrastructuur, uitbreiding van het netwerk van openbaar vervoer en de ontwikkeling van een smartgrid voor energietransport.

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.



Afbeelding: Plankaart Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, projectlocatie geel omrand

Betekenis voor dit bestemmingsplan

Op de plankaart van de Structuurvisie is het plangebied aangewezen als 'kantoorlocatie, bedrijventerrein en logistiek'. De nu in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkeling past binnen deze kaders.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

3.3.2. Integraal Ontwikkelingsplan A4-zone West (IOP)

Op 14 juli 2011 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 en Greenport Aalsmeer ontstaat een hoogwaardig internationaal knooppunt voor stromen van goederen, diensten en personen.

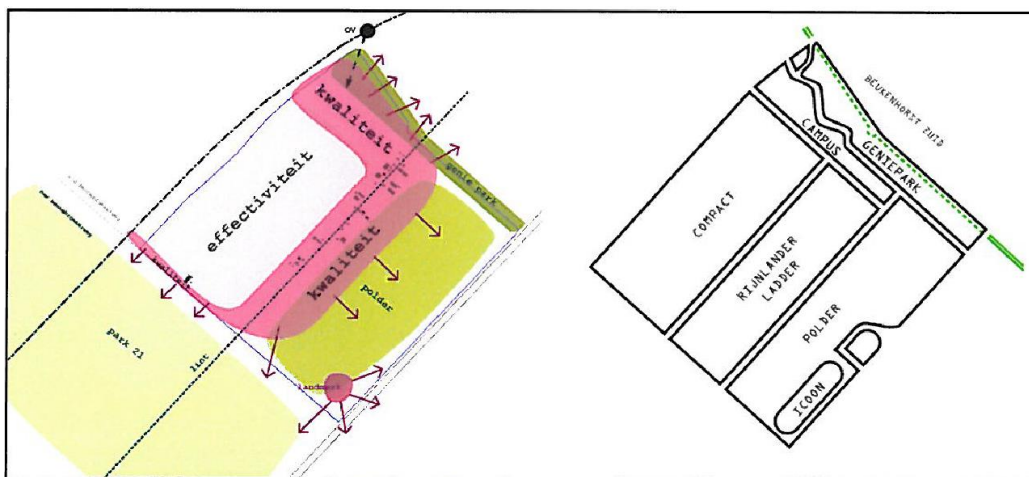
Op basis van kwantitatief en kwalitatief marktonderzoek zijn de meest kansrijke ontwikkelingen in kaart gebracht en vertaald in een concreet programma voor de eerste 10 jaar van de ontwikkeling (fase 1). Bij de vaststelling van het IOP is bepaald dat eerst de kavels van fase 1 uitgegeven en gevuld moeten worden.

Deelmilieus	Uitgeefbaar terrein
Logistics	24,9 ha.
Campus	3,0 ha.
Rijnlanderladder	14,5 ha.
Rijnlanderweg	9,6 ha.
Icoon	3,0 ha.
HST-Cargo+ spoor	2,0 ha.
Totaal	57,0 ha.



Afbeelding: ruimtelijk ontwerp IOP fase 1

De voorgestelde groenblauwe zone van 200 meter (gemeten vanaf de A4) is daarbij verbreed tot 650 meter. Deze zone dient groen te blijven en mag niet tot bedrijventerrein ontwikkeld worden.



Afbeelding: ruimtelijke structuur A4-zone West

De witte, 'effectieve' kern is gereserveerd voor vestiging van grootschalige, efficiënte logistieke bedrijven. Met effectiviteit wordt hier bedoeld: compacte en geïntegreerde bedrijven. De roze, 'kwalitatieve' gebieden daar omheen (Trade & Logistics Campus en Rijnlanderladder) zijn gereserveerd voor de vestiging van bedrijven uit de kwalitatief hoogwaardigere clusters, met kleinschalige bebouwing rondom de Rijnlanderweg.

In het IOP is een opdeling gemaakt tussen bestaande en nieuwe markten. De uitgifte (tot 2040) op Schiphol Trade Park wordt opgedeeld in drie categorieën, namelijk logistieke bedrijvigheid (66 ha), specifieke clusters (21,2 ha) en modern-gemengde bedrijvigheid (50 ha).

Conclusie

De nu in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling past binnen het IOP.

3.3.3. Deltaplan Bereikbaarheid

Het Deltaplan Bereikbaarheid geeft een visie op verkeer en vervoer in Haarlemmermeer, om te komen tot een duurzaam toekomstvast 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.

Conclusie

Dit bestemmingsplan sluit aan op bestaande verkeersstructuren, waardoor een goede bereikbaarheid gewaarborgd wordt. Het plan is in overeenstemming met het Deltaplan Bereikbaarheid.

3.3.4. Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (actualisatie 2018)

In 2018 is het handboek parkeernormen geactualiseerd. Hierin zijn per gebied en functie parkeernormen vastgesteld. Deze zijn met een dynamische verwijzing naar dit beleid opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan. De normen zijn tevens als basis gebruikt voor de berekening van de parkeerbehoefte van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen (zie paragraaf 4.4).

HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE

4.1. Het bedrijfskavel

Het bestemmingsplan voorziet in een bedrijfskavel met een omvang van 4,5 ha voor een groot internationaal logistiek assemblage bedrijf met bijbehorende ondergeschikte kantoorruimte, laad en losvoorzieningen en een parkeerterrein. Maximaal 75% van het bedrijfskavel mag bebouwd worden met een maximale bouwhoogte van 30 meter (circa 25,6 meter boven NAP). Toegestaan zijn bedrijfsactiviteiten uit maximaal categorie 3.2 van de bij de regels van dit bestemmingsplan horende Staat van Bedrijfsactiviteiten. Parkeren dient zoveel mogelijk uit het zicht vanuit de openbare weg (afgeschermd door bijvoorbeeld groen hekwerk of haag) te geschieden.

4.2. Beeldkwaliteitsplan en welstandsnota

Er is een directe relatie tussen het bestemmingsplan en de welstandsnota. Onderdelen als ruimtelijk beeld en kwaliteit zijn niet direct vast te leggen in het bestemmingsplan, maar hebben wel grote invloed. De inrichtingsvoorstellen voor zowel de openbare ruimte als gebouwen, de ruimtelijke kwaliteit, zijn voor heel STP in een Beeldkwaliteitsplan (BKP) vastgesteld. Het BKP zal ook van toepassing zijn voor dit bestemmingsplan. In het BKP wordt de welstandsnota van toepassing verklaart. Hierin worden ook eisen en richtlijnen gesteld aan (bedrijfs)reclame. Onder andere is de afmeting van (bedrijfs)reclame op gevels beperkt tot een maximale hoogte van 75 cm en een maximale breedte van 5 meter. Gezien de afmetingen van het nu voorziene bedrijfsgebouw, zijn deze maxima niet passend en zal er van dit punt afgeweken worden van het BKP. De bedrijfsreclame zal maximaal een hoogte van 25% van de bouwhoogte en de maximale breedte van 25% van de breedte/lengte van het gebouw hebben.

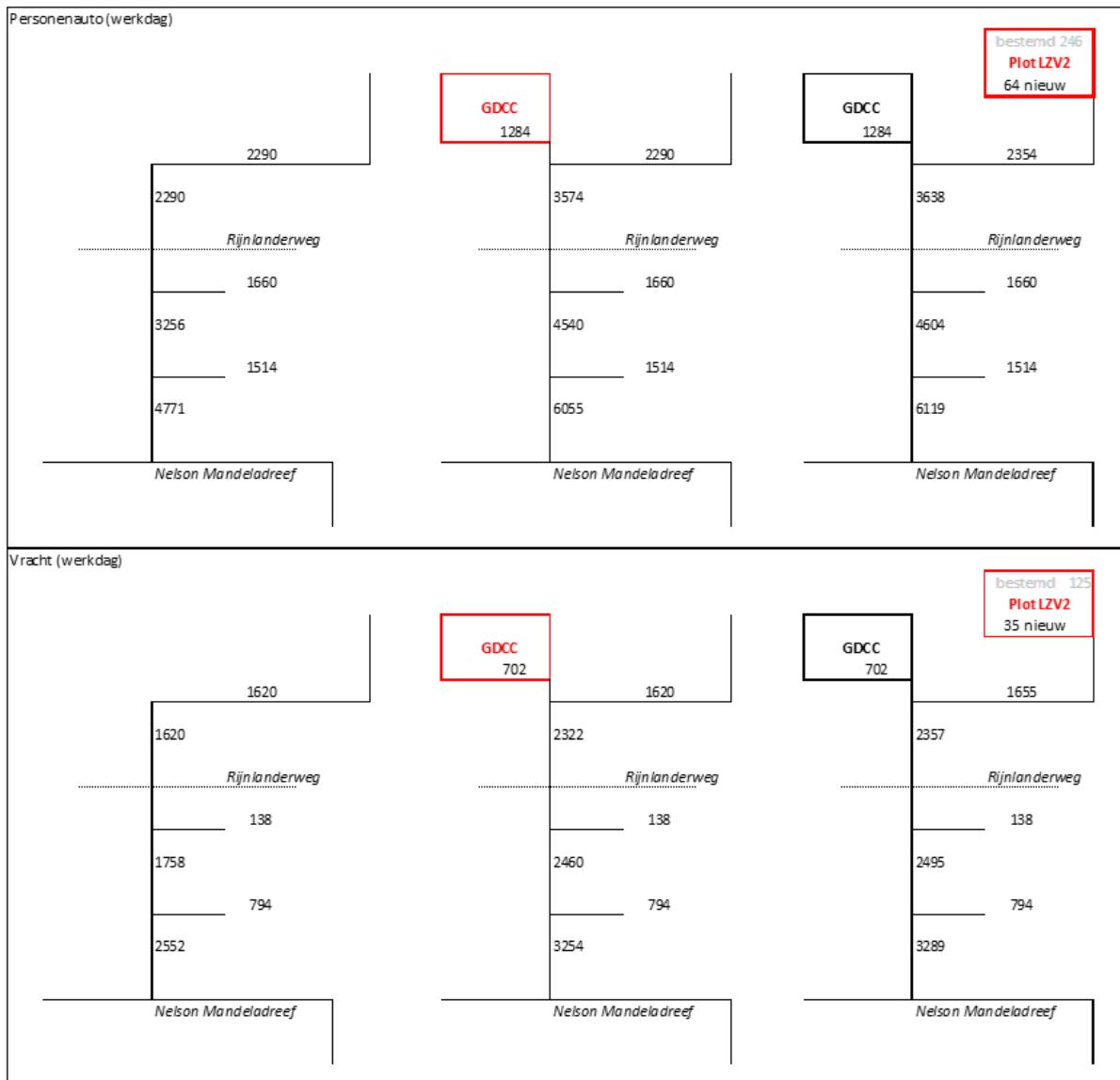
4.3. Verkeer en parkeren

Verkeer

In juni 2019 is door Arcadis een onderzoek over de verkeerseffecten van het initiatief uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is het volgende gebleken:

- Het bedrijfsperceel (Plot LZV2) komt op een gedeelte van deelgebied 9 en van deelgebied 11;
- 0,87 ha van het bedrijfsperceel ligt in deelgebied 11 (89,7% van deelgebied 11);
- De overige 3,63 ha liggen in deelgebied 9 van het verkeersmodel (22,2% van deelgebied 9);
- De totale verkeerbelasting van het bedrijfsperceel komt daarmee op 512 motorvoertuigen per werkdag;
- Het deel van het perceel dat buiten het bestemmingplan A4 Zone West Fase 1 valt, genereert 157 motorvoertuigbewegingen per werkdag. Hiervan zijn 103 personenauto's en 54 vrachtauto's;
- Het deel van het terrein dat niet meer uitgeefbaar is en al wel was bestemd, (0,3 ha) genereerde 42 motorvoertuigbewegingen per werkdag. Hiervan zijn 28 personenauto's en 14 vrachtauto's;
- Het totaal additionele verkeer in deze bestemmingswijziging komt daarmee op 470 motorvoertuigbewegingen per werkdag. Hiervan zijn 310 personenauto's en 160 vrachtwagenbewegingen.

Verkeer van en naar de projectlocatie wordt afgewikkeld via de centrale infrastructuur van STP (met name de Imagination Avenue). Daar mengt het verkeer zich met het overige verkeer om vervolgens op te gaan in het verkeer op de Nelson Mandeladreef. In de volgende afbeelding is de verkeersbelasting schematisch op het wegennet van STP uitgezet.



Afbeelding: verkeersbelasting op het wegennet van STP

In de schematische weergave van de verkeersbelasting op STP zijn drie scenario's opgenomen:

1. De verkeersbelasting conform het bestemmingsplan. Hierin zit dus een deel van het verkeer opgenomen van het onderhavige project (2,5 ha en 0,3 ha die nu wordt bestemd als groenstrook).
2. De verkeersbelasting conform 1, maar met daarbij ook de verkeersbelasting van het Green Data Center Campus opgenomen. GDCC is niet in het geldende bestemmingsplan bestemd.
3. De verkeersbelasting conform 2, met daarbij ook de verkeersbelasting van het deel van het project dat nog niet bestemd is (2 Ha) en de 0,3 ha die nu een groenfunctie krijgen. Dit is de totale intensiteit wanneer heel fase 1, het GDCC en het gehele project is ontwikkeld.

De infrastructuur in STP en het kruispunt met de Nelson Mandeladreef zijn uitgelegd op een totale verkeersbelasting van heel STP (eindfase). Deze is groter dan alleen de verkeersdruk conform dit bestemmingsplan. De extra verkeersbelasting die door het onderhavige project op de infrastructuur afgewikkeld wordt, leidt niet tot problemen in de verkeersafwikkeling.

Parkeren

De parkeerbehoefte voor dit initiatief wordt op basis van het geldende parkeerbeleid berekend. Voor dit voornemen gelden dus de parkeernormen uit het in 2018 geactualiseerde 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018'. In dit beleidsstuk is een stappenplan opgenomen om de passende parkeernorm toe te passen.

Stap 1 is het bepalen van de stedelijkheidsgraad. Voor A4 –zone West is dat “sterk stedelijk”.

Vervolgens dient in stap 2 bepaald te worden wat de ligging is ten opzichte van het centrum. Dat is hier “rest bebouwde kom”.

Stap 3 bepaalt de bandbreedte. De combinatie van stedelijkheidsgraad en stedelijke zone bepaalt binnen welke bandbreedte de uiteindelijke parkeernorm zal vallen. De bandbreedte volgt uit de normentabel. Dat is voor onderhavige locatie en functie 0,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo (minimum), 1,05 (gemiddelde) en 1,3 (maximum).

In de laatste stap wordt de parkeernorm bepaald.

Is er sprake van sociale huurwoningen?	Nee	Wat is de afstand (hemelsbreed) ten opzichte van de dichtstbijzijnde HOV-halte of treinstation?	HOV <= 400m of trein <= 700m	Minimum
			400m < HOV <= 700m of 700m < trein <= 1200m	Gemiddelde
			HOV > 700m of trein > 1200m	Maximum
	Ja	In welke huurcategorie valt de ontwikkeling?	Categorie 1: huur tot eerste aftoppingsgrens	Minimum
			Categorie 2: huur tot tweede aftoppingsgrens	Gemiddelde
			Categorie 3: huur tot liberalisatiegrens	Maximum

Voor een bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) op Schiphol Trade Park kan de norm voor “sterk stedelijk” en “rest bebouwde kom” worden toegepast. De afstand van de locatie tot een HOV-halte of treinstation is kleiner dan 400 respectievelijk 700 m, zodat hier de minimum norm van 0,8 pp/100 m² (bvo) toegepast kan worden.

Conclusie

De in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen zorgen niet voor een significante toename aan verkeersbewegingen ten opzichte van de reeds toegestane bedrijvigheden. Het verkeer kan zonder

problemen op de wegen in de omgeving afgewikkeld worden. Parkeren zal conform de geldende parkeernormen uit het parkeerbeleid van Haarlemmermeer op eigen terrein opgelost worden.

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.

Het Nationaal Waterplan

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

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 naar 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 dit Nationaal Waterplan zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem. Het plan is gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte, het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart.

Ook omvat het plan 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.

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 al gebiedsontwikkeling plaatsvindt.

Voor gemeente 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 het “waterrobuust inrichten” het uitgangspunt: het zodanig inrichten van overstromingsgevoelig gebied dat bij een overstroming de kans op slachtoffers klein is en de economische schade beperkt blijft.

Er is nauwelijks overstromingsrisico vanuit de Noordzee, omdat deze kust voor het merendeel door brede duinen wordt beschermd.

Waterbeheerplan 5 2016-2021

In het “Waterbeheerplan 5 2016 – 2021” staat samen werken aan water centraal. Zodat nu en in de toekomst in dit deel van Nederland waar onder zeeniveau gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Het waterschap 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): preventie, adviseren over het beperken van de gevolgen van overstromingen (gevolgbeperking) en 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.

Riolering en afkoppelen

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met Rijnland afstemming plaatsvindt over het omgaan met afvalwater en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat Rijnland uit van een voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen.

Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet uitlopende bouwmaterialen en het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het

zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat.

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 (én een omgevingsvergunning bij de gemeente).

In de Uitvoeringsregels die bij de Keur horen, is dit nader uitgewerkt.

Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder (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/vlaktvormig 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 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 er 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 basis de voor 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), Linqenda, Welgelegen (Nieuw-Vennep), en het uitvoeren van grondwatermaatregelen in Zwanenburg.

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

5.1.2. Onderzoek en watertoets

Het hoogheemraadschap van Rijnland is de waterbeheerder van de onderhavige planlocatie. De Watertoets is een (proces)instrument om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op de mate waarin rekening is gehouden met waterhuishoudkundige aspecten.

In het kader van het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone west 1e herziening (2014) is een watertoets uitgevoerd voor de hele A4 zone west, inclusief de onderhavige projectlocatie. De gevolgen van de gehele ontwikkeling 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. Dit bestemmingsplan wijkt hier niet van af.

In de huidige polder wordt water via poldersloten ingezameld en afgevoerd naar de Kagertocht en naar het Voorkanaal. Deze beide wateren hebben eveneens een doorvoerfunctie voor water afkomstig uit de zuidoostelijke polders naar het gemaal dat noordwestelijk ligt van STP. De ontwikkeling van STP ligt in peilvak GH-52.140.05 waar de volgende waterpeilen worden nagestreefd: zomerpeil NAP - 6,07 m; winterpeil NAP -6,27 m. In overleg met het Hoogheemraadschap is vanuit duurzaamheid voor gekozen voor het gebied te komen tot een flexibel waterpeil met een streefwaterpeil van NAP -5,85 m

dat mag uitzakken naar NAP -6,05 m. Bij de ontwikkeling wordt rekening gehouden met het toekomstige streefpeil voor het gehele peilgebied. Binnen deze peilaanpassing is er expliciet aandacht voor de bestaande bebouwing. Reeds in fase 1.1. zal wordt voorzien in de aanleg van duikers om de waterafvoer te kunnen blijven garanderen, maar zal rond de bestaande bebouwing nog niet naar dit nieuwe peil worden overgegaan.

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

Het plan voor STP zet in op aantoonbare duurzaamheid die wordt uitgedrukt in een duurzaam en robuust watersysteem dat in hoge mate de eigen broek op kan houden en in het behalen van een hogere waterkwaliteit dit vooral gelet op de een grotere ecologische diversiteit. De ontwikkeling onderscheidt 3 deelgebieden te weten: Logistiek; Rijnlanderladder en de Groene Berging. Dit bestemmingsplan bevindt zich in deelgebied 'Logistiek'. Deze gebieden kennen verschillende ambities en functies waarbij de hoogste ecologische doelen worden nagestreefd in de 'groene berging'. Er is aandacht voor voorzuivering door afstromend regenwater van verhardingen via 36 een bermassage naar watergangen en door de voorterreinen in Logistiek te voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Om de waterkwaliteit in dit kwelgebied ook in een periode van droogte hoog te houden, wordt ingezet op een circulatieplan waarbij stroming van water binnen het plan wordt verkregen door een circulatiepomp. Binnen het deelgebied de Rijnlanderladder is hierbij ingezet op een zuivering door doorstroomde rietkragen.

Watertoets

Dit Waterhuishoudingsplan is in intensief overleg met gemeente en Hoogheemraadschap tot stand gekomen en kent reeds een hoge mate van ambitie. De initiatiefnemer heeft daarnaast de mogelijkheid om bij de uitgifte van kavels met toekomstige gebruikers nog extra maatregelen op kavelniveau toe te passen en daarmee op individueel niveau verder onderscheidend te zijn. Het Waterhuishoudingsplan is vastgesteld door alle convenantpartijen. Het betreft een totaalvisie voor de ontwikkeling waarbinnen de ontwikkelingsfase 1.1. als eerste concreet zal worden aangelegd. Deze fase 1.1. is eveneens selfsupporting in berging en zuivering, met het verschil dat de ecologische inrichting van de 'groene berging' in de latere fasen staat gepland.

5.1.3. Conclusie

In het kader van de 1^e herziening van het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone West is onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkelingen op het watersysteem. Hieruit blijkt dat de

voorgenomen ontwikkelingen geen negatieve gevolgen hebben voor het watersysteem. Dit bestemmingsplan wijkt op dit punt hier niet van af. Binnen het plangebied van dit bestemmingsplan wordt 0,5 ha extra grond vrijgehouden en gereserveerd voor groenvoorzieningen, waardoor de potentiële verharding duidelijk wordt verminderd. Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

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

Voor een groot deel van het plangebied (2,5 ha) is reeds een bodemonderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau Tauw (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling. Voor de rest van de locatie (2 ha) is in september 2018 aanvullend onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat er in de bovengrond ter plaatse van het onderzoeksgebied sprake is van een achtergrondwaarde overschrijding met OCB's (Organochloorbestrijdingsmiddel). De overige geanalyseerde parameters zijn niet verhoogd aangetoond en er worden geen interventiewaarden overschreden. De ondergrond is niet verontreinigd. Het grondwater is maximaal licht verontreinigd met vinylchloride en dichloorethenen.

Naar aanleiding van de licht verhoogde gehalten met OCB's in de bovengrond is de bodem indicatief ingedeeld in de bodemkwaliteitsklasse industrie. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoek zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is de locatie geschikt voor industriële doeleinden.

De onderzoekslocatie is hiermee voldoende onderzocht en aanvullend onderzoek wordt niet nodig geacht.

5.2.3. Conclusie

Uit het onderzoek is gebleken dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.3. Flora en fauna

5.3.1. Wet- en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn

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

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Flora & Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de Boswet. Het nieuwe stelsel neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Dat is niet alleen van belang vanwege het feit dat Nederland is gehouden tot nakoming van zijn internationale verplichtingen, maar ook, omdat de Europese regelgeving een hoog beschermingsniveau van de natuur verzekert, hoger dan de bescherming die vóór de totstandbrenging van de Europese kaders werd geboden door de nationale wetgeving. Met het oog op een goede doorwerking van de Europese beschermingskaders en maximale duidelijkheid voor burgers, ondernemers en overheden is ervoor gekozen de kern en reikwijdte van de Europese voorschriften op herkenbare wijze op formeel wetsniveau te regelen. Waar dat noodzakelijk is voor een adequate bescherming van natuurwaarden waarvoor geen specifieke bescherming is voorzien in Europese regelgeving worden op formeel wetsniveau aanvullende, als zodanig kenbare 'nationale' beschermingsvoorschriften verankerd. De verschillende onderdelen van de wettelijke regeling (te weten de regelingen inzake de bescherming van gebieden, van soorten en van houtopstanden) zijn beter afgestemd op elkaar en ook op de voornemens ten aanzien van het omgevingsrecht, onder meer op het punt van procedurele integratie van plannen en besluiten inzake gebiedsontwikkeling. Het instrumentarium voor de aanpak van illegale handel in dieren en planten van beschermde soorten, illegale handel in producten daarvan en handel in illegaal geproduceerd hout of producten daarvan wordt met dit wetsvoorstel versterkt. De normen en maatregelen als voorzien in dit wetsvoorstel strekken tot de bescherming van de kernnatuurwaarden en de houtopstanden. Zij staan niet op zichzelf, maar maken deel uit van veel groter maatregelenpakket gericht op de bescherming van natuurwaarden en het tegengaan van biodiversiteitsverlies. De taken en verantwoordelijkheden worden in de wet zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd, overeenkomstig het uitgangspunt 'decentraal tenzij'.

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:

- uit populatiedynamische 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

- het natuurlijke verspreidingsgebied van die soort niet kleiner wordt of binnen afzienbare tijd lijkt te zullen worden, en
- er een voldoende grote habitat bestaat en waarschijnlijk zal blijven bestaan om de populaties van die soort op lange termijn in stand te houden.

Provinciale structuurvisie en het provinciaal natuurbeheerplan

Deze geven de ligging aan van de ecologische verbindingen en natuurkerngebieden in Haarlemmermeer. In het beheerplan worden beperkingen en regels gesteld, gericht op het optimaal functioneren van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN).

5.3.2. Onderzoek

In december 2016 heeft een actualisatie plaats gevonden van het flora en fauna onderzoek voor Schiphol Trade Park (zie bijlage). Er is daarbij een werkprotocol opgesteld dat aanwezig moet zijn bij werkzaamheden in het gebied. In 2018 is aanvullend onderzoek gedaan naar kleine marterachtigen (zie bijlage). Onderhavige locatie wordt niet geschikt geacht als geschikte habitat voor marterachtigen. Een update voor vleermuizen en huismus is van toepassing wanneer er gebouwen gesloopt zullen worden, omdat bij eventuele bezwaren tegen de sloop de onderzoeken verlopen zijn. Onderhavige projectlocatie is onbebouwd. Er zal geen sprake zijn van sloop.

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

Er bevinden zich geen beschermde dieren of planten in het gebied. Ook is er geen nadelig effect op beschermde gebieden te verwachten. Nader onderzoek is niet nodig. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet aan de orde.

5.3.3. Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van 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

In het kader van het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone West 1^e herziening is in 2012 door onderzoeksbureau RAAP een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). In het rapport wordt voor het hele plangebied aanbevolen om niet dieper te gaan graven dan 4 meter beneden maaiveld. Geadviseerd wordt de verstoring als gevolg van funderingspalen niet te zien als een verstoring die verder archeologisch veldonderzoek noodzakelijk maakt met twee uitzonderingen: 1) geval van Groutinjectie (zijwaartse bodemdoordringing) 2) als funderingspalen meer dan 1% van het grondoppervlakte overschrijden. Voor het onderhavige plangebied geldt, dat geen aanvullend onderzoek nodig is.

Cultuurhistorie

Het plangebied heeft geen cultuurhistorische waarde.

5.4.3. Conclusie

In het plangebied zijn tot een diepte van 4 meter geen archeologische monumenten en waarden, noch cultuurhistorische waarden aanwezig die worden aangetast. Er wordt niet dieper gegraven dan de genoemde 4 meter. De aspecten cultuurhistorie en archeologie vormen dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Bij ontgravingen dieper dan 4 meter dient echter wél aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden. Dat is ook vastgelegd in de regels van dit 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 geluidsbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. Indien dit geluidsniveau wordt overschreden kan de gemeente een hoger geluidsniveau toestaan, de zogenaamde "Hogere waarde". De hogere waarde mag enkel worden verleend indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting te brengen niet mogelijk is. Aan de hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Spoorweg

In artikel 105 van de Wet geluidhinder staat dat landelijke spoorwegen een zone hebben. In artikel 106 en verder van de Wet geluidhinder staan grenswaarden voor het geluid dat geluidgevoelige bebouwing mag ondervinden van railverkeerslawaai. Voor woningen in nieuwe situaties is de voorkeursgrenswaarde $L_{den} = 55$ dB. Het gemotiveerd vaststellen van een hogere waarde is mogelijk.

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.

Luchtverkeerslawaai

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

5.5.2. Onderzoek

Het in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte bedrijfsgebouw is geen geluidsgevoelig gebouw. Daarnaast is de afstand tot de dichtstbijzijnde woningen minimaal 250 meter, zodat onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder niet nodig is. Bovendien wordt geen relevante wijziging van de

verkeersstromen verwacht en wijzigt de hoofdstructuur niet. De extra verkeersbelasting leidt tot een toename van circa 0,06 dB. Hierdoor is geen nader onderzoek nodig.

5.5.3. Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

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 ministeriële regelingen.

Wet milieubeheer

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Milieu en Natuur Planbureau blijkt dat aan de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

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

Grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of

Per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of

Het initiatief draagt niet in betekende 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.

5.6.2. Onderzoek

Recente onderzoeken elders op STP (Entreegebied en Datacentercampus) hebben uitgewezen dat op STP aan de gestelde normen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. In het kader van de 1^e

herziening van het bestemmingsplan is ook een uitgebreide MER voor het hele STP-gebied uitgevoerd. Hierbij is ook al rekening gehouden met de ontwikkeling van het onderhavige kavel als bedrijfskavel. Het verkeer wordt door het project niet anders.

5.6.3. Conclusie

Er wordt momenteel voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Dit bestemmingsplan zal niet leiden tot een relevante toename aan emissies door de bedrijfswerkzaamheden of een relevante toename aan verkeersbewegingen, zodat ook in de toekomst aan de gestelde normen voldaan zal worden. Een quick scan lucht leidt tot de volgende conclusie: De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		86
Aandeel vrachtverkeer		30,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,27
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is niet noodzakelijk. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van 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.

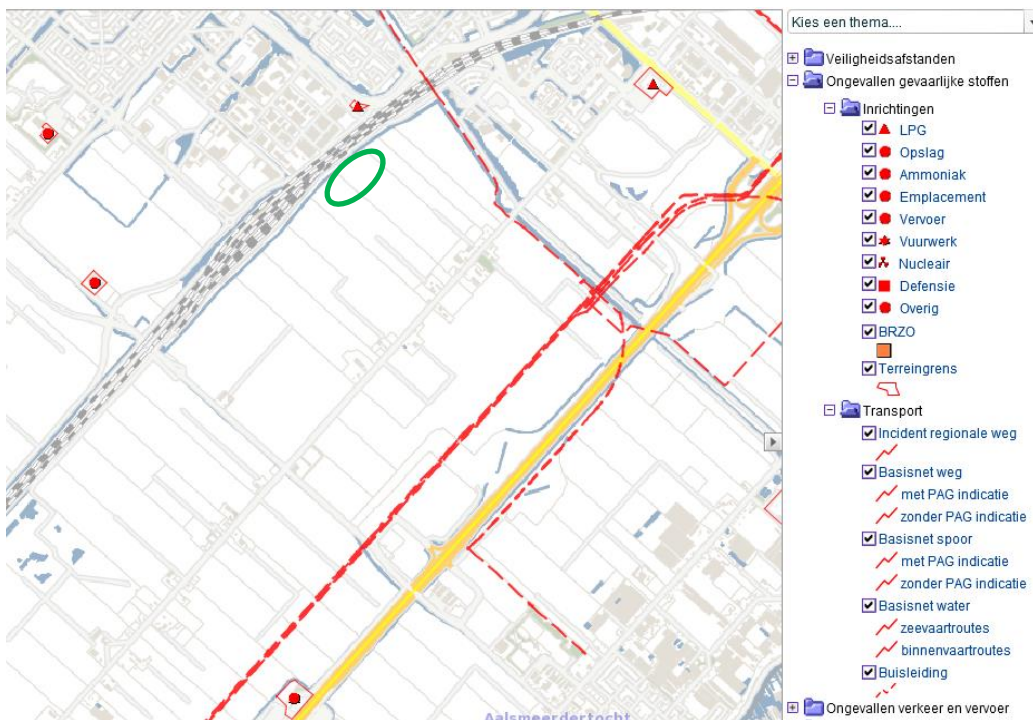
Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De 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

Er bevinden zich geen risicobronnen binnen de invloedssfeer van het plangebied. Over het spoor vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats en de A4 is met meer dan 1,5 km op zodanige afstand, dat er geen effect kan worden verwacht. Het LPG tankstation op 200 meter afstand van het plangebied vormt ook geen risico, omdat het invloedsgebied conform het Revi 150 meter is (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: uitsnede risicokaart, plangebied indicatief groen omcirkeld

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Groepsrisico

Het groepsrisico vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.7.3. Conclusie

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.8. Luchtvaartverkeer

5.8.1. 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. Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Indien het plangebied gelegen is binnen het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en milieu. Het gaat daarbij om afwegingen die moeten worden gemaakt met betrekking tot hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

5.8.2. Inventarisatie

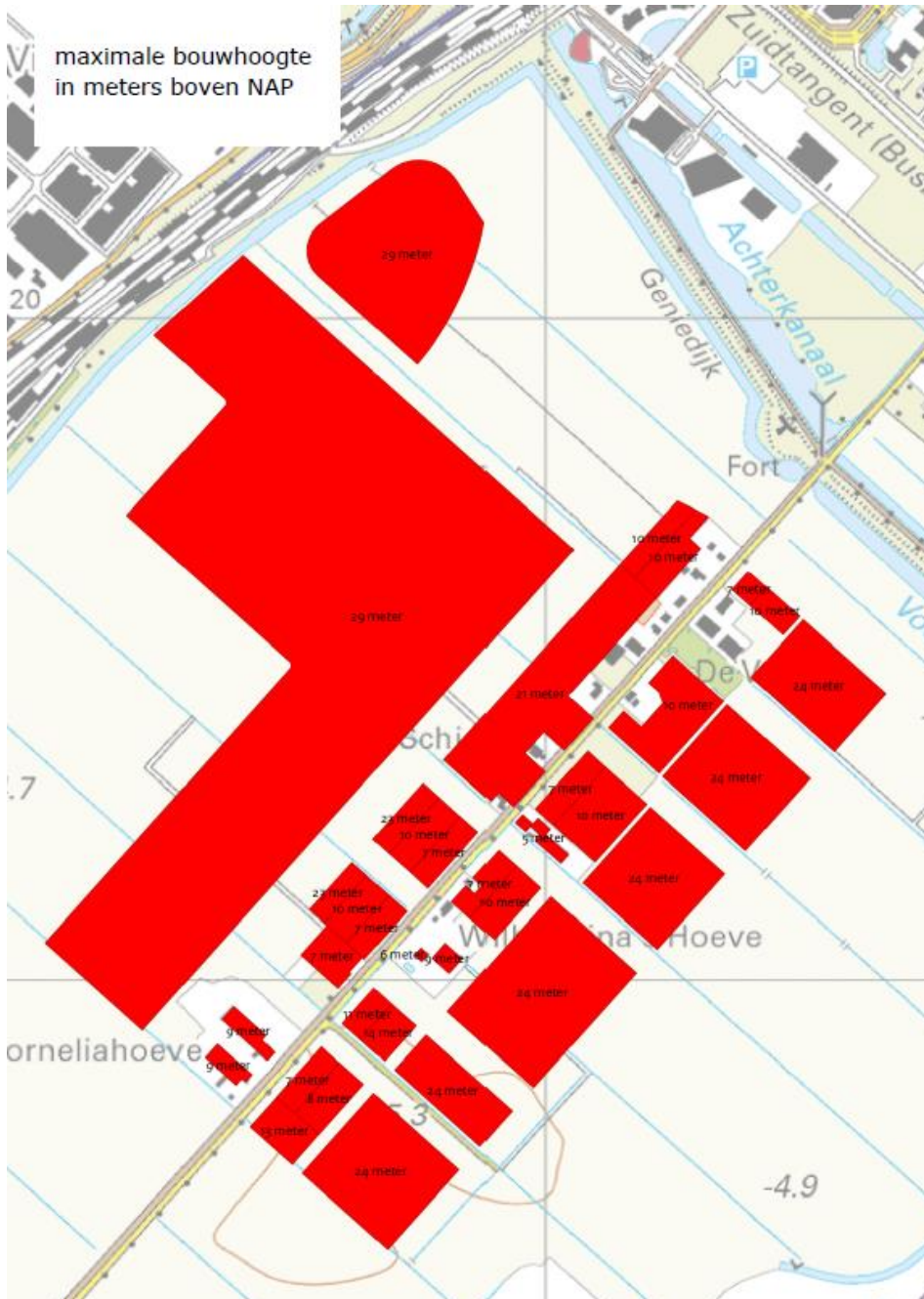
Voor de onderhavige locatie geldt, dat het bedrijf qua functie kan worden toegestaan. Verder is de bouwhoogte hier over het algemeen beperkt van 28 tot 35 meter (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: kaart maatgevende toetshoogtes exclusief het radartoetsvlak (plangebied indicatief blauw omcirkeld)

Voor een klein deel van de locatie geldt een hoogtebeperking tot 15,8 meter, maar juist voor dit stuk geldt een uitzondering. In het in 2015 opgestelde achtergrondrapport bij het LIB Schiphol "Beschrijving bouw- en Bestemmingsplannen die worden uitgezonderd van de regels voor vliegveiligheid in het

Luchthavenindelingbesluit Schiphol” is voor het gebied, waarin ook de onderhavige locatie (deels) is gelegen een uitzondering op het LIB vastgesteld. Hierin is opgenomen dat ter plaatse een maximale hoogte van 29 meter boven NAP geldt. Dit is conform opgenomen in het LIB, zoals dat vanaf 1 januari 2018 geldt. Hieraan wordt ruim voldaan.



Afbeelding: bouwhoogtes STP conform het LIB Schiphol “Beschrijving bouw- en Bestemmingsplannen die worden uitgezonderd van de regels voor vliegveiligheid in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol”

5.8.3. Conclusie

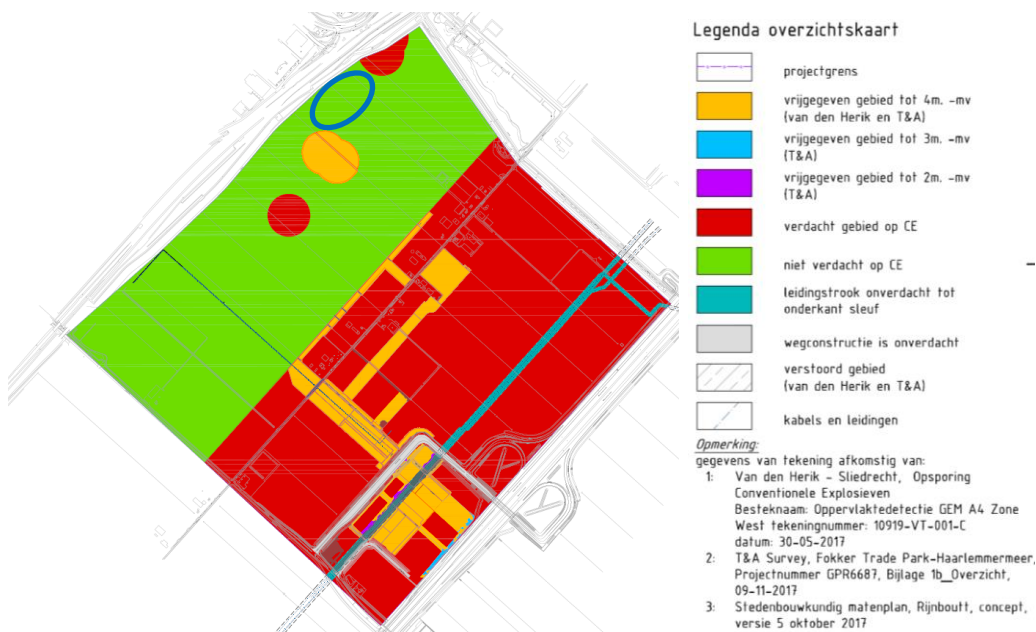
Bij de planontwikkeling wordt voldaan aan de beperkingen die vanwege het LIB aan de orde zijn.

5.9. Explosieven

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

5.9.1. Onderzoek

Het gehele Schiphol Trade Park Gebied is aangemerkt als risicogebied voor vondsten van niet gesprongen explosieven. Er is daarom onderzoek uitgevoerd, waarbij verdachte gebieden in kaart zijn gebracht (zie volgende afbeelding). Het plangebied van dit bestemmingsplan is aangemerkt als niet verdacht.



Afbeelding: overzichtskaat verdachte gebieden, projectlocatie blauw omcirkeld

5.9.2. Conclusie

Explosieven vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.10. Milieueffectrapportage

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

1. de aard van de voorgenomen activiteit;
2. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
3. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
4. mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

Op 7 juli 2017 is het Besluit m.e.r. gewijzigd, naar aanleiding van een wijziging van de Europese Richtlijn m.e.r. Deze wijziging heeft tot gevolg dat voor elke vergunningsaanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is de volgende procedurestappen doorlopen moeten worden.

- Door de initiatiefnemer moet een aanmeldingsnotitie worden opgesteld.
- Het bevoegd gezag moet binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen. Dit besluit moet genomen zijn voor de ter inzage legging van het ontwerpbesluit.
- Het besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden, maar wel via andere (digitale) kanalen.
- Het (vormvrije)-m.e.r.-beoordelingsbesluit moet onderdeel zijn van de vergunningaanvraag.

5.10.1. Onderzoek

Het hiervoor geldende bestemmingsplan uit 2004 en de 1^e herziening uit 2014 voorzien al in bedrijfsontwikkelingen van vergelijkbare omvang. Hiervoor is een MER Rapport opgesteld, dat door de Commissie voor de m.e.r. beoordeeld. Hierin is ook rekening gehouden met de ontwikkeling van de onderhavige kavel voor bedrijfsdoeleinden. Dit project voorziet dan ook niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling en er worden geen nadelige gevolgen voor het milieu verwacht, zodat een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat.

Alle relevante milieueffecten zijn onderzocht. Er wordt geen bijzondere toename aan nieuwe emissies of een bijzondere nieuwe verkeersaantrekkende werking verwacht. Het ruimtebeslag is vergelijkbaar met de bestaande planologische situatie. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid van het plangebied die beïnvloed zouden kunnen worden door de ontwikkeling.

5.10.2. Conclusie

De conclusie is dat de ontwikkeling en het gebruik van de nieuwe huisvesting van het bedrijf geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben en dat daarom geen m.e.r. of m.e.r.-beoordeling hoeft te worden gemaakt.

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 (AMvB) 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. Er is met de GEM A4 Zone West een overeenkomst gesloten, zodat het gemeentelijk kostenverhaal anderszins verzekerd is. Daarom 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. Gedurende een periode van zes weken zal een ieder in de gelegenheid gesteld worden om te reageren op het ontwerpbestemmingsplan. De reacties uit het vooroverleg worden voorzien van een beantwoording en verwerkt in het bestemmingsplan. Daarnaast zijn omwonenden per brief geïnformeerd over de ter inzage legging van het plan.

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 vervolgens verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Hierbij is aan de volgende instanties een reactie gevraagd:

1. Hoogheemraadschap van Rijnland
2. Provincie Noord-Holland

Beide instanties hebben gereageerd. Beiden geven aan dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot opmerkingen. Het Hoogheemraadschap van Rijnland wijst er wel op dat voor de water gerelateerde aspecten de Keur (Waterwet) van Rijnland 2015 alsmede bijbehorende uitvoeringsregels van toepassing zijn. Hiervan wordt kennis genomen.

6.2.2. Zienswijzen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

In de Staatscourant en in het gemeenteblad van 18 juli 2019 is bekend gemaakt dat met ingang van 19 juli 2019 het ontwerpbestemmingsplan “Hoofddorp Schiphol Trade Park noordwest” met identificatienummer NL.IMRO.0394.BPGhdstpnoordwest-B001 gedurende 6 weken ter inzage is gelegd. Het plan was in te zien via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende deze termijn werd een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. De ingediende zienswijzen worden in het raadsvoorstel en -besluit behandeld.

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 regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt en bebouwd mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de verbeelding. Aanduidingen in samenhang met de regels, geven duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- De 'Inleidende regels', bestaande uit een begrippenlijst en regels met betrekking tot de 'wijze van meten';
- De 'Bestemmingsregels', die 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 inleidende regels. In artikel 1 is een aantal in de regels gehanteerde begrippen gedefinieerd. In artikel 2 is de wijze van meten vastgelegd met betrekking tot de verschillende hoogte en oppervlakte van gebouwen.

7.3. Bestemmingsregels

7.3.1. Bestemmingen

Artikel 3 Groen

Een 16,5 meter breedte strook langs het spoor is bestemd voor groenvoorzieningen en maakt dan ook geen onderdeel uit van het bedrijfskavel. Deze zone blijft vrij van bebouwing en is gereserveerd voor een groenstrook.

Artikel 4 Bedrijf

De uitgeefbare grond, is bestemd als 'Bedrijf'. Bij de bedrijven gaat het om logistieke en logistiek verwante bedrijven, waaronder ook assemblagebedrijven. Naast de bedrijfsfunctie is hier ook ondersteunende horeca en bij het bedrijf horende kantoorruimte toegestaan. Zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan. Binnen deze bestemming zijn naast bedrijven ook (ontsluitings)wegen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en groen- en watervoorzieningen toegestaan, alsmede duurzame energieopwekking, zoals voorzieningen voor warmte/koudeopslag. Bedrijven zijn tot en met categorie 3.2 uit de bij het plan horende Staat van bedrijfsactiviteiten toegestaan.

Ten behoeve van de te vestigen bedrijven zijn in beperkte mate ondersteunende functies toegestaan. Voor horeca is dat maximaal 150 m², dat is conform het huidige bestemmingsplan. Voor de omvang van kantoren geldt een nieuwe regeling.

In het oorspronkelijke bestemmingsplan is opgenomen dat 20% van het bruto bedrijfsvloeroppervlak mag worden gebruikt als kantoorruimte, met een maximum van 3.500 m² kantoorruimte. Dit maximum past niet bij het bedrijf en de bijbehorende perceelsgrootte.

Geconstateerd wordt dat er een relatie moet blijven tussen de grootte van het perceel, de totale bedrijfsvloeroppervlakte en de hoeveelheid toegestane kantoorruimte: hoe groter het bedrijf, hoe groter de kantoorfunctie. Daarbij moet ervoor gezorgd worden dat de kantoorfunctie ondergeschikt blijft aan de bedrijfsfunctie. Ook zal er met grote percelen/grotere bedrijfsvloeroppervlaktes een zekere mate van efficiëntie verwacht mag worden, waardoor de hoeveelheid kantoorfunctie niet volledig lineair hoeft mee te groeien met de grootte van de bedrijfsvloeroppervlakte.

Daarom wordt in dit bestemmingsplan de huidige 20% kantoorfunctie van de bvo van de bedrijfsvoeringsfunctie gehandhaafd, tot een maximum van 3.500 m² (dit komt neer op 17.500 m² bedrijfsvloeroppervlakte). Voor het surplus boven 17.500 m² bedrijfsvloeroppervlakte mag maximaal 10% als kantoorfunctie worden ingericht. Door deze staffel wordt afgedwongen dat de kantoorfunctie ondergeschikt blijft bij de bedrijfsfunctie.

De bouwhoogte bedraagt maximaal 30 meter. Het bebouwingspercentage bedraagt maximaal 75%.

Vergunningaanvragen worden getoetst aan de geldende parkeernormen uit het parkeerbeleid van de gemeente (zie algemene regels).

Artikel 5 Dubbelbestemming Waarde - Archeologie

Ter plaatse van het plangebied kunnen op een diepte van 4 m eventuele archeologische waarden aanwezig zijn (zie ook paragraaf 5.4). Ter bescherming van deze waarden is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen. In deze bestemming is opgenomen dat bouwen en grondroerende werkzaamheden dieper dan 4 m niet zijn toegestaan. Het indrijven van voorwerpen in de bodem of heien is wel toegestaan. Hierop zijn echter twee uitzonderingen: indien er een gerede kans is op het zijwaarts in de bodem dringen van bouwmaterialen, of als de verwachte verstoring als gevolg van de funderingspalen (al of niet plaatselijk) 1% van de oppervlakte overschrijdt. Indien deze gevallen aan de orde zijn, dient nader archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden.

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, waaronder de luchtvaartverkeerszone van het LIB en parkeerregels, welke verwijzen naar de parkeernormen van het geldende parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer.

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 voortgezet of gewijzigd in een ander gebruik, zolang de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot.

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 erop gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

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

Met deze oogmerken is in 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. 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.