

bestemmingsplan

Rozenburg Schiphol Logistics Park

Toelichting



gemeente
Haarlemmermeer

bestemmingsplan

Rozenburg Schiphol Logistics Park

Toelichting

december 2015



gemeente
Haarlemmermeer



INHOUD

1	Inleiding.....	7
1.1	AANLEIDING	7
1.2	AARD EN DOEL	7
1.3	BEGRENZING PLANGEBIED	7
1.4	GELDENDE PLANNEN EN REGELINGEN.....	8
1.5	LEESWIJZER	8
2	Bestaande situatie	9
2.1	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	9
2.2	FUNCTIONELE STRUCTUUR	10
3	Beleid en regelgeving.....	12
3.1	RIJKSBELEID EN EUROPESE RICHTLIJNEN	12
4	Nieuwe situatie	22
4.1	NIEUWE ONTWIKKELINGEN PLANGEBIED	23
4.2	RUIMTELIJKE STRUCTUUR.....	26
4.3	FUNCTIONELE STRUCTUUR	32
5	Onderzoek en beperkingen.....	37
5.1	WATER.....	37
5.2	BODEM.....	43
5.3	FLORA EN FAUNA	45
5.4	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	48
5.5	GELUID	50
5.6	LUCHTKWALITEIT	53
5.8	EXPLOSIEVEN	58
5.9	GEUR	59
5.10	LICHT	59
5.11	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERINGEN	60
5.12	HOOGTE- EN BOUWBEPERKINGEN DOOR VliegVERKEER.....	61
5.13	KABELS, LEIDINGEN EN TELECOMMUNICATIE INSTALLATIES	63
5.14	MILIEUEFFECTRAPPORTAGE / M.E.R.-(BEOORDELINGS)PLICHT	64
6	Uitvoerbaarheid	65
6.1	EXPLOITATIE	65
6.2	PROCEDURE WET RUIMTELIJKE ORDENING	65

7	Juridische aspecten	68
7.1	ALGEMEEN.....	68
7.2	OPZET REGELS EN VERBEELDING	68
7.3	TOELICHTING OP DE REGELS EN VERBEELDING.....	68
7.4	OVERGANGSRECHT.....	73
7.5	HANDHAAFBAARHEID.....	73
	Overzicht relevante rapporten.....	74

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het plangebied ondergaat de komende jaren een transformatie. Het logistieke bedrijventerrein Schiphol Logistics Park (SLP) wordt gerealiseerd. Het bedrijventerrein wordt ingepast in groenzones, waaronder het Ringdijkpark en het Geniepark. Deze ontwikkeling is voorzien op gronden die deels in agrarisch gebruik zijn (westkant plangebied) en deels in ontwikkeling zijn (oostkant plangebied).

Het nieuwe bestemmingplan maakt de voorgestane gebiedsontwikkeling tot logistiek bedrijventerrein mogelijk en draagt bij aan de opgave voor actualisering van bestemmingsplannen in Haarlemmermeer.

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

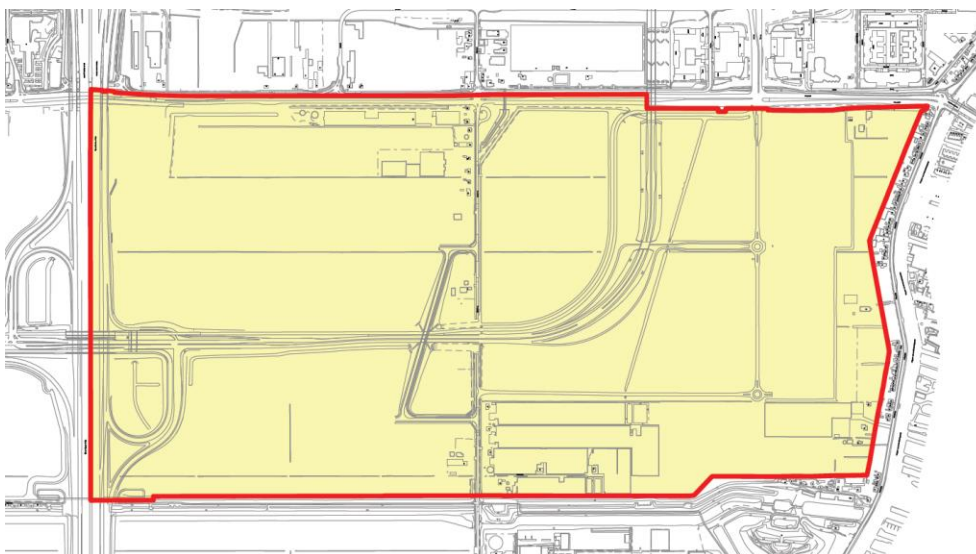
1.2 Aard en doel

Dit bestemmingsplan heeft deels een ontwikkelings- en deels een consoliderend karakter. Het biedt de juridische basis voor de ontwikkeling van het logistieke bedrijventerrein SLP. SLP maakt onderdeel uit van het samenwerkingsprogramma op gebied van bedrijven binnen de Metropoolregio Amsterdam (voorheen ACT), en maakt onderdeel uit van de Logistieke Westas (van bloemenveiling via Schiphol tot Haven Amsterdam). In afstemming met partners in de Amsterdam Logistics Board wordt gewerkt aan versterking van de concurrentie- en innovatiekracht van de gehele regio (onder meer via de uitvoering van concrete ruimtelijke en infrastructurele projecten). In het consoliderende deel wordt een actueel ruimtelijk en juridisch kader gegeven aan bestaande bebouwing en het huidige gebruik. In het bestemmingsplan worden ook de in het kader van artikel 19 WRO gevoerde vrijstellingen voorzien van een juridische regeling (SLP Oost kwadrant 1-3 en Arendshoeve).

Het bestemmingsplan bestaat uit verbeelding (plankaart) en regels, waaraan wordt getoetst, vergezeld van deze toelichting waarin de achterliggende gedachten zijn opgenomen.

1.3 Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan de oostkant van Haarlemmermeer tussen de Kruisweg (N196) en de Geniedijk en de kernen Aalsmeerderbrug en Rijsenhout. De begrenzing van het plangebied is op de kaart aangegeven. Het bebouwingslint langs de Aalsmeerderdijk is niet in het plangebied opgenomen. De bebouwing aan de Aalsmeerderweg, inclusief de voormalige glastuinbouwbedrijven tegen de Geniedijk, is wel in het plangebied opgenomen. Deze glastuinbouwbedrijven behoren niet tot het glastuinbouwconcentratiegebied Rijsenhout. De totale omvang van het bestemmingsplangebied is circa 200 hectare.



1.4 Geldende plannen en regelingen

De onderstaande bestemmingsplannen gelden momenteel in het plangebied:

Bestemmingsplan	Vastgesteld	Onherroepelijk	Geheel/gedeeltelijk opnemen
1. Hoofddorp A4 omlegging buisleidingen	23-02-2012	20-04-2012	gedeeltelijk
2. N201 omlegging Schiphol Rijk	14-07-2011	09-09-2011	gedeeltelijk

Daarnaast is met ingang van 4 december 2014 een voorbereidingsbesluit van kracht. Het voorliggende bestemmingsplan vervangt (gedeeltelijk) bovengenoemde plannen.

Een aantal ontwikkelingen in het plangebied is mogelijk gemaakt door vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan, waaronder de ontwikkeling van SLP Oost (25 ha kwadrant I, II en III) en van Showkas de Arendshoeve en een omgevingsvergunning (Ringdijkpark). Deze vrijstellingen en omgevingsvergunning zijn opgenomen in het bestemmingsplan en zijn voorzien van een passende regeling.

1.5 Leeswijzer

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

De toelichting is als volgt opgebouwd:

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

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

2 Bestaande situatie

Dit hoofdstuk beschrijft de bestaande situatie in het plangebied, zowel ruimtelijk als functioneel.



2.1 Ruimtelijke structuur

Het plangebied wordt omlijst door een aantal heldere ruimtelijke structuren. De ringdijk met aanliggende woningen, hier vestigden zich na de inpoldering de eerste pioniers. De Geniedijk, met zijn monumentale Unesco status, vormt aan de zuidkant de begrenzing, maar de dijk maakt geen onderdeel uit van het plangebied. Aan de noord- en westkant markeert infrastructuur de begrenzing; de A4 en de N196 / Kruisweg. Het plangebied wordt deels agrarisch gebruikt, met name aan de westkant (SLP West) en in het middengebied (reserveringsgebied parallelle Kaagbaan). Aan de oostkant is het bedrijventerrein (SLP Oost) en het Ringdijkpark in ontwikkeling. De ontginningsverkaveling is deels nog zichtbaar in het landschap, maar de N201 doorsnijdt het gebied en is bepalend geworden voor de ruimtelijke structuur. De Aalsmeerderweg is als oorspronkelijk polderlint doorsneden door de N201, maar is nog deels zichtbaar. Een deel van de weg is niet meer in gebruik. Een deel van de kern Rozenburg ligt in het plangebied. Deze kern wordt langzaam opgeslokt door de uitdijende ruimtelijk-economische ontwikkelingen rond de luchthaven. De kern Aalsmeerderbrug is grotendeels aan de ringdijk gelegen en grenst aan het plangebied. Het bestemmingsplan zal de leefbaarheid in deze kern dienen te waarborgen.



Polderlint Aalsmeerderweg



Geniedijk

2.2 Functionele structuur

Omgeving plangebied

Aan de noordkant van het plangebied wordt de omgeving gekenmerkt door de aanwezigheid van bedrijvigheid georiënteerd op Schiphol. Aan de zuidkant van het plangebied begint het glastuinbouwgebied van Rijsenhout. De rondom het plangebied aanwezige infrastructuur is deels van (inter)nationaal belang. Ten noord-oosten van het plangebied ligt de Kaagbaan en midden in het plangebied de reservering voor een parallelle Kaagbaan. De aan- en uitliegroutes van Kaagbaan en Zwanenburgbaan liggen deels over het plangebied. Aan de westkant ligt de rijksweg A4 met de aansluiting op de N201 die dwars door het plangebied loopt. De regionale hoogwaardige openbaarvervoer verbinding - de Oosttak van de Zuidtangent - loopt tussen Hoofddorp en Aalsmeer/Uithoorn en verbindt woon- en werklocaties met elkaar.

Woningen

In het plangebied ligt een beperkt aantal woningen in het lint aan de Aalsmeerderweg. Aan de Aalsmeerderdijk ligt een boerderij en een aantal woonhuizen in het plangebied en aan de Kruisweg staat een dubbel woonhuis met opstallen. Diverse woningen aan de Aalsmeerderweg zijn aangekocht door SRE en SLP of de Provincie Noord-Holland. Enkele woningen zijn door SRE, SLP of de provincie Noord-Holland gesloopt.



Bedrijven

In het plangebied zijn diverse bedrijven gevestigd, met name aan de Aalsmeerderweg. Hier is ook van oudsher een aantal glastuinbouwbedrijven gevestigd. Het gebied behoort niet tot het glastuinbouwconcentratiegebied van Rijsenhout dat ten zuiden van het plangebied ligt. Het merendeel van deze glastuinbouwbedrijven is opgekocht en gesloopt door de provincie Noord-Holland. Aan de Aalsmeerderdijk is Showkas De Arendshoeve gevestigd, deze ontsluit nu nog via de ringdijk, maar het bedrijf dient de ontsluiting naar de Pudongweg te verplaatsen om zo de Aalsmeerderdijk te ontlasten. In SLP Oost heeft zich inmiddels een aantal grote logistieke ondernemingen gevestigd.



Rapid Logistics op SLP Oost



De bebouwing binnen SLP bestaat uit grote bedrijfshallen met relatief kleine kantoorvolumes.

Verkeer

Het plangebied wordt doorkruist door een aantal nieuwe wegen. De Pudongweg, Naritaweg en Incheonweg zijn aangelegd als ontsluiting voor SLP, maar ook voor Rijsenhout. Voor Rijsenhout is dit als alternatief omdat de Aalsmeerderweg de aansluiting op de Kruisweg/N196 heeft verloren. Daarnaast is de N201 door het plangebied aangelegd, evenals een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding van station Hoofddorp naar Aalsmeer en verder.



Viaduct Naritaweg



N201, HOV en 500-el boom

Landbouw

Het plangebied wordt nu nog deels agrarisch gebruikt. Na ontwikkeling van SLP Oost, West en Zuid en het bijbehorende groen (zie hoofdstuk 4) zal het plangebied de agrarische functie grotendeels verliezen. In de tussenliggende periode zal nog een beperkt deel van het gebied agrarisch benut worden, met name het deel waar de reservering van de parallelle Kaagbaan op ligt. Het gebied ten noorden van SLP West is in agrarisch gebruik.



3 Beleid en regelgeving

De ontwikkeling van Schiphol Logistics Park dient aan te sluiten bij beleid in nota's op rijks-, provinciaal, regionaal en lokaal niveau. Dit hoofdstuk beschrijft de voor het plangebied relevante beleidsdocumenten en de betekenis hiervan voor SLP. Het beleid ten aanzien van luchtkwaliteit, water, bodem, externe veiligheid en dergelijke wordt behandeld in hoofdstuk 5: 'Onderzoek en beperkingen'.

3.1 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en nationale belangen Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040* (SVIR, 2012) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. Het wettelijke kader bestaat uit Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

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:

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

Het Rijk wil dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Daarom wordt gewerkt met de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

Mainport Schiphol is een nationaal belang

Het eerste nationaal belang is een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. Vanwege deze concentratie en de nationale baten die daarmee gemoeid zijn, wil het Rijk in de internationaal bereikbare stedelijke regio's -waaronder de Metropoolregio Amsterdam- extra inzetten op versterking van de concurrentiekracht. Hiervoor wordt een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak ingezet. Het Rijk geeft prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen).

Nationale belangen Barro

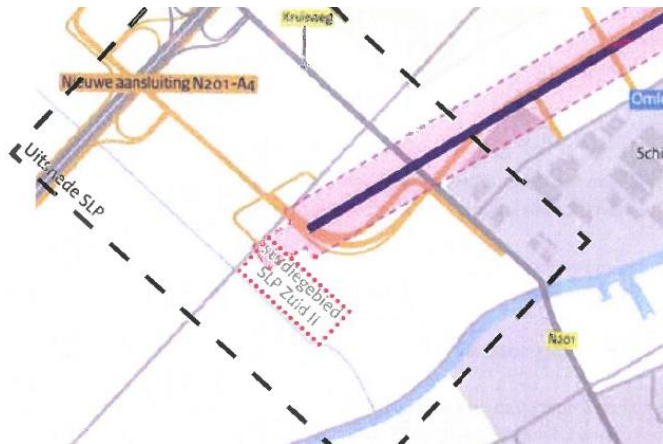
In het Barro is daarnaast een aantal onderwerpen opgenomen waarvoor het Rijk uit oogpunt van de nationale belangen in de SVIR ruimtelijke regels stelt. Voor het plangebied relevante onderwerpen zijn:

- toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet;
- ecologische hoofdstructuur
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
- ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Bij de ontwikkeling wordt rekening gehouden met een mogelijke toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet (A4).

Ten oosten van het plangebied ligt een ecologische verbindingszone (onderdeel van het Nationaal Natuurnetwerk, voorheen EHS) langs de ringvaart en ten zuiden langs de Geniedijk. In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met het Nationaal Natuurnetwerk door een overgangszone (Ringdijkpark) te realiseren en door een groenzone van 50 meter langs de Geniedijk te realiseren. De ringvaart en Geniedijk worden niet in haar functioneren als onderdeel van het Nationaal Natuurnetwerk belemmerd door realisatie van het plan. Hiermee wordt voldoende rekening gehouden met het nationale belang uit het SVIR ten aanzien van het beschermen van de ecologische verbindingszone (nu; Nationaal Natuurnetwerk).

Ten zuiden van het plangebied (buiten de planbegrenzing) ligt de Stelling van Amsterdam (Geniedijk) dat behoort tot erfgoed van universele waarde. Bij de planontwikkeling is hier rekening mee gehouden. SLP Oost en West vallen buiten de ruimtereservering van de parallelle Kaagbaan. SLP Zuid raakt de ruimtereservering van de parallelle Kaagbaan (zie onderstaande tekening).



De provincie Noord-Holland geeft - als ontwikkelaar van SLP Zuid – aan dat de gronden die binnen de feitelijke ruimtereservering liggen niet ontwikkeld worden. Voor de gronden buiten de reservering zijn vanuit de reservering parallelle Kaagbaan geen beperkingen om deze te ontwikkelen tot bedrijventerrein (zie bijlage *Ruimtelijke onderbouwing ontwikkeling SLP Zuid*, Provincie Noord-Holland 2014).

Vastgestelde Barro-onderdelen

Dit plan bevat geen ontwikkelingen die in strijd zijn met de vastgestelde Barro onderdelen.

Crisis- en Herstelwet

Het rijk heeft in juli 2013 Schiphol Logistics Park aangewezen als een project van nationaal belang in het kader van de Crisis- en Herstelwet.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en toetsing ladder duurzame verstedelijking

De regels uit de ladder voor duurzame verstedelijking uit het Barro zijn van toepassing voor het voorliggende bestemmingsplan. In voorliggende paragraaf wordt de ontwikkeling van SLP getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. In paragraaf 4.3 is beschreven wat het programma voor SLP is en binnen welke context dit terrein ontwikkeld wordt.

Ladder duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. De volgende opeenvolgende stappen ('de treden van de ladder') zijn:

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

Trede 1: actuele regionale behoefte?

Schiphol Logistics Park wordt een vestigingsmilieu voor logistiek, Value Added Logistics en Value Added Services. Op het terrein worden geen zelfstandige kantoren toegestaan. Op de regionale behoefte aan nieuwe kantoorlocaties wordt hier dus verder niet ingegaan. Uit verschillende marktanalyses die in de afgelopen jaren zijn

uitgevoerd, blijkt dat belangrijke nieuwe ontwikkelingen in de logistieke sector gaande zijn. Om deze nieuwe ontwikkelingen in de Schipholregio te kunnen faciliteren, zullen investeringen gepleegd en geschikte locaties aangeboden moeten worden. Het programma Amsterdam Connecting Trade (ACT) is in 2006 opgezet als kader voor deze investeringen. Het programma gaat na 1 januari 2015 op in de Amsterdam Logistics Board. De achterliggende gedachte is dat verdere groei van het logistieke cluster rond Schiphol, ook in een groeiende economie, niet kansrijk is zonder dat daar een onderscheidende propositie aan ten grondslag ligt. Schiphol Logistics Park biedt deze propositie.

Schiphol Logistics Park richt zich op het faciliteren van logistieke ontwikkelingen, die inspelen op een sterk veranderde luchtvrachtmarkt. Vaak gaat het om een Nederlandse vestiging van een internationaal bedrijf, dan wel om reeds gevestigde internationale bedrijven die hun activiteiten substantieel willen uitbreiden. Het faciliteren van 'vervangingsvraag' op Schiphol Logistics Park is dan ook alleen aan de orde als het om een wezenlijke uitbreiding of verbreding van de activiteiten gaat die op de bestaande locatie(s) niet gefaciliteerd kan worden. In veel gevallen is er ook sprake van dat bedrijven meerdere vestigingen hebben en die bij een willen brengen op 1 locatie (consolidatie). De vraagramingen waarop Schiphol Logistics Park is gebaseerd, komen voort uit kwantitatief marktonderzoek naar de ontwikkelingen in de logistieke bedrijfsruimte markt. Schiphol Logistics Park richt zich vooral op de luchthaven gebonden logistieke markt. Een segment waar schaars aanbod voor is, gezien de specifieke eisen die aan de locatie en de ligging hiervan worden gesteld.

Er zijn verschillende kwantitatieve onderzoeken uitgevoerd. De ontwikkeling van de markt wordt daarnaast continu gemonitord, zowel in het kader van Plabeka (Platform kantoren en bedrijven, zie hoofdstuk 3) als de *Ruimtelijk Economische Visie Schiphol* en het aanbod wordt daar zoveel mogelijk op bijgesteld.

Een overzicht van de vraagramingen die ten grondslag liggen aan het programma van Schiphol Logistics Park:

- *Ruimtebehoefte bedrijventerreinen en kantoren 2010-2040 Metropoolregio Amsterdam*, Plabeka;
- DTZ, markt voor distributiecentra, juni 2012 en medio 2014;
- *Marktvraag derde linie vastgoed voor luchtvracht logistiek in de Metropoolregio Amsterdam voor de komende 5-10 jaar*, Stratagem 2013;
- *Mogelijke toekomstbeelden voor de Mainport Schiphol in 2040*, SEO Economisch Onderzoek, 2013.

Conclusie van bovenstaande onderzoeken, die uitgaan van de actuele marktsituatie, is dat het huidig aanbod aan puur logistieke kavels beperkt is. Deze bevindt zich voor een zeer klein deel (6 hectare) op Fokker Logistics Park (FLP) en verder alleen op SLP en Schiphol Trade Park (STP). Van dit laatste terrein is de logistieke ontwikkeling van de 2e en 3e linie op Schiphol gerichte bedrijvigheid aanvullend op die van FLP en SLP. De meest recente berichten uit de markt van zomer 2014 laten zien dat de beschikbaarheid van logistieke ruimte in de directe nabijheid van Schiphol nog maar zeer beperkt is. De groei van de luchtvracht in 2014 leidt direct tot een spanning ten aanzien van het beschikbare aanbod. Dit wordt nog versterkt doordat de incurante logistieke bedrijfsgebouwen op de Oude Meer en Schiphol Rijk aan de voorraad worden onttrokken (meestal door herbestemming tot data-center). Bij trede 2 wordt het concurrerend aanbod nader geanalyseerd.

Er is een aantoonbare marktrespons aanwezig. Ondanks dat er al langere tijd gewerkt werd aan Schiphol Logistics Park (eerste stedenbouwkundige plan dateert van 2000) kon de markt pas in 2011 actief benaderd worden. In het derde kwartaal van 2010 werd namelijk voor een deel (25,5 hectare) van het terrein SLP oost een planologische titel verkregen door middel van een vrijstelling ex artikel 19 voor het bouwrijp maken en aanleg van wegen. Ondanks de economische crisis (en de daardoor afgenomen groei van de luchtvracht tussen 2009-2013), is medio 2014 inmiddels 11,2 hectare verkocht en is voor 9,1 hectare een koop, c.q. een reserveringsovereenkomst getekend. Voor het resterende terrein van 5,2 hectare, evenals voor het nog niet bestemde terrein van circa 5,4 hectare op SLP oost is concrete marktbelangstelling. Dit toont aan dat er concrete marktvraag is en het maakt de ontwikkeling van SLP West op korte termijn noodzakelijk. Dit wordt des te meer noodzakelijk nu de luchtvrachtmarkt weer aantrekt (groei 8% in de eerste helft van 2014) en de beschikbare bestaande ruimte beperkt is.

Conclusies trede 1: Uit de uitgevoerde onderzoeken en de concrete marktvraag voor SLP Oost, blijkt dat er binnen de bestemmingsplanperiode duidelijke behoefte bestaat aan de ontwikkeling van Schiphol Logistics Park. Dit wordt nog eens bevestigd door de verkoop c.q. reservering van ca. 20 hectare in de afgelopen 2,5 jaar.

Trede 2: kan binnen bestaand bebouwd gebied in behoefte worden voorzien?

De luchthaven gerelateerde logistieke vraag kan per direct deels nog ingevuld worden op twee bestaande locaties, zoals Schiphol Logistics Park Oost (1e 25 hectare) en Fokker Logistics Park (voormalige Fokker fabrieken). Echter, deze locaties beginnen vol te lopen en niet alle initiatieven kunnen op deze locaties passend gehuisvest worden, vanwege de beperkte omvang van de nog beschikbare kavels. Daarnaast zijn in de afgelopen jaren (in 2013 bijvoorbeeld 10.000 m2 bvo) voor logistiek incurante gebouwen in de Oude Meer en Schiphol Rijk uit de markt genomen (herbestemming tot datacenter). In onderstaande tabel staan de vestigingslocaties aangegeven voor logistiek in de metropool regio Amsterdam, dus inclusief Schiphol Logistics Park.

Kolom1	Kolom2	Kolom3	Kolom4	Kolom5	Kolom6	Kolom7	Kolom8	Kolom9	Kolom10	Kolom11
Type locatie		Planologisch beschikbaar		Totale oppervlakte		Oppervlakte nog beschikbaar		Beperkingen	Reeel aanbod	Selectief vestigingsbeleid
REVS locaties logistiek										
In Uitgifte										
SLP Oost 3 kwadranten		Ja, maar BP niet gereed		25,5 ha		14 ha		9 ha in optie of koop overeenkomst	5,2 ha	Schipholbinding
SLP Oost kwadrant IV		nee,		5,4 ha		5,4 ha		in optie	0 ha	Schipholbinding
Schiphol zuid oost		ja,		20 ha		0 ha		gereserveerd KLM verplaatsing	0 ha	Schipholbinding
Fokker Logistics Park		ja		48 ha		20.000 m2 bvo		3 ha	3 ha	Nee
Totaal in uitgifte									8,2 ha	
In voorbereiding										
SLP West		nee		14,5 ha		14,5 ha		6 ha < 10 m bouwhoogte	8,5 ha	Schipholbinding
SLP Zuid		nee		7 ha		7 ha		2,5 ha < 10 m bouwhoogte	4,5 ha	Schipholbinding
Schiphol Trade Park nieuwe markten		ja maar niet bouwrijp							0 ha	
Schiphol Trade Park logistiek		ja maar niet bouwrijp		6 ha		6 ha		latere fasering	6 ha	Schipholbinding
De Hoek Noord		ja maar niet bouwrijp		11 ha		11 ha		max 50.000 m2 logistiek, hoogte max 12 meter	3 ha	Schipholbinding
totaal in voorbereiding									22 ha	
Niet REVS, alternatieven										
In Uitgifte										
Flora Holland Oost		Ja		20 ha		17 ha			0 ha	Flora Hollandbinding
Nieuw Venneep zuid		Ja		54 ha		ca 5 ha		restkavels moeilijk indeelbaar	0 ha	Nee
Wilhelmina Hoeve		Ja		9 ha		9 ha		regionale bedrijvigheid	9 ha	
Sloterdijk 3		Ja		227 ha		44 ha		9 ha gereserveerd, 12 ha slecht uitgeefbaar	23 ha	
Greenpark Aalsmeer		Ja		126 ha		42 ha		Groot deel nog niet verworven	0 ha	
De President 1.1 en 1.2		Ja		31 ha		8 ha (1.1), 11 ha (1.2)		regionale bedrijvigheid	11 ha	
Groenenbergterrein		Nee		10 ha		10 ha		deels in par kaagbaan	10 ha	
Atlaspark		Ja		variabel		variabel			0 ha	zeehavenbinding
totaal in uitgifte									53 ha	
In voorbereiding										
Pruissen II		Nee		10 ha		10 ha		AMVB par kaagbaan	0 ha	
De Loeten		nee		46 ha		32 ha		regionale bedrijvigheid	0 ha	

Op onderstaande kaarten zijn de locaties aangegeven.



Voor de vestiging van (grootschalige) luchthaven logistiek gericht op Schiphol gebonden bedrijven is het huidige beschikbare areaal op Fokker Logistics Park en SLP Oost (eerste drie kwadranten) te beperkt (samen nog 8 hectare vrij). De ontwikkeling van het 4e kwadrant SLP Oost (5,4 hectare waarvoor al marktvraag is) en SLP west is op korte termijn nodig om aan de vraag te kunnen blijven voldoen. De ontwikkeling van SLP Zuid (7,0 ha) zal vrij snel daarna aan de orde zijn. In de bestemmingsplanperiode (2015-2025) van Schiphol Logistics Park is er rekening gehouden met een gefaseerde uitvoering (Oost, West en Zuid), die de marktvraag volgt. Het tijdig juridisch-planologisch beschikbaar krijgen van voldoende aanbod is cruciaal om de logistieke markt te kunnen be-

dienen. Een locatie komt pas op de longlist van internationale bedrijven te staan als er juridisch-planologische zekerheid is.

Conclusies trede 2: Op dit moment is er al een knelpunt voor nieuwe vestigers in de markt voor de pure logistieke vraag. De beschikbare kavels hebben zeer specifieke afmetingen die niet bij elke klant zullen passen. SLP Oost 4e kwadrant is, ondanks het feit dat het nog niet bestemd is, is in voorbereiding. De natuurlijke stap is de ontwikkeling van SLP West, gevolgd door SLP Zuid. Voor het einde van de bestemmingsplanperiode (2025) wordt verwacht dat nieuw aanbod nodig is (voorzien op Schiphol Trade Park).

Trede 3: locatie passend en multimodaal ontsloten?

Schiphol Logistics Park is van belang voor de luchtvrachtontwikkeling door zijn specifieke ligging, naast Schiphol en goed ontsloten richting achterland via de nabijgelegen A4 en A9. Schiphol is een knooppunt van de modaliteiten luchtvaart en wegtransport. In de toekomst wordt daar nog de modaliteit spoor aan toegevoegd, door de te realiseren HST cargo Terminal op Schiphol Trade Park. Verder is SLP een van de weinige bedrijfsterreinen in de regio die bereikbaar is voor LZV's (Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties, 25m lang). Voor personenvervoer is SLP ook prima ontsloten, via OV, auto en fiets. Op SLP is al geïnvesteerd in een 'tijdelijke' halte voor Rnet lijn 340, die een excellente verbinding heeft naar station Hoofddorp en de overige regionale Rnet lijnen. In de nabije toekomst wordt naast SLP het HOV-knooppunt zuid gerealiseerd waarmee SLP één van de best ontsloten logistieke bedrijfsterreinen op het gebied van OV in de regio zal zijn. Het terrein is daarmee 7 dagen in de week bereikbaar met openbaar vervoer, met frequenties van minimaal 4x per uur oplopend tot 7 x per uur. Voor het woon-werkverkeer van en naar het terrein wordt hiermee een duurzame oplossing geboden.

Conclusie trede 3: Schiphol Logistics Park voldoet aan de eis om in de behoefte te voorzien voor logistieke bedrijvigheid door middel van een uitstekend ontsloten locatie, die ook bereikbaar is voor LZV's. Daarnaast biedt Schiphol Logistics Park een uitstekende ontsluiting via het OV.

Conclusie

De uitbreiding van bedrijvigheid zal de concurrentiekracht van de Metropoolregio Amsterdam vergroten. De bedrijventerreinen zijn specifiek aangewezen als noodzakelijke ontwikkeling in het kader van het Platform voor Bedrijven en Kantoren (Plabeka). Een regionale vraag is aanwezig. Er zijn geen alternatieve locaties beschikbaar binnen bestaand bebouwd gebied, noch zijn er andere terreinen te transformeren die voorzien in de grootschalige logistieke terreinen in de directe nabijheid van de luchthaven. De provincie Noord-Holland heeft het terrein in de structuurvisie aangewezen als bedrijventerrein (zie onder 3.2). Met de hierboven beschreven systematiek wordt voldaan aan de regels wat betreft duurzame verstedelijking.

3.1.3 Visie voor de Schipholregio (SMASH)

Het Rijk gaat in samenwerking met de zogenaamde regiopartijen en de partijen uit de luchtvaartsector een visie opstellen voor de Schipholregio (SMASH). Het programma SMASH is erop gericht de mainport Schiphol en haar regio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. SMASH draagt met een heldere visie, juridisch kader (actualisatie van de AMvB LIB) en uitvoeringsagenda actief bij aan de concurrentiekracht van Nederland nu en de komende decennia. De kracht en kwaliteit van de Schipholregio komt voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. De focus ligt hierbij op het 'managen van de nabijheid van de luchthaven in de stedelijke omgeving'. De ontwikkeling van het plangebied sluit aan bij het beleid van de diverse overheden.

3.1.4 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)

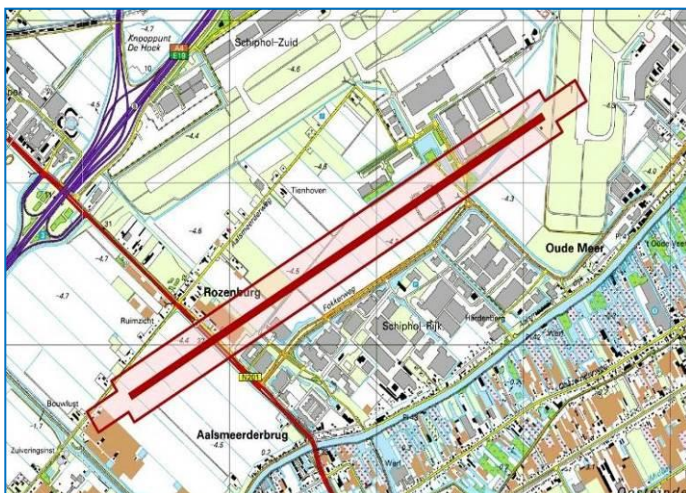
Het rijksbeleid voor Schiphol is geformuleerd in de *Wet tot wijziging van de wet Luchtvaart* die op 20 februari 2003 in werking is getreden (Wijzigingswet genoemd). De ruimtelijke consequenties van de Wijzigingswet staan in het *Luchthavenindelingsbesluit* (LIB). In dit besluit is een beperkingengebied opgenomen waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van het gebruik en de bestemming van de grond voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op veiligheid en geluidsbelasting. Het plangebied is in verschillende zones van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol gelegen. Dit betekent dat nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, et cetera.) in principe niet is toegestaan. Nieuwbouw van bedrijfsbebouwing is alleen toegestaan in zone 4. De nieuwe ontwikkelingen in het bestemmingsplan vinden plaats in zone 4. In het LIB worden eisen gesteld aan de maximale bouwhoogte van gebouwen. In het bestemmingsplan is middels een algemene aanduidingsregel een regeling opgenomen waarmee hoger bouwen dan het LIB alleen is toegestaan middels een afwijking waarin

een verklaring van geen bezwaar zoals bedoeld in artikel 8.9 Wet Luchtvaart wordt gevraagd. In paragraaf 5.12 wordt verder ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van Schiphol en het LIB voor dit bestemmingsplan. De in 2015 doorgevoerde wijzigingen van het LIB zijn hierbij betrokken.

3.1.5 Reservering parallelle Kaagbaan

Het Rijk heeft de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan per 1 april 2008 overgenomen van de provincie. Het Rijk heeft in 2013 met behulp van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB reservering parallelle Kaagbaan) de ruimtelijke reservering geborgd. Het reserveringsgebied is daarbij nader afgebakend en er is een bijbehorend ruimtelijk regime vastgesteld (zie onderstaande kaart). In het besluit ruimtereservering Parallelle Kaagbaan is tevens tijdelijk gebruik van het reserveringsgebied mogelijk gemaakt. De beleidsmatige beslissing over de noodzaak en aanleg van de parallelle Kaagbaan is door het Kabinet vooruitgeschoven.

De gemeente Haarlemmermeer is geen voorstander van de parallelle Kaagbaan en heeft dat in een brief aan de minister van VROM (mei 2009) over de gemeentelijke reactie op de Luchtvaartnota kenbaar gemaakt: "Niet alleen zal de eventuele aanleg van de parallelle Kaagbaan onacceptabele negatieve effecten hebben voor de geluidshinder en leefbaarheid in Haarlemmermeer en voor Rijsenhout in het bijzonder, maar Rijsenhout zal met de reservering voor lange tijd in een gijzeling van onwetendheid over de toekomst worden gehouden. Er zal naar verwachting een klimaat ontstaan, waarin de leefbaarheid van Rijsenhout, bij gebrek aan toekomstperspectief voor investeringen, steeds meer onder druk zal komen te staan". Het standpunt is ook opgenomen in de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.



Reservering Parallelle Kaagbaan

3.1.6 Conclusie Rijksbeleid voor bestemmingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park

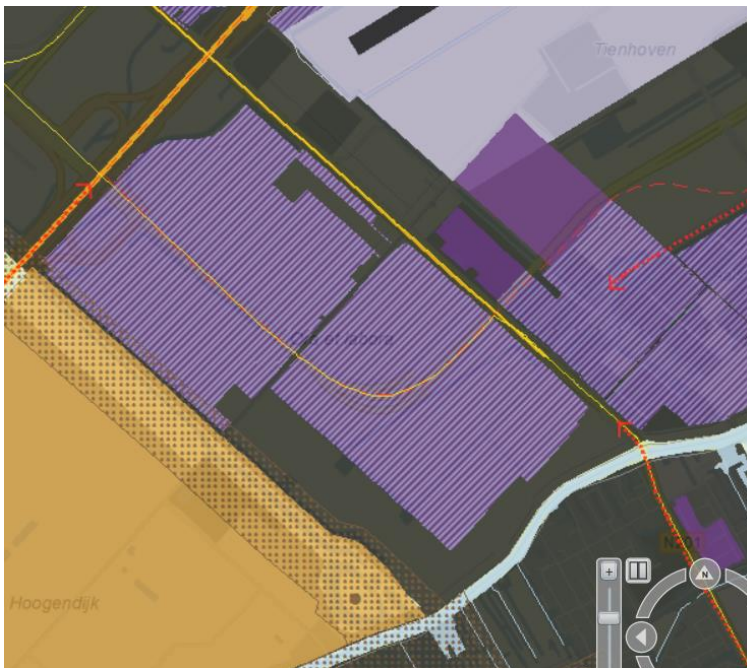
Het Rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat de luchthaven Schiphol zich op de huidige locatie verder kan ontwikkelen en het (toekomstig) rijksbeleid blijft gericht op een belangrijke bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad en Nederland met een concurrerend verbindingennetwerk, gecombineerd met een duurzaamheids-, geluid- en veiligheidsdoelstelling. Het bestemmingsplan draagt bij aan de economische versterking van de positie van de luchthaven Schiphol door de ontwikkeling van een logistiek bedrijventerrein mogelijk te maken, dit binnen de kaders en mogelijkheden van het Luchthavenindelingsbesluit.

De Schipholregio is een nationaal belangrijke stedelijke regio. Daarom zal het Rijk haar verantwoordelijkheid nemen om gezamenlijk met andere overheden de doelstellingen van het Rijk te verwezenlijken. Ontwikkeling van SLP tot een hoogwaardig logistiek bedrijventerrein draagt bij aan versterking van de internationale concurrentiepositie van de luchthaven Schiphol. Er wordt voldaan aan de regels voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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



Uitsnede Structuurvisie Noord-Holland 2040

Schiphol

De nadruk ligt op de wisselwerking tussen Schiphol, de Schipholregio en stedelijke omgeving. In deze zogenaamde 'metropolitane strategie' zijn elementen als vestigingsplaats, leefbaarheid, wonen, bereikbaarheid (lucht en land), natuur en recreatie, cultuur, innovatie, en duurzaamheid van belang. In samenhang met elkaar zorgen deze elementen voor de benodigde diversiteit, massa en het netwerk om van de metropoolregio Amsterdam een concurrerende topregio te maken. Schiphol ontwikkelt zich verder op de huidige locatie met specialisatie op knooppuntgebonden verkeer. De ontwikkeling van de regio vertoont op verschillende niveaus een samenhang met de ontwikkeling van Schiphol. Het gaat hierbij om de ontwikkeling van ACT (Amsterdam Connecting Trade), de Schipholdriehoek (inclusief de tweede terminal) en de Zuidas, woningbouwprojecten, de bereikbaarheid van de regio, maar ook om beleidscontouren die beperkingen opleggen aan ruimtelijke ontwikkelingen. Het plangebied is voor het merendeel aangegeven als Schipholgebonden bedrijventerrein.

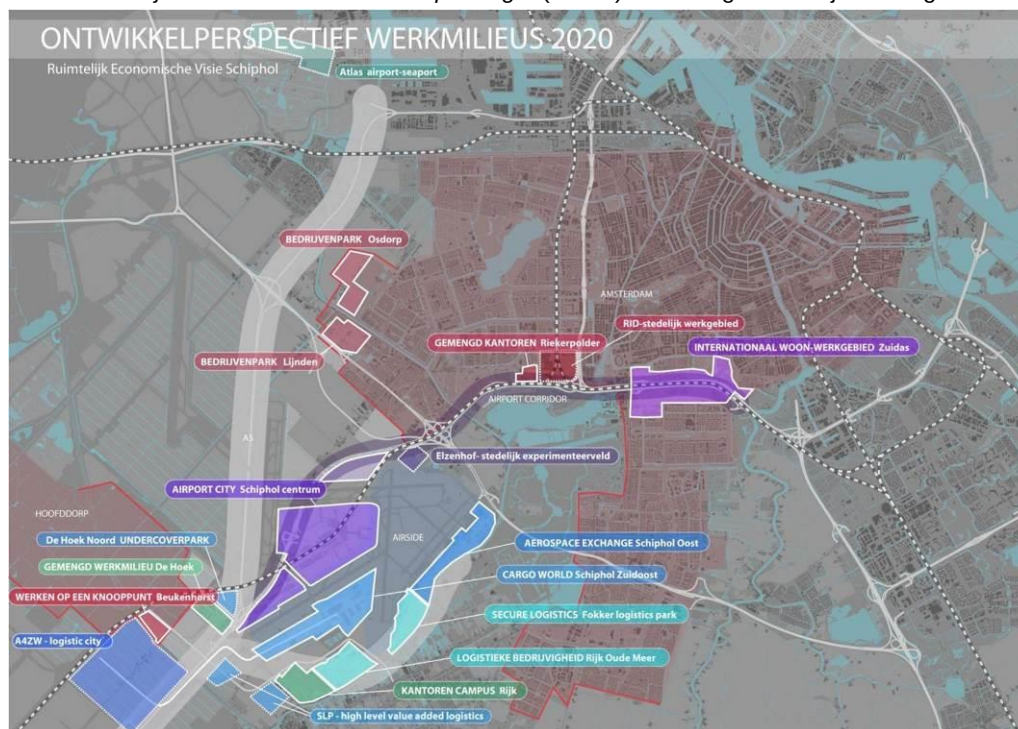
Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS, 2014) is het plangebied grotendeels aangegeven als Bestaand Bebouwd Gebied. Aan de zuidkant van het plangebied is De Stelling van Amsterdam aangegeven als UNESCO-erfgoed met uitzonderlijke universele waarde.

3.2.2 Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio 2009-2030

De gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam en de provincie Noord-Holland zijn verenigd in het Bestuursforum Schiphol (BFS), waarin Schiphol als gekwalificeerd adviseur toegevoegd is. De BFS heeft als ambitie om de

Schipholregio internationaal concurrerend te houden ten opzichte van andere economische (luchthaven)regio's. In de *Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio* (REVS) staat de gezamenlijke visie geformuleerd.



De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft de REVS 2009-2030 vastgesteld en gebruikt als een bouwsteen voor de *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*. De REVS 2009 - 2030 gaat uit van een metropolitane strategie; een grotere samenhang tussen het economisch complex van de luchthaven en de wijde omgeving, de metropool-regio Amsterdam. Het economisch complex van de luchthaven is geen losse entiteit meer, maar wordt ruimtelijk geïntegreerd in de netwerkregio. De REVS 2009 - 2030 gaat uit van het Y-model bestaande uit een logistieke as, A4-A5-Westrandweg, met de nadruk op bedrijfslocatieontwikkeling en een dienstenas A4-A9-A10 (de as Hoofddorp-Schiphol-Zuidas) met een nadruk op kantoorontwikkeling.

In de REVS 2009 - 2030 staan clusters, integrale gebiedsontwikkeling en diversiteit van vestigingsmilieus centraal. (Economische) meerwaarde valt te halen uit het accommoderen van clustering van bedrijven. Dit leidt tot een andere benadering van selectiviteit. Het vertrekpunt is een meer positieve wijze van sturing door de gewenste bedrijvigheid vooral vooraf (voordat er sprake is van toetsing) te verleiden zich te vestigen. Locaties moeten meer profiel en kleur krijgen door in te zetten op locatieprofielen die aansluiten op de wensen en eisen van de doelgroepen (de clusters). Zie hiervoor ook paragraaf 3.2.3. over het selectief vestigingsbeleid.

De regio heeft excellente verbindingen nodig om vast te houden aan de internationale concurrentiepositie. En om haar *catchment area* (gebied waaruit de lokale passagiers komen) goed te bedienen. Op het gebied van bereikbaarheid formuleert de REVS 2009 – 2030 een aantal wensen, zoals nieuwe HOV-buslijnen in aanvulling op de bestaande HOV-lijnen (R-net).

3.2.3 Selectief vestigingsbeleid

Door de regionale partijen in het Bestuursforum zijn in 2010 uitgangspunten vastgelegd voor een nieuw selectief vestigingsbeleid. Deze uitgangspunten zijn:

- borg selectief vestigingsbeleid via een economische visie en een economische strategie;
- spreek globale criteria af maar veranker deze niet in bestemmingsplannen, maar in de economische strategie, en eventueel in convenanten met terreineigenaren;
- rapporteer jaarlijks via de monitor REVS welke bedrijven waar terecht zijn gekomen. Toets deze aan de hand van de afgesproken criteria en de economische strategie. Maak in de monitor REVS de afwijkingen van de afspraken expliciet en bespreek die in het Bestuursforum.

De nieuwe regeling is gekoppeld aan de ontwikkelingsstrategie REVS. In dit bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan deze uitgangspunten. Kern voor dit bestemmingsplan is dat in de regels geen nadere selectiviteitscriteria voor vestiging worden opgenomen.

3.2.4 Metropoolregio Amsterdam (MRA), Plabeka en ACT

Door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) - een samenwerking tussen de gemeenten en provincies in de noord-vleugel van de Randstad – wordt gewerkt aan de strategie om de (noordelijke) Randstad concurrerend te maken en houden met grootstedelijke gebieden als Parijs en Londen. De ambitie is om te behoren tot de top vijf van Europese metropoolregio's.

Binnen Plabeka verband (Platform Bedrijven en Kantoren) van de Metropool Regio Amsterdam zijn afspraken gemaakt over het planaanbod van nieuwe kantoren en bedrijven tot 2040. Schiphol Logistics Park is in Plabeka opgenomen als groeigebied binnen het segment Transport en Distributie.

Het samenwerkingsprogramma binnen de Metropoolregio Amsterdam richt zich op logistieke innovaties binnen de Logistieke Westas (van bloemenveiling via Schiphol tot Haven Amsterdam). In afstemming met partners in de Amsterdam Logistics Board wordt gewerkt aan versterking van de concurrentie- en innovatiekracht van de gehele regio, onder meer via de uitvoering van concrete ruimtelijke en infrastructurele projecten.

3.2.5 Regionale Verkeer- en Vervoerplannen, Regioakkoord N201 +

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

In 2002 is door verschillende gemeenten en de provincie Noord-Holland het *Regioakkoord N201+* gesloten voor de omlegging en aanpassing van de N201. Deze nieuwe N201 ligt deels door SLP en is eind 2013 in gebruik genomen. Ten noorden van het plangebied is de N201 op een alternatieve wijze aangelegd dan in het regioakkoord is vastgelegd ('Omlegging N201 Schiphol-Rijk', ook: gestrekte Boerenlandtracé) en kan tijdelijk gebruik maken van het reserveringsgebied voor de parallelle Kaagbaan, totdat nadere besluitvorming over de parallelle Kaagbaan heeft plaatsgevonden.

De Stadsregio Amsterdam heeft in 2004 een *Regionaal Verkeer en Vervoerplan* (RVVP) vastgesteld. Onderdeel van het RVVP is een uitvoeringsprogramma waarin de verantwoordelijkheden ten aanzien van beleid en uitvoering van projecten zijn vastgelegd. Daarnaast heeft de Stadsregio in 2008 een OV-visie voor de langere termijn vastgesteld. In de investeringsagenda's *Weg en Openbaar Vervoer* (OV) van de Stadsregio Amsterdam (2013) staan de ambities van de Stadsregio voor regionale weg- en OV-investeringen, en beide vormen een belangrijke uitwerking van het Stadsregionale regionale verkeer- en vervoerplan (RVVP). Daarnaast wordt een 'Investeringsagenda Fiets' door de regio vastgesteld (2015).

3.2.6 Conclusie regionaal beleid voor bestemmingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park

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

De beslissing over de mogelijke uitbreiding van het banenstelsel wordt nu nog niet genomen. Eerst wordt het huidige banenstelsel geoptimaliseerd. Bij de planontwikkeling van vastgoed op SLP zijn geen aan de luchthaven gebonden selectiecriteria van toepassing.

SLP is opgenomen in Plabeka als groeigebied binnen het segment Transport en Distributie.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) beschrijft de belangrijke ambities, speerpunten en opgaven voor Haarlemmermeer in de periode tot 2030. De structuurvisie stelt de kaders voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd: sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend; duurzaam en klimaatbestendig; fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving; blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

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

Andere relevante aspecten uit de structuurvisie zijn; het belang van de polderlinten, de Geniedijk, de groen-blauwe structuur langs de A4 en de aanwijzing van SLP als bedrijventerrein.

3.3.2 Deltaplan Bereikbaarheid

Het gemeentelijk beleid voor verkeer en vervoer is opgenomen in het *Deltaplan Bereikbaarheid* (2012). Haarlemmermeer wil de mobiliteitsgroei faciliteren op een zodanig wijze dat de bereikbaarheid wordt vergroot, economische ontwikkeling wordt bevorderd en de kwaliteit van de dorpen en het milieu kan verbeteren. De mobiliteitsontwikkeling in en rond Haarlemmermeer zorgt daarbij voor een grote opgave. Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf, maar kent een nauwe samenhang met duurzaamheid en leefbaarheid; ruimtelijke ontwikkeling en economie (bereikbaarheid) en maatschappelijke ontwikkeling, gezondheid en veiligheid. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het motto; 'eerst bewegen, dan bouwen'. Ingezet wordt op uitbreiding van het fiets-, auto en (h)ov-netwerk en vergroting van de verkeersveiligheid, aansluitend op de structuurvisie. Als toetsingskader voor de parkeerbalans dient de actuele parkeernormering behorende bij het Deltaplan Bereikbaarheid. Deze is gebaseerd op de CROW-publicatie 182 "Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering".

3.3.3 Ontwerpbeleidsnota Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer

Het gemeentelijke horecabeleid is opgenomen in de beleidsnota Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer (collegebesluit 2015, raadsbesluit verwacht in 2016). Het gemeentelijk beleid is gericht op;

- vrije ontwikkeling van horeca in horecaconcentratiegebieden binnen de kern-/dorpverzorgende centra van Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Badhoevedorp en Zwanenburg;
- beperkte ontwikkeling van horeca in overige buurt-/wijk-/dorpsverzorgende voorzieningencentra;
- op kantoor- en bedrijventerrein als zelfstandige horeca ter ondersteuning van het bedrijventerrein (bijvoorbeeld bij transformatie bedrijventerrein) en/of als ondergeschikte horeca. De afweging voor zelfstandige horeca maakt de gemeente op basis van een ruimtelijk-economische onderbouwing;
- op locaties met aantoonbare toeristisch/recreatieve potentie (ook hier maakt de gemeente de afweging voor zelfstandige horeca op basis van een ruimtelijk-economische onderbouwing);
- in principe niet toestaan van horeca in woongebieden in verband met het in standhouden van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat.

In dit bestemmingsplan wordt geanticipeerd op het nieuwe horecabeleid door uit te gaan van drie categorieën voor horecabedrijven, deze staan omschreven in de regels.

Voor ondergeschikte horeca geldt onder meer dat deze ondergeschikt is aan de hoofdactiviteit en niet meer is dan 20% van het totale overdekte en omsloten bruto vloeroppervlak (bvo) van de hoofdactiviteit met een maximum van 150 m² winkelvloeroppervlakte of 200 m² bruto vloeroppervlakte.

3.3.4 Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Plabeka

Door de Metropoolregio Amsterdam (een samenwerking tussen de gemeenten, stadsregio en provincies in de noordvleugel van de Randstad) is onderkend dat voor het werken naar de toekomstige metropolitane strategie (strategie om de (noordelijke) Randstad op termijn concurrerend te maken met grootstedelijke gebieden als Parijs

en Londen) Schiphol en de regio elkaar nodig hebben. Op regionaal niveau vindt afstemming plaats over het kantoren- en bedrijvenaanbod. Binnen Plabeka verband (Platform Bedrijven en Kantoren) van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) zijn afspraken gemaakt over de beperking van het planaanbod van nieuwe kantoren en bedrijven tot 2040. Het bedrijvenprogramma van de ontwikkeling van SLP is opgenomen in Plabeka (zie ook paragraaf 4.3.4).

3.3.5 Welstandsbeleid

De Welstandsnota 2013 geeft het geldende welstandsbeleid van Haarlemmermeer weer. Het grondgebied van Haarlemmermeer wordt onderscheiden naar welstandsregimes van verschillende 'zwaarte'. In het plangebied is het reguliere regime van toepassing voor de polderlijnen. Voor de rest van het plangebied geldt het welstandsvrije regime. Voor de ontwikkeling van SLP is een kwaliteitsteam opgericht dat de ontwikkelingen toetst aan de redelijke eisen van welstand. Het opgestelde *Beeldkwaliteitsplan SLP* (zie bijlage) is hiervoor een van de toetsingsdocumenten. Het beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uit gaan maken van de Welstandsnota Haarlemmermeer.

Voor reclame uitingen op bedrijventerrein bevat de welstandsnota welstandscriteria. Aanvullend zijn specifiek voor SLP richtlijnen opgesteld die de samenhang en herkenbaarheid van het terrein versterken. Voor een inhoudelijke toelichting wordt verwezen naar het beeldkwaliteitsplan.

3.3.6 Groen en recreatie in Haarlemmermeer

In de nota *Groen en recreatie in Haarlemmermeer: de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden* (2007) zijn de beleidsplannen voor de toekomst vastgelegd. Het streven is naar meer routes en verbindingen naar en door het groen, een grotere variatie in groengebieden, maar ook een betere balans tussen rood, groen en blauw. Alhoewel voorliggend bestemmingsplan niet is gericht op het tot stand brengen van recreatiemogelijkheden, is wel rekening gehouden met de beoogde balans tussen rood, groen en blauw. Door de ontwikkeling van onder meer het Ringdijkpark en het Geniepark wordt het bedrijventerrein SLP ingebed in de omgeving. In de ontwikkeling van SLP is ruimte opgenomen voor de realisatie van kwalitatief hoogwaardig groen.

3.3.7 Klimaatbeleid

In 2008 heeft de gemeente de kaders voor haar klimaatbeleid vastgesteld. Doel is om in 2020 een reductie van de CO₂ uitstoot te bereiken van 30% ten opzichte van 1990 en de realisatie van 20% duurzame energie in 2020. Om de doelstellingen te halen zijn maatregelen met verregaande consequenties noodzakelijk.

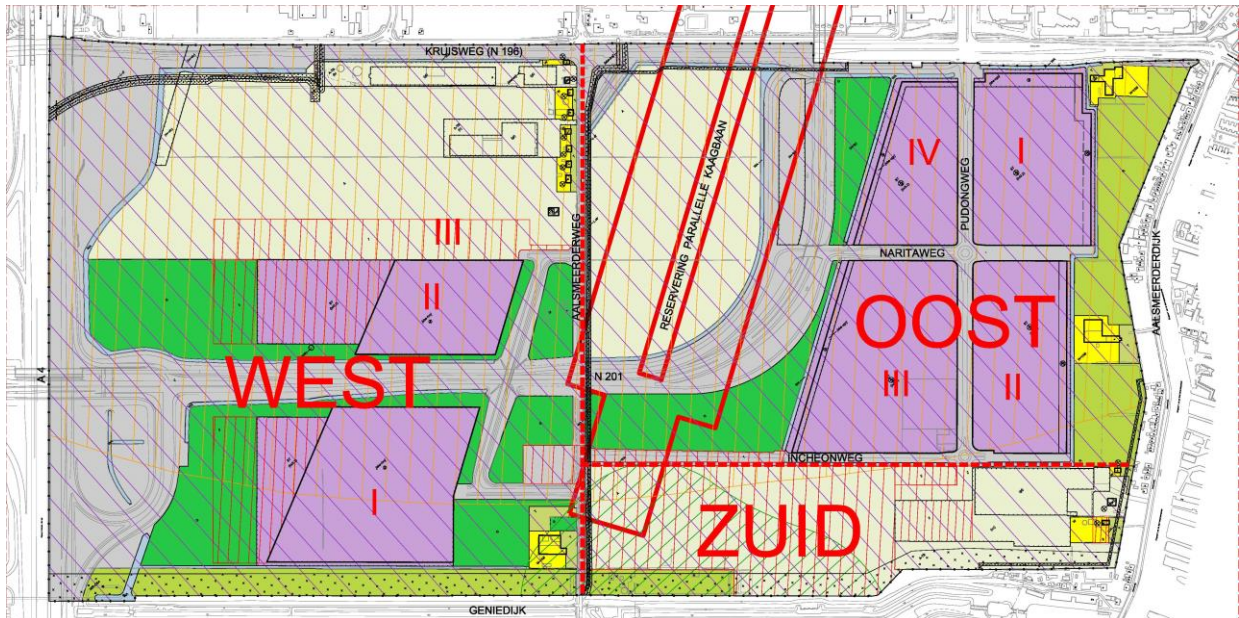
3.3.8 Conclusie beleid gemeente voor bestemmingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park

De gemeente Haarlemmermeer geeft (samen met de overheidspartners) aan de ontwikkeling van SLP voorwaarden en kaders mee.

SLP maakt onderdeel uit van de totale ruimtelijke opgave voor bedrijfsterreinen in de logistieke westas en de metropoolregio Amsterdam. De ontwikkeling van SLP zal bij gaan dragen aan het ruimtelijke en economisch functioneren van Schiphol tot een compacte en duurzame luchthaven en sluit daarmee aan op het gemeentelijk beleid.

4 Nieuwe situatie

Dit hoofdstuk beschrijft de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied en gaat in op de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur.

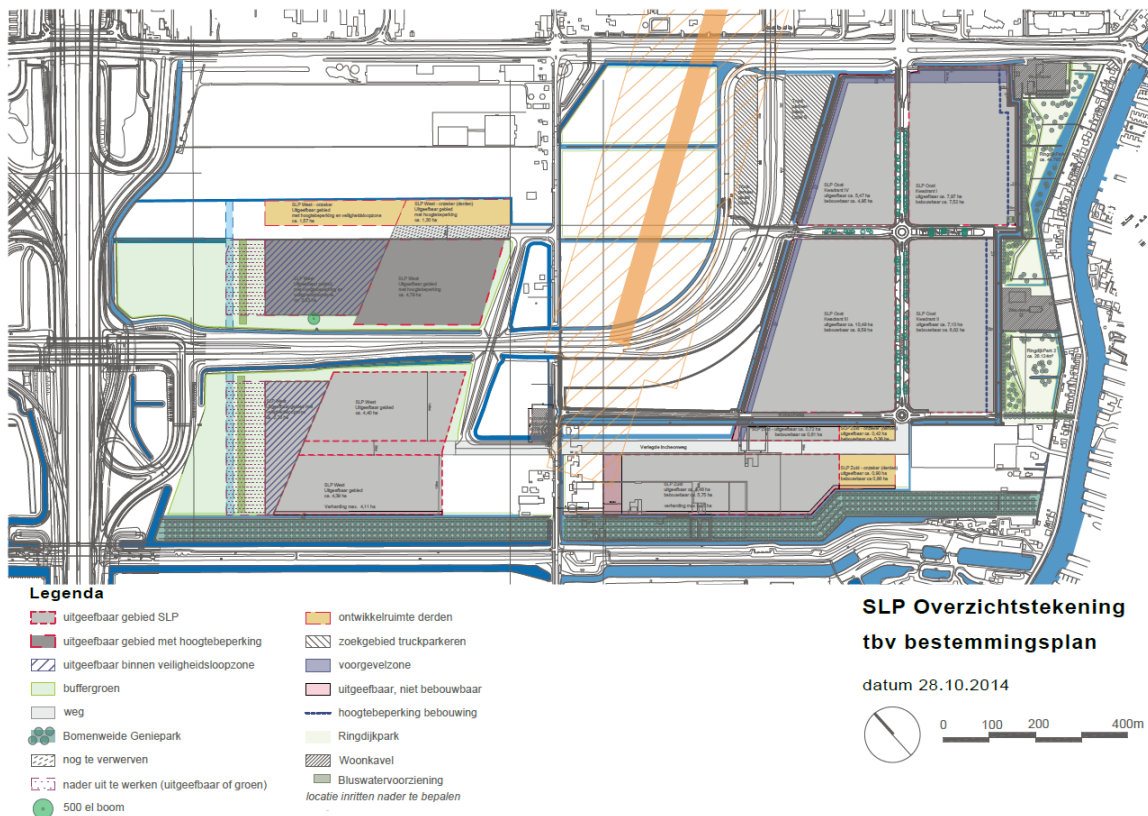


4.1 Nieuwe ontwikkelingen plangebied

Schiphol Logistics Park (Oost en West)

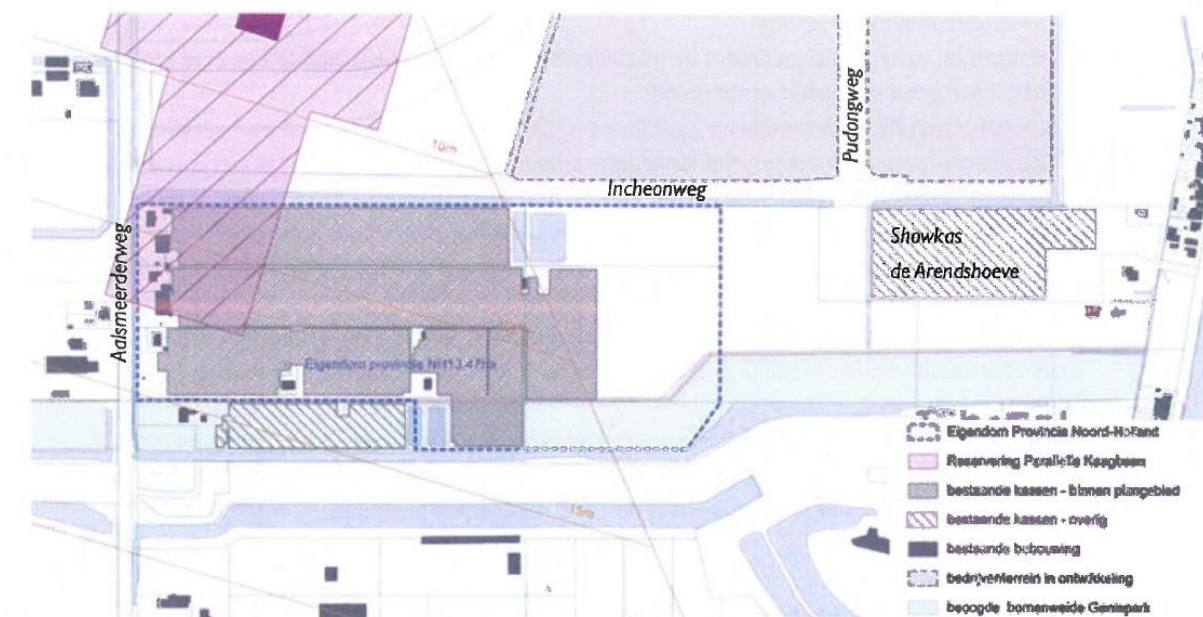
In het plangebied is een aantal ontwikkelingen beoogd, die middels dit bestemmingsplan planologisch mogelijk worden gemaakt. Dit betreft de ontwikkeling van Schiphol Logistics Park, dat centraal in het plangebied, ten oosten (SLP Oost) en ten westen (SLP west) van de Aalsmeerderweg wordt gerealiseerd. Onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling vormen onder meer het Ringdijkpark tussen de Aalsmeerderdijk en SLP Oost en de Geniedijkzone (onderdeel van het Geniepark). Voor een deel van het plangebied SLP Oost (kwadrant I t/m III) is eerder een artikel 19 WRO procedure doorlopen en hier zijn reeds diverse logistieke bedrijfspanden gerealiseerd. De ontwikkelende partij is Schiphol Logistics Park (SLP BV, waarin Schiphol Real Estate (SRE), KLM en Schiphol Area Development Company N.V. (SADC) aandeelhouders zijn).

Eerder zijn voor SLP het *Stedenbouwkundig Definitief Ontwerp, Beeldkwaliteitsplan* van SLP - Kruisweg-zuid (2001) en de *Ontwikkelingsovereenkomst* (2006) opgesteld. Beide documenten zijn door de gemeenteraad van Haarlemmermeer vastgesteld. Een actualisatie hiervan heeft plaatsgevonden middels het *Geactualiseerd stedenbouwkundig ontwerp* (BDP Khandekar, 2014), opgesteld in opdracht van SLP BV (zie bijlage). Dit document is als input van SLP BV voor het bestemmingsplan benut. Daarnaast is een beeldkwaliteitsplan opgesteld (zie bijlage). In paragraaf 4.2 en 4.3 worden de ruimtelijke en functionele structuur van de ontwikkeling verder toegelicht. Als onderdeel van het project SLP worden het Ringdijkpark en de Geniedijkzone ingericht (zie paragraaf 4.2).



SLP Zuid

In het zuiden van het plangebied ligt tussen de Aalsmeerderweg en de Arendshoeve een verouderd kassengebied. Het gebied, dat bekend staat als SLP Zuid omvat circa 11 hectare bruto. De provincie Noord-Holland heeft hier percelen aangekocht met de intentie het kassengebied te saneren en als logistiek bedrijventerrein in te richten. In dit gebied zijn dezelfde functies voorzien als in SLP-Oost. Het meest westelijke gedeelte van de gronden in SLP-Zuid ligt binnen de reserveringszone van de parallelle Kaagbaan en mag niet bebouwd worden. Het perceel is op onderstaande kaart aangegeven. Voor de ontwikkeling is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.



Aalsmeerderwegzone (kassen en woningen)

Aan de noord-westzijde van de Aalsmeerderweg staan nog diverse woningen en een aantal bedrijven. Deze zijn conserverend bestemd.

De woningen in eigendom bij overheden of ontwikkelaars die aangekocht zijn als onderdeel van de (aanpalende en/of omringende) gebiedsontwikkeling worden of zijn gesloopt. Behoud van de woonbestemming is hier niet opportuun gezien de transformatie van het gebied naar een grootschalig logistiek bedrijventerrein.

Arendshoeve

In de zuidoosthoek van het plangebied ligt de Arendshoeve. Dit omvat een kwekerij en een showkas / zalenverhuur (met bijbehorend terras en parkeerterrein) waar specifieke bijeenkomsten in een groene setting georganiseerd worden. In het in 2010 genomen vrijstellingsbesluit voor deze functie zijn een aantal voorwaarden opgenomen die relevant zijn voor het bestemmingsplan. Een van de voorwaarden is dat de ontsluiting van de functie voor gemotoriseerd verkeer via het bedrijventerrein plaats dient te vinden. De toegang vanaf Aalsmeerderdijk voor gemotoriseerd, bezoekend verkeer is dan niet meer nodig. Deze ontsluiting is dient gerealiseerd te worden. De bestaande rotonde is bij aanleg geschikt gemaakt voor een aftakking naar de Arendshoeve.

De eigenaar van de Arendshoeve heeft aangegeven de showkas te willen uitbreiden met detailhandel en horeca. De initiatiefnemer heeft hiervoor een onderbouwing laten opstellen. Deze onderbouwing is getoetst en akkoord bevonden. Ook de provincie heeft met het verzoek ingestemd. Dit alles onder voorwaarde dat de ontsluiting via de Pudongweg plaatsvindt en de functie detailhandel in de regels gekoppeld wordt aan de kwekerij en uitgesloten wordt dat het een gewone winkel of een supermarkt wordt. De regels zijn hierop aangepast.

Op het westelijke gedeelte van het terrein wijzigingsbevoegdheden opgenomen; deels voor wijziging naar verkeer (Verlegde Incheonweg) en deels naar bedrijven.

Eendeveld en Bodemtrouw

De terreinen van Eendeveld en Bodemtrouw liggen direct ten noorden van SLP West. Oorspronkelijk was een deel van gronden opgenomen in de planvorming voor SLP, maar deze gronden zijn niet verworven door SLP BV. Er is een sterke samenhang met SLP West. Voor de leesbaarheid en kwalitatieve uitstraling van het gebied is het van belang dat de beide ontwikkelingen elkaar versterken en er een logisch en samenhangend geheel ontstaat. Voor het perceel Eendeveld is een plan beschikbaar, hiervoor is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen naar bedrijven. Het perceel van Bodemtrouw is conserverend bestemd.

Aalsmeerderweg 670

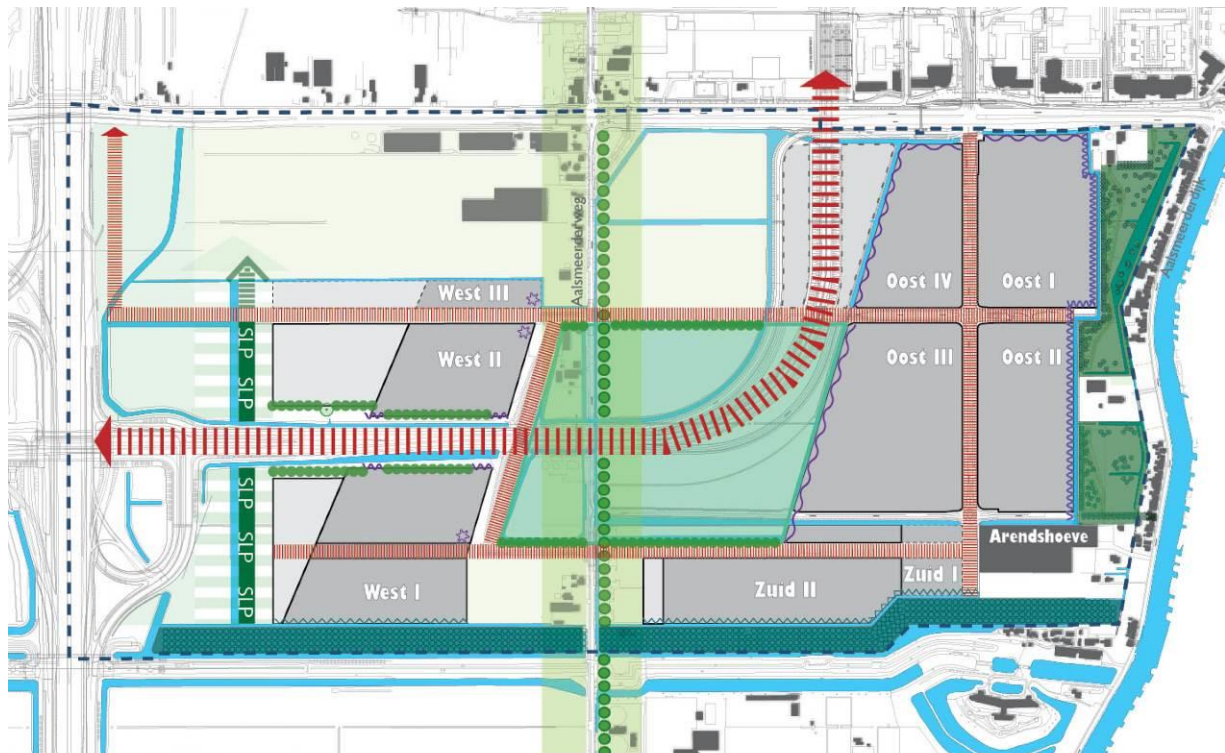
Dit betreft een voormalige kwekerij, gelegen tussen de Geniedijk en SLP Zuid aan de Aalsmeerderweg. Het perceel ligt in de zone van het Geniepark. De grond is aangekocht door de overheden. De zone krijgt een recreatieve bestemming ten behoeve van het Geniepark.

4.2 Ruimtelijke Structuur

4.2.1 Stedenbouwkundige structuur Schiphol Logistics Park

SLP ligt op een aantrekkelijke locatie: midden in de Randstad, grenzend aan Schiphol en pal aan de A4. De ligging maakt het mogelijk om een directe koppeling te maken met de vrachtplatformen van Schiphol, aan de overkant van de N196. Tegelijkertijd gelden binnen het gebied een aantal onwrikbare randvoorwaarden als bestaande en gereserveerde veiligheidszones van startbanen, reserveringen voor doorgaande infrastructuur en de parallelle Kaagbaan en landschappelijke en ecologische zones. Hierdoor is een groot deel van het plangebied niet bebouwbaar. Het logistieke bedrijventerrein SLP is onderdeel van een logistiek bedrijventerreinenconcept, gericht op de luchthaven Schiphol. Tot dit concept behoren ook de bedrijventerreinen Schiphol-Zuidoost en Schiphol Trade Park (A4zone West) bij Hoofddorp.

Voor het bebouwbare terrein is gekozen voor een radicale scheiding tussen gebouwen en groene gebieden. Intensivering van het grondgebruik gebeurt op diverse wijzen: zoveel mogelijk aaneengesloten bebouwing, stapeling van functies binnen gebouwen, parkeren in gebouwde voorzieningen en gezamenlijk gebruik van *loading docks* en parkeerfaciliteiten. De belangrijkste principes voor de bebouwing zijn opgenomen in het stedenbouwkundig ontwerp en uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar deze documenten. Onderstaande kaart geeft een overzicht van het ontwerp en de inpassing van het bedrijventerrein.



LEGENDA

	Plangebied		Waterstructuur
	Ten ontwikkelen gebied (bedrijfsfuncties)		N201
	Opties truckparkeren		Interne ontsluitingswegen (profiel ca. 30m)
	Middengebiet ('binnentuin' SLP)		500 el boom
	Ringdijkpark		Bomenrij t.b.v. herkenbaarheid polderlint
	Geniepark (ca. 50m bomenweide)		Representatie bebouwing
	Polderlint Aalsmeerderweg		Aandacht voor uitstraling naar Geniepark
	Groengebieden agrarisch gebruik		Lagere bouwhoogte naar Aalsmeerderdijk
	Zone A4: eenvoudig kijkgroen		Duidelijk vormgegeven rand SLP (locatie n.t.b.)
	'Inpassingszone'		Bomenrijen

4.2.2 Ontsluiting en parkeren Schiphol Logistics Park

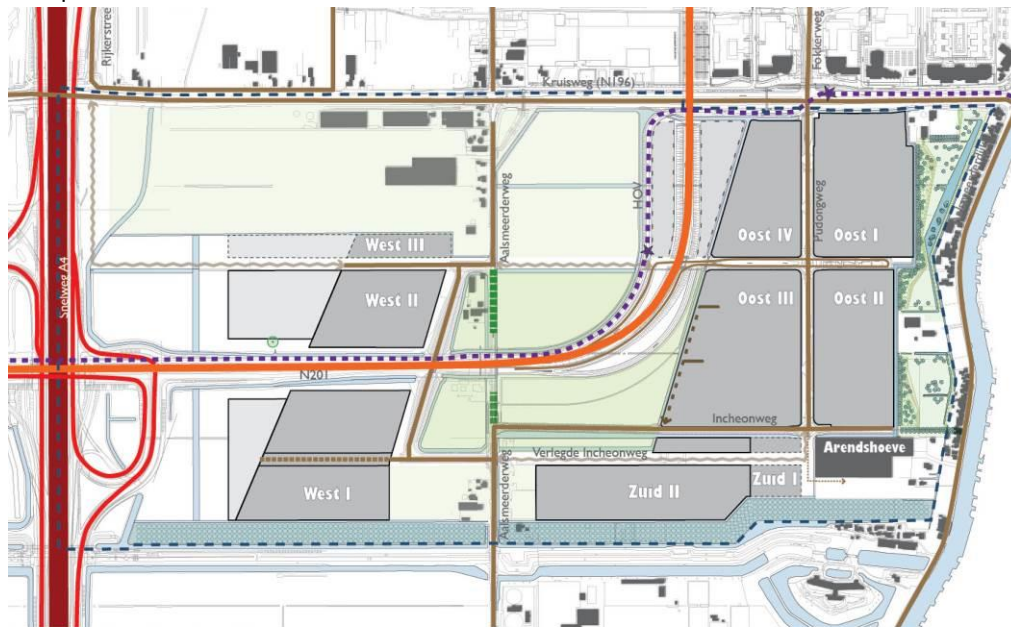
Ontsluiting

Voor een logistiek bedrijventerrein is een optimale bereikbaarheid van groot belang. SLP is gelegen ten oosten van de A4, aan de afslag Hoofddorp en op vijf minuten van Schiphol-Centrum en Schiphol-Zuidoost . De N201 loopt als een stroomweg door het plangebied en heeft ter hoogte van SLP Oost een op- en afrit die aansluit op de Naritaweg. Op lokaal niveau zijn SLP en Schiphol-Zuidoost met elkaar verbonden via de Pudongweg en Fokkerweg.

SLP West is bereikbaar door via de Pudongweg en Incheonweg naar de kruising met de Aalsmeerderweg te rijden. Bij het ontwerp van de nieuwe N201 is ervoor gekozen om westelijk van de bestaande Aalsmeerderweg het verkeer via een viaduct over de nieuwe N201 heen te leiden. SLP West heeft twee aantakkingen op deze omgelegde Aalsmeerderweg. Alle wegen zullen geschikt zijn voor Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV), met uitzondering van de Naritaweg Oost.

Binnen het plangebied ligt op maaiveldniveau langs de N201 een vrij liggende busbaan, onderdeel van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-busbaan Hoofddorp-Uithoorn. Aan de Naritaweg komt een tijdelijke halte. Deze halte zal verdwijnen zodra het HOV-knooppunt 'Schiphol Zuid' is gerealiseerd.

Een overzicht van de ontsluitingsstructuur voor SLP wordt gegeven in onderstaande kaart uit het beeldkwaliteitsplan SLP. Op deze kaart is de HOV-lijn ter hoogte van de Kruisweg (N196) in de tijdelijke situatie ingetekend. De HOV-busbaan komt aan de noordzijde van de Kruisweg (N196) te liggen, onderdeel van het HOV-knooppunt 'Schiphol Zuid'.



LEGENDA

-  Plangrens
-  Snelweg A4
-  Parallelstructuur A4 inclusief op- en afritten
-  N201
-  Lokale ontsluitingsstructuur
-  HOV (vrijliggende busbaan Rnet met halte)
-  Mogelijkheid ontsluitingsweg op uitgeefbaar terrein
-  Ontsluiting Arendshoeve
-  Toekomstige mogelijkheden & optimalisaties
-  Afgevaardeerd borderlint

Optimalisering verkeersstructuur

In het geactualiseerd Stedenbouwkundig Ontwerp SLP e.o. is de mogelijkheid opgenomen om de ontsluiting te laten verlopen via een nieuwe weg ten zuiden van de Incheonweg. Dit om een oplossing te bieden voor de ontwerptechnische complexe bajonetaansluiting van de kruising Incheonweg / Aalsmeerderweg. Wanneer deze verlegde Incheonweg wordt gerealiseerd wordt het oostelijk deel van de huidige Incheonweg gehandhaafd voor bestemmingsverkeer (ontsluiting van bedrijven kwadrant 3 SLP, tot westelijke grens bebouwd gebied SLP oost). De nieuwe weg loopt gedeeltelijk over het terrein van de Arendshoeve. Voor dit gedeelte is een wijzigingsbe-

voegdheid opgenomen in het bestemmingsplan. Dit gedeelte van de weg kan pas worden aangelegd als er overeenstemming is over de aankoop van de grond.

Als de verlegde Incheonweg niet wordt aangelegd, dan wordt de bestaande bajonetaansluiting geoptimaliseerd via een aangepaste kruising.

In de planvorming van SLP is tevens de optie meegenomen om een aansluiting tussen de Naritaweg en SLP West mogelijk te maken, eventueel in de richting van de Kruisweg / de binnenring van Schiphol. Deze aansluiting ligt in het gebied van de reservering voor de parallelle Kaagbaan en wordt vooralsnog gezien als een ruimtereservering.

Parkeren

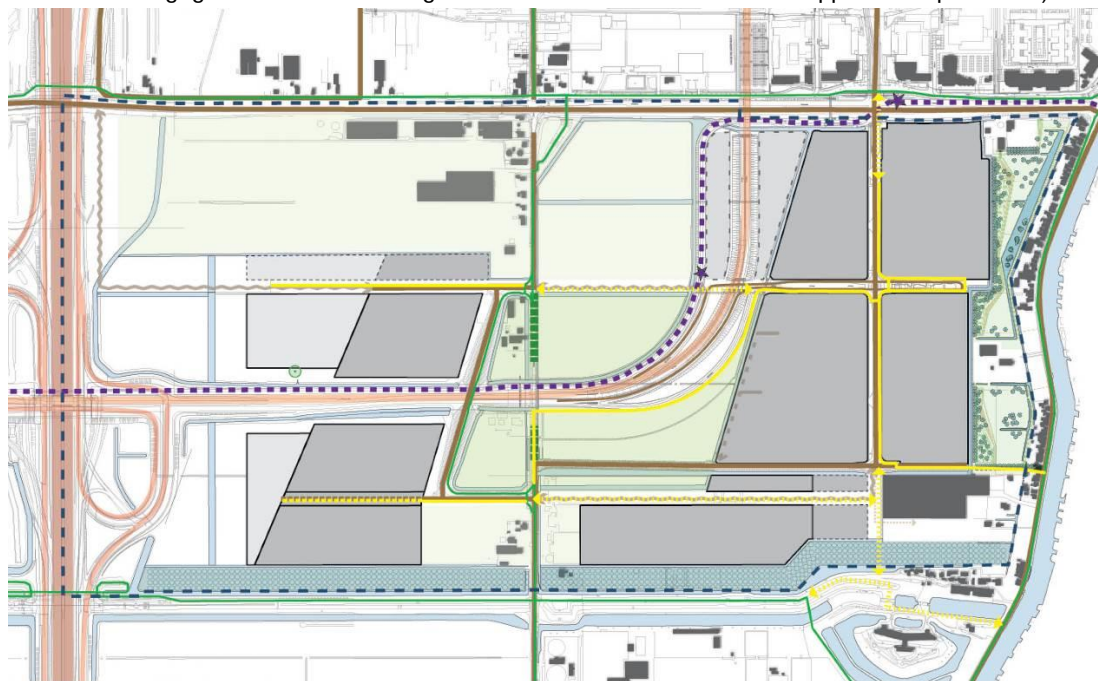
De parkeerplaatsen voor de bedrijven dienen gerealiseerd te worden gerealiseerd op eigen terrein, waarbij dubbel ruimtegebruik (onder of op het gebouw) gestimuleerd moet worden. De parkeernormen voldoen aan de actuele normen zoals door de gemeente vastgesteld en die mede zijn gebaseerd op de CROW-normen. In het openbaar gebied worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd. De inrichting maakt het onmogelijk te parkeren op de openbare weg.

Ongestoord Logistieke Verbinding

Het tracé van de Ongestoord Logistieke Verbinding ligt nog niet vast. Zowel in de zone tussen SLP West en de A4 als in het centrale reserveringsgebied zijn voldoende mogelijkheden om het tracé in te passen.

Fietsroutes

Voor het langzaam verkeer is binnen het gebied een extensief netwerk van fietspaden voorzien. Dit netwerk sluit aan op het omliggende hoofdnetwerk. Op onderstaande kaart is het netwerk aangegeven, daarbij wordt opgemerkt dat de fiets- voetgangersoversteek aan de westzijde van de Pudongweg is ingepland (op de kaart is de situatie aangegeven voor vaststelling van de voorkeursvariant HOV-knooppunt 'Schiphol Zuid').



- LEGENDA
-  Plangrens
 -  Regionale fietsroutes
 -  Lokale fietsroutes
 -  Toekomstige / wenselijke fietsroute

De Geniedijk, Aalsmeerderweg en Aalsmeerderdijk zijn de hoofdfietsroutes. Als aanvulling hierop wordt tussen de Aalsmeerderweg en de Naritaweg een vrijliggend fietspad gerealiseerd parallel aan het tracé van de N201. De verschillende delen van het bedrijventerrein zijn per fiets bereikbaar. Als alternatief hiervoor wordt gedacht aan een fietsverbinding langs de verlegde Incheonweg ten zuiden van de Incheonweg. In ieder geval wordt een van beide gerealiseerd.

4.2.3 Landschap en recreatie om SLP

Ringdijkpark

Het Ringdijkpark ligt aan de oostzijde van het plangebied en is circa 7 hectare groot. Het ontwerp voor het park is gemaakt in opdracht van SLP B.V. in samenspraak met de gemeente en de omwonenden. Naast het realiseren van een buffer tussen de grootschalige logistieke bedrijvigheid aan de ene kant en de kleinschalige bebouwing aan de andere kant, bestaat de opgave ook uit het creëren van een recreatieve, sociale en ecologische groene zoom. Het park heeft vooral een recreatieve functie als buurtpark voor de bewoners van de Aalsmeerderdijk. Het is echter ook bereikbaar voor personeel van de bedrijven. Het park heeft een geaccidenteerd maaiveld met sierlijke grassen, parkbomen, wandelpaden en verblijfsplekken. Via het park is een fietsverbinding gerealiseerd tussen het bedrijvenpark en de dijk, waarmee de R-net halte bereikbaar is voor de bewoners van de Aalsmeerderdijk.

Geniedijkzone

De Geniedijk vormt de groene ruggengraat van de Haarlemmermeerpolder. Met de aanleg van het Geniepark wordt de cultuurhistorische waarde van deze dijk versterkt (en daarmee van de Stelling van Amsterdam). Het Geniepark vormt de zuidelijke rand van het plangebied en draagt daarmee in belangrijke mate bij aan de beleving van het gebied en de aansluiting op het regionale recreatieve netwerk. In het ontwerp van de 50 meter brede strook van het Geniepark dat in het plangebied valt is een bomenweide voorzien. De bestaande sloot tussen de deze Genieparkzone en het uitgeefbaar gebied van SLP West zal worden verbreed. Ook binnen de ontwikkeling van SLP Zuid zal een deel van de Genieparkzone ingericht dienen te worden.

Groen langs de A4

De 250 meter zone langs de A4 krijgt een (eenvoudige) groene inrichting met veel gras en kruidenmengsels, zodat deze zich onderscheidt van een agrarische inrichting. Tevens zal de polderstructuur hier benadrukt worden door de poldersloten te verbreden tot circa 7 tot 10 meter. Deze zone wordt in samenhang met de overige zones langs de A4 (ten zuiden van de Geniedijk) ontworpen.

Inpassingszone

Tussen de 250 meter zone en het uitgeefbaar gebied van SLP West ligt de zogenaamde 'inpassingszone'. Deze zal aansluiten bij het groen langs de A4 aan de westzijde en bij het uitgeefbaar gebied van SLO West aan de oostzijde, waarbij de grens wordt benadrukt door een vormgegeven rand. De positie van deze rand is nader te bepalen. De rand vormt het visitekaartje van SLP (bijvoorbeeld een grondwal met aan de westzijde de gebiedsnaam / 'signing').

Reserveringsgebied parallelle Kaagbaan / 'binnentuin' SLP

De zone die is gereserveerd voor de parallelle Kaagbaan is als het ware uitgesneden uit het landschap en zal duidelijk herkenbaar zijn doordat deze als 'agrarisch groen' is ingericht. De randen worden met groen zichtbaar gemaakt. Het middengebied tussen verlegde Incheonweg, verlengde Naritaweg en de bebouwing van SLP wordt uitgewerkt als 'binnentuin' van SLP. In het gebied ligt een waterretentiegebied.

Aalsmeerderweg en 500 el boom

Het profiel van de Aalsmeerderweg wordt gehandhaafd en waar mogelijk versterkt om de herkenbaarheid van de Aalsmeerderweg als oud lint van de Haarlemmermeerpolder te behouden. Ontwikkelingen in de 100 meter zone aan beide zijden van de Aalsmeerderweg mogen geen afbreuk doen aan de herkenbaarheid / identiteit van het polderlint. De 500 el boom langs de N201 aan de westkant van het plangebied wordt behouden. Nieuwe beplanting mag geen afbreuk doen aan de herkenbaarheid van de 500 el boom

4.2.4 Bebouwing en beeldkwaliteit SLP

De ontwerprichtlijnen voor het uitteefbaar gebied en de bebouwing zijn vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan. Doelstelling is een passende beeldkwaliteit en samenhang tussen de verschillende bouwvelden van SLP, ongeacht de functie en de ontwikkelende partij.

De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- bebouwing, erfafscheiding en erfinrichting worden in samenhang ontworpen;
- bebouwing richt zich met een representatieve gevel naar de infrastructurele lijnen in de omgeving (primair: binnengebied / N201 en Kruisweg);
- waar de nieuwe N201 op een dijklichaam ligt zal ook de aangrenzende bebouwing en de representatieve gevel hierop moeten reageren;
- een duidelijke rand van SLP richting A4, bijvoorbeeld door een grondwal met 'signing'. Beperken van zicht op parkeervelden / niet bebouwbaar terrein SLP West;
- beplanting neemt gedeeltelijk zicht op onbebouwde (parkeer)terreinen van SLP West weg; bebouwing kan zicht op bepaalde plekken presenteren naar de omgeving door openingen in de beplanting;
- vastleggen van duidelijke reclamerichtlijnen, ook richting de snelweg om rommelig of schreeuwerig beeld te voorkomen;
- overgangszone bouwhoogte oostzijde SLP Oost in verband met nabijheid woningen;
- neutrale uitstraling bebouwing richting Ringdijkpark en bestaande woningen;
- neutrale uitstraling richting Geniepark; bebouwing richt zich naar ontsluitende wegen. Visuele afscherming van onbebouwde (parkeer)terreinen vanaf Geniepark;
- bij (tijdelijke) functies in het noordelijk deel tussen de Kruisweg en de mogelijk te verlengen Naritaweg is een bijdrage aan de uitstraling en herkenbaarheid van het groene middengebied van belang: aandacht voor uitstraling / gevels richting de mogelijk te verlengen Naritaweg en Kruisweg.

4.2.5 Ruimtelijke structuur overig

Agrarisch gebied - algemeen

Van origine is het plangebied een agrarisch gebied binnen de orthogonale polderstructuur van de Haarlemmermeer. Zolang gebieden nog niet in ontwikkeling zijn kunnen deze (tijdelijk) agrarisch gebruikt worden. Voor enkele gebieden geldt dat zij als agrarisch gebied bestemd blijven. Dit geldt bijvoorbeeld voor de reservering parallelle Kaagbaan. In deze agrarische gebieden wordt waar mogelijk de orthogonale polderstructuur benadrukt door bestaande sloten te verbreden.

Agrarisch gebied - Kruisweg

Tussen SLP West en de N196 (Kruisweg) ligt een strook die agrarisch in gebruik is en ook als zodanig bestemd wordt. Gezien de ontwikkeling van SLP tot bedrijfslocatie en de beperkingen als gevolg van het LIB zijn dit vanuit ruimtelijk oogpunt gebiedsvreemde objecten. Nieuwe ontwikkelingen in deze strook zullen een bijdrage moeten leveren aan de gewenste representatieve uitstraling van het gebied als geheel en aan de herkenbaarheid van het achterliggende bedrijfsgebied SLP West.

Showkas De Arendshoeve

Showkas De Arendshoeve (kwekerij en evenementenlocatie) is een bijzondere schakel in de overgang van het logistieke bedrijventerrein naar het recreatieve Geniepark (en Fort Aalsmeer) en maakt de historie van het gebied ruimtelijk leesbaar van zuid naar noord: van de Geniedijkzone tot tuinbouw(gelieerd)bedrijf en bedrijvenpark. Gezien de ligging nabij de Geniedijk en Fort Aalsmeer mag de omvang en hoogte van de bebouwing niet substantieel toenemen. Ook dienen de bebouwing en bijbehorende parkeerplaatsen op eigen terrein landschappelijk te zijn ingepast.

De ontsluiting van Showkas De Arendshoeve zal dienen plaats te vinden via SLP (conform eerdere afspraken), zodat de Aalsmeerderdijk wordt ontlast.

Aalsmeerderweg zone

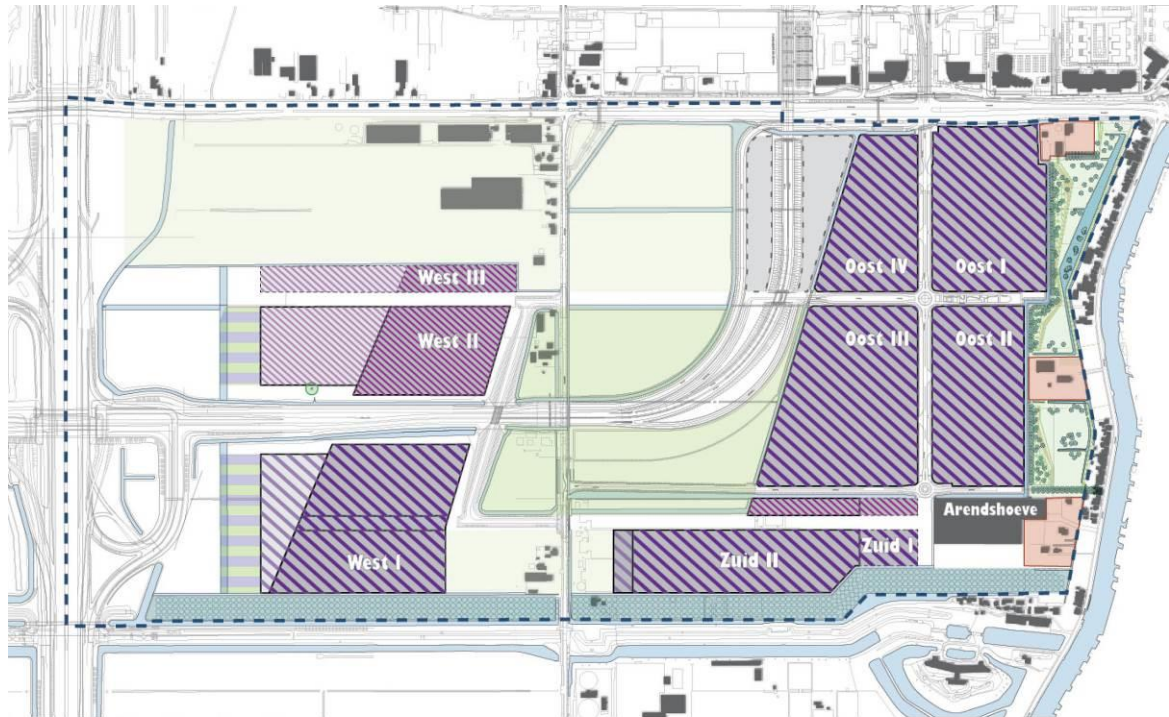
De Aalsmeerderweg is een van de historische polderlinten binnen de Haarlemmermeer. De beleving van de Aalsmeerderweg ten noorden van de Geniedijk staat onder druk. Diverse onderbrekingen en omleidingen doen afbreuk aan de beleving van het lint. Daarbij komt dat veel van de oorspronkelijke (woon)bebouwing gesloopt is als gevolg van de ligging nabij Schiphol en de aanleg van de N201. Door binnen het plangebied in te zetten op behoud van een voor een polderlint herkenbaar wegprofiel (smalle rijbaan met een sloot aan één kant, begeleid door een bomenrij aan één kant) zal de Aalsmeerderweg ook ten noorden van de Geniedijk herkenbaar blijven

als polderlint. Daarbij is een zone van 100m aan weerszijden ingesteld, waarbinnen alleen ontwikkelingen mogelijk zijn die de beleving van het polderlint versterken. Delen van de Aalsmeerderweg binnen het Middengebied ('binnentuin') hebben geen verkeersfunctie meer; in deze delen zal wel het beeld van het historische lint worden gehandhaafd, maar zonder de verkeersfunctie.



4.3 Functionele structuur

In deze paragraaf wordt de functionele structuur beschreven van de ontwikkelingen. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de functies en bebouwing in het plangebied.



- LEGENDA
- Plangrens
 - Logistiek/service
 - Logistiek/service (niet bebouwbaar)
 - Logistiek/service - kleinere korrelgrootte mogelijk
 - Logistiek/service kleinere korrelgrootte (niet bebouwbaar)
 - Inpassingszone
 - Mogelijke locaties truckparkeren
 - Woonkavels

4.3.1 Programma en doelgroep Schiphol Logistics Park

Algemeen

De doelgroep voor SLP is gedefinieerd als Europese onderdelen of distributiecentra van internationale (met name Amerikaanse en Aziatische) verladers, met bijbehorende kantoren, service-support units, testcentra en bedrijven voor assemblage en light manufacturing. Daarnaast vormen gekwalificeerde dienstverleners (luchtvracht-expediteurs en logistieke dienstverleners) een belangrijke doelgroep. Deze dienstverleners maken vooral gebruik van bestaande netwerken en faciliteiten. Daarom is een toenemende activiteit te constateren van beleggers en projectontwikkelaars, die investeren in warehouses in interessante, logistieke regio's. Naast nieuwe doelgroepen zijn ook in de omgeving gevestigde bedrijven die willen doorgroeien een belangrijke doelgroep. Gezien de doelgroepen zal SLP met name concurreren met bedrijventerreinen rond andere luchthavens in Noordwest Europa. SLP concurreert maar beperkt met andere terreinen in de directe omgeving van Schiphol (met uitzondering van de tweede lijn op de cargo arealen van Schiphol) en logistieke terreinen elders in Nederland.

SLP Oost

SLP richt zich op logistiek bedrijven met luchtvrachtafhandeling. De grootschalige logistieke bedrijven bevinden zich met name in SLP Oost. Dit gebied is in vier kwadranten verdeeld waarbij een deel al is uitgegeven. In kwa-

drant IV is gedacht aan een minimale kavelomvang van 7.500 m² (i.p.v. 15.000 m² in de overige kwadranten) en bebouwing met een footprint van minimaal 5.000 m² met deel units van minimaal 1.250 m².

SLP West

Omdat de uitgeefbare gebieden binnen SLP West kleiner zijn en met meerdere beperkingen te maken hebben, is in SLP West meer diversiteit (in functie en gebouwmvang) en afwijkende kavelgrootte mogelijk. In het deel ten zuiden van de nieuwe N201 wordt gedacht aan logistieke bedrijven, transporteurs, maar er is ook ruimte voor wasstraten en het parkeren van eigen trucks. Het gebied binnen de geluidsloopzone kan bijvoorbeeld ingezet worden als parkeerplaats voor eigen trucks.

Het gebied ten noorden van de N201 heeft te maken met hoogtebeperkingen en daarnaast ligt een aanzienlijk deel binnen de geluidssloopzone. Hier zijn logistieke en service bedrijven mogelijk waarbij een relatie van de bedrijven met Schiphol wenselijk is. Te denken valt bijvoorbeeld aan onderhoudsbedrijven zoals truckgarages, maar ook reparaties voor apparatuur, onderhoud motoren en overige 'vlieg'-gerelateerde bedrijvigheid, service-verleners als cateraars, verhuurbedrijven en opleidingsbedrijven.

SLP Zuid

Voor SLP Zuid (ten zuiden van de Incheonweg) zijn voor het deel dat buiten het reserveringsgebied van de parallelle Kaagbaan valt dezelfde functies voorzien als voor SLP Oost. Hier zijn kleinere units mogelijk omdat het terrein kleiner en minder diep is.

Truckparkeerplaats

Binnen SLP Oost zal een truckparkeerplaats worden ingepast voor het kort parkeren in afwachting van de mogelijkheid om het terrein van het te bezoeken bedrijf in SLP Oost op te rijden voor het laden en lossen. Deze verplichting om een centrale parkeerplaats voor vrachtwagens te realiseren is vastgelegd in de Ontwikkelovereenkomst, maar is ook een noodzakelijke voorwaarde om een aantrekkelijke vestigingslocatie te zijn voor logistieke bedrijven ook in de toekomst. Met een dergelijke voorziening worden stremmingen in piektijden voor de toegangspoorten van bedrijven voorkomen. Voor SLP Oost wordt een ruimtevraag voorzien voor circa 40 truckparkeerplaatsen. Deze worden gerealiseerd ten westen van kwadrant 4 (zie het zoekgebied op de overzichtstekening). Op de SLP-truckparkeerplaats is geen sprake van algemene wachtplaatsen voor truckers die langduriger staan of overnachten en elders in de regio moeten zijn.

Zoekgebied Schipholparkeren

Het gebied direct ten zuiden van de Kruisweg - ten noorden van SLP West - is in de toelichting van het bestemmingsplan Schiphol als zoekgebied voor Schipholparkeren aangegeven. Hier zijn geen concrete plannen voor. In dit bestemmingsplan is dit niet mogelijk gemaakt.

4.3.2 Vestigingsklimaat

Het aantrekkelijke vestigingsklimaat in deze regio komt mede voort uit het feit dat Schiphol beschikt over een uitstekend netwerk van internationale verbindingen, een hoge dynamiek, een zeer professioneel netwerk van expediteurs, transporteurs en logistieke dienstverleners, en goede kwaliteit van locaties voor logistieke projecten. Het is van groot belang voor het vestigingsklimaat van de hele regio dat er rondom Schiphol constant terreinen beschikbaar zijn voor logistieke projecten.

Echter, al sinds enige jaren kan aan grote logistieke luchthavengebonden bedrijven, die zich in de directe nabijheid van de cargo arealen op Schiphol willen vestigen, beperkt ruimte worden geboden. De vraag naar Schipholgebonden bedrijventerreinen wordt tot 2020 ingeschat op 10 hectare per jaar. Met name in de periode 2020-2030 wordt schaarste aan uit te geven locaties voorzien (REVS 2009-2030). Dit tekort aan uitgeefbare grond is voor een groot deel het gevolg van vertragingen in de ontwikkeling van SLP. Ook het Ruimtelijke Ontwikkelingsplan 2015 van de Schiphol Group geeft aan dat SLP nodig is om de ruimtevraag naar grote logistieke luchthavengebonden bedrijven op te vangen.

Op lange termijn groeit de luchtvracht op Schiphol met ongeveer 6 % per jaar volgens IATA (International Air Transport Association) en Boeing. Vanuit deze groei volgt steeds weer de vraag naar nieuwe bedrijfsruimte in de directe omgeving van Schiphol voor logistieke projecten. Schiphol Area Development Company (SADC), die de verkoop begeleidt van de SLP terreinen heeft op dit moment diverse aanvragen liggen van logistieke dienstverleners en verwacht in de komende jaren meer logistieke projecten te kunnen huisvesten; zowel uitbreidingen als nieuwe logistieke projecten van internationale bedrijven die nog niet in de regio aanwezig zijn.

Onderzoek van Ecorys naar locatiekeuze voor logistieke bedrijventerreinen geeft aan dat marktpartijen een sterke voorkeur hebben voor een locatie in de direct mogelijke nabijheid van de luchthaven. De verkeerseffecten van deze keuze zijn gering en heeft zelfs ten opzichte van andere locaties het minst ongunstigste verkeerseffect. De vraag naar Schipholgebonden logistieke terreinen bestaat uit Amerikaanse, Europese en Aziatische dienstverleners (integrators en expediteurs) voor wie SLP op dit moment de enige optie is om te kunnen uitbreiden. Het niet voldoende kunnen accommoderen van de vraag leidt tot een rem op de groei in de Schiphol regio en leidt tot verplaatsing van logistieke projecten naar concurrerende locaties in Europa. Behalve directe effecten zijn er ook indirecte effecten. Er blijkt dat meer dan de helft van de logistieke bedrijven die zich hier vestigen parallel daaraan kantooractiviteiten zijn gaan uitvoeren en andersom.

Het accommoderen van de vraag van logistieke dienstverleners op SLP heeft positieve gevolgen voor andere internationale bedrijfsvestigingen, omdat zij (delen van) hun logistiek uitbesteden aan logistieke dienstverleners. Als de logistieke dienstverleners hun activiteiten op SLP kunnen uitbreiden dan zal dat verladers trekken: zij vestigen zich daar waar het logistieke knooppunt het sterkst is. De regio heeft al een aantal jaar te maken met een afkalvende concurrentiepositie ten opzichte van andere Europese regio's. Dit wordt versterkt door het niet op tijd gereed hebben van terreinen waar marktvraag naar is, zoals SLP. Het kunnen accommoderen van dergelijke marktvragen op SLP zal onherroepelijk een positieve impuls geven aan de verdere economische ontwikkeling van de regio. Het gestelde doel: behouden en optimaliseren van de Schipholregio als economische motor, wordt zo gediend.

4.3.3 Kantoortaandeel

Logistieke activiteiten van verladers en dienstverleners worden ondersteund door kantoorfunctie. Om de beperkt beschikbare ruimte op SLP en nabij de vrachtarealen van Schiphol zo efficiënt mogelijk te gebruiken moet voorkomen worden dat er zelfstandige kantoren ontwikkeld worden. De kantoorruimte dient geïntegreerd te worden in de bedrijfsgebouwen. Daarbij dient er tussen kantoordelen en bedrijfsdelen een functionele relatie te bestaan. Uit ervaringscijfers en gesprekken met ondernemers is gebleken dat gemiddeld 10 % - 15 % kantoor per bedrijf oppervlakte voldoet aan de vraag met een maximum van 30%. Om de totale omvang van de kantoren in de hand te kunnen houden is verder nog een maximumomvang aan kantoor m2 opgenomen van 15% van de grondoppervlakte van het betreffende bedrijf.

Om voldoende flexibiliteit te borgen zal incidenteel een bedrijf met max. 30% en meer m2 kantoor ten opzichte van dit maximum van 15% van het grondoppervlakte worden toegestaan, het gaat hierbij dan om de grotere logistieke vestigingen, of meerdere vestigingen op SLP. Verwezen wordt naar de regels voor een concrete uitwerking.

1.3.4 Programma en Plabeka

Nadere afspraken Plabeka provincie, gemeente en SADC

De omvang van de drie deelgebieden gezamenlijk is 55,3 ha netto, onder te verdelen in 51,2 ha bebouwbaar gebied en 4,1 ha die niet bebouwd kan worden vanwege hoogtebeperkingen die voortvloeien uit het LIB. Ten opzichte van de Uitvoeringsstrategie Plabeka zou met de volledige ontwikkeling van SLP dus in totaal 17,2 ha aan bebouwbaar bedrijventerrein teveel ontwikkeld worden.

Hierover is overleg gevoerd tussen provincie, gemeente en SADC. Alle drie de partijen zien een gunstig marktperspectief voor SLP en verwachten positieve effecten voor de regionale economie als SLP in zijn volle omvang ontwikkeld kan worden. Daarom is besloten om nadere afspraken te maken zodat de ontwikkeling van SLP in overeenstemming kan worden gebracht met de doelstelling van Plabeka om niet meer bedrijventerrein te ontwikkelen dan nodig. De 17,2 ha die op SLP meer ontwikkeld kan worden zal daarom worden gecompenseerd door een vermindering van plancapaciteiten aan bedrijventerrein in de directe omgeving.

Het gaat hierbij om de volgende aanpassingen:

1. Het terrein Schiphol Zuidoost van 6 ha is ten onrechte opgenomen in de Uitvoeringsstrategie, omdat het onderdeel uitmaakt van het luchthavencomplex en als zodanig buiten de planningsopgave bedrijventerreinen valt.
2. De (harde) plancapaciteit op het terrein De President fase 1 (25,8 ha) zal worden verminderd met 5,5 ha. De gemeente zal deze grond verwerven van de GEM "de President" ten behoeve van woningbouw.
3. De plancapaciteit op het bedrijventerrein "Schiphol Trade Park" (STP, voorheen Hoofddorp A4 Zone West) wordt verminderd met 6 ha in de periode tot 2040, omdat het marktperspectief voor STP ten opzichte van inzichten in 2011 is verminderd.

Bovenstaande aanpassingen bieden voldoende compensatie voor de vergrote capaciteit van SLP. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 27 mei 2015 ingestemd met bovenstaande aanpassing van de plannings-opgave in de Uitvoeringsstrategie Plabeka.

4.3.5 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een belangrijke drager voor de ontwikkeling van Schiphol Logistics Park. SLP streeft een *state of the art* bedrijfsterrein na. Duurzaamheid in SLP is zo veel mogelijk verweven in het gehele concept: van proces tot uitvoering en van inrichting tot management. SLP is daarbij verantwoordelijk voor de infrastructuur (wegen, riolering, kabels en leidingen, zoals o.a. middenspanningsnet, glasvezelnet, et cetera) en faciliteert en stimuleert bedrijven in *state of the art* en duurzame gebouwen.

Concrete maatregelen waar het kan

Vanuit het basisprincipe 'uitvoeren van concrete projecten met de nu voor handen zijnde methoden en technieken', wordt ingezet op een reeks concrete maatregelen binnen SLP. Om focus aan te brengen en een realistisch doel te stellen, is ervoor gekozen om een selectie te maken uit de voorhanden zijnde *Guidance Duurzaamheid ACT*. In deze Guidance staan meer dan 100 verschillende maatregelen. Voor SLP wordt gefocust op 19 voor dit gebied sterke en realiseerbare maatregelen. Afspraken over de ambitie en uitvoering worden vastgesteld in het Convenant Duurzaamheid.

In de loop der jaren dat SLP al in ontwikkeling is zijn er al vele veranderingen en wijzigingen gekomen op de uitgangspunten t.a.v. wat een *state of the art* bedrijfsterrein inhoudt. Deze wijzigingen worden nauwkeurig in de gaten gehouden en daar wordt zoveel als mogelijk op ingespeeld. Voor reeds aangelegde delen van het terrein zal dit echter niet altijd meer volledig kunnen. Voorbeelden hiervan zijn:

- flexibel waterpeil, wat bij een ontwikkeling vanaf 2014 als uitgangspunt genomen zal worden. Bij reeds aangelegde infrastructuur zal dit niet meer volledig mogelijk zijn, bij nieuwe aan te leggen terreinen wordt dit wel nagestreefd;
- wijzigingen zoals inspelen op 25 meter vrachtwagens worden wel zoveel als mogelijk meegenomen, dit leidt tot aanpassingen kruisingen en bochtverruiming bij wegen.

HOV en fietsstructuur

Goed Openbaar Vervoer is over het algemeen slechts heel beperkt mogelijk op bedrijfsterreinen, bij SLP zal er wel een HOV aansluiting komen. Er is een halte mogelijk op Rnet lijn van Haarlem naar Uithoorn via Hoofddorp. SLP is per 1 januari 2015 opgenomen in de dienstregeling van deze lijn. Naast een zo goed mogelijke openbaar vervoer verbinding, streeft SLP naar een goede fietsstructuur. Deze fietsstructuur sluit zo goed mogelijk aan op het omliggende netwerk en is veilig.

Diverse

SLP wordt gefaseerd ontwikkeld. Op deze manier ontwikkelt SLP vraaggericht. Allereerst is SLP Oost reeds deels ontwikkeld. SLP West en daarop volgend SLP Zuid volgen naar gelang behoefte en de marktvraag. In het gehele plan is er goed nagedacht over het versterken van het landschap en is er veel ruimte voor rust en dynamiek. Mede hierom is er besloten om zo compact mogelijk te bouwen. Dit komt o.a. tot uiting in zoveel mogelijk dubbelgebruik van gronden en strenge regels t.a.v. parkeren van (personen)auto's. In tussentijd gaat SLP op een duurzame manier om met haar nog niet in ontwikkeling zijnde gronden. De gronden worden zo lang mogelijk ingezet voor agrarisch gebruik. Daarnaast doet SLP in samenwerking met een regionaal grondbedrijf proeven met duurzame gewassen. De pilots, die tevens onderdeel zijn van de greendeal grassen en gewassen, vergroten het begrip van de toepassingen van deze gewassen bijvoorbeeld voor de biobased economie. Verder voert SLP een actief gesloten grondbalans. Er is sprake van een zo min mogelijke af- en aanvoer van grond.

'BREEAM' score

Waar vroeger gebruikers verplichtingen t.a.v. duurzaamheid moesten worden opgelegd, is tegenwoordig het stimuleren ervan voldoende. Het wordt steeds belangrijker geacht dat een logistiek gebouw op een A-locatie, zoals SLP is voor logistiek, voldoet aan de hoogst haalbare duurzaamheidseisen. Daarbij wordt de zogenaamde BREEAM-score als instrument gebruikt om de duurzaamheid van gebouwen te meten (Building, Research Establishment Environmental Assessment Methodology). De meeste beleggende partijen laten hun gebouw daarnaast ook nog certificeren waarbij het streven is naar een BREEAM-score met vier sterren of ruim vier sterren.

BREEAM vijf sterren is niet mogelijk gezien de ligging van het bedrijfsterrein ten opzichte van het treinstation en de beperkte mogelijkheden van horeca en winkels in de directe nabijheid van het bedrijfsterrein.

SLP ondersteunt en faciliteert bedrijven zo goed mogelijk om deze score te behalen. Zo worden bedrijven gefaciliteerd in de mogelijkheden tot samenwerking met lokale partijen om te komen tot een optimale business case in het kader van duurzame ontwikkeling van gebouwen. Dit doet SLP zowel op energievraag (zonnepanelen, warmte-koude-opslag), afvalverwerking, watergebruik belasting riolering, beheer, et cetera. Ook is er flexibiliteit om aanpassingen aan te brengen die nodig zijn om te voldoen aan een hoge BREEAM score voor de gebruikers. Hierbij kan gedacht worden aan een verruiming van het aantal in/uitritten, omdat bedrijven uit veiligheidsoverwegingen gescheiden entrees willen voor personenauto's en vrachtverkeer.

De ontwikkelingen op SLP Oost, waar zich reeds bedrijven hebben gevestigd, laten zien dat de benadering van het stimuleren van de ontwikkeling van duurzame gebouwen ook daadwerkelijk tot resultaat leidt. Inmiddels hebben de gerealiseerde gebouwen een BREEAM certificaat met vier sterren.

Parkmanagement

Eisen die worden gesteld aan *state of the art* bedrijfsterreinen en bedrijfsgebouwen zullen in de loop der tijd steeds wijzigen. Om ook in de periode na de ontwikkeling van het terrein de hoge kwaliteit te waarborgen is een Parkmanagement vereniging opgericht. Deze parkmanagement vereniging kan ook in de periode na de ontwikkeling door periodieke analyses en adviezen aan de bedrijven dit streven naar verbetering blijven faciliteren. Verder zal deze Parkmanagementvereniging SLP de samenhang (sociale cohesie) bij de gebruikers van het terrein blijvend bevorderen evenals het stimuleren van ontwikkelingen en kwaliteitsbewaking. Hiermee borgt SLP de sociale aspecten van duurzaamheid op onder andere het gebied van veiligheid en leef kwaliteit voor de lange termijn.

4.3.6 Functionele structuur overig

Agrarische gebieden en functies

Zolang gebieden nog niet in ontwikkeling zijn kunnen deze (tijdelijk) agrarisch gebruikt worden. Ten noorden van SLP West ligt een strook die agrarisch in gebruik is. Er zijn twee bedrijven gevestigd langs de Kruisweg, Plantasol en Griffin. Dit gebied is conserverend bestemd.

Aalsmeerderwegzone

Functioneel gezien vormt de Aalsmeerderweg een schakel in het recreatieve fietsnetwerk. Het is van belang dat Aalsmeerderweg herkenbaar blijft als polderlint en landschappelijk element. In de bestaande situatie is de woonfunctie op sommige plekken nog aanwezig langs het polderlint. Op lange termijn zal de woonfunctie verder onder druk komen gezien deze steeds meer omsloten wordt door bedrijfsbebouwing. De woningen worden conserverend bestemd, tenzij deze in handen zijn van overheden of ontwikkelende partijen.

Dijk- en Kruiswegzone

De aanwezige woningen, omgeven door het nieuw aangelegde Ringdijkpark zijn conserverend bestemd.

5 Onderzoek en beperkingen

Om de ontwikkelingen in het plangebied mogelijk te maken zijn er diverse onderzoeken gedaan om de haalbaarheid van de plannen te toetsen. Daarnaast geven deze onderzoeken de randvoorwaarden waaraan de planontwikkeling in het plangebied aan moet voldoen. Onderstaande teksten zijn samenvattingen van het uitgevoerde onderzoek. De onderzoeken zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

5.1 Water

Deze paragraaf is mede gebaseerd op het *Geactualiseerd Stedenbouwkundig Ontwerp SLP* en het *Waterhuishoudingsplan en Rioolstructuurplan Schiphol Logistics Park* (Arcadis, 2014, zie bijlage). De inhoud van het waterhuishoudingsplan is opgesteld in overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland (HHvR). Dit om te zorgen dat ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming zijn met duurzaam waterbeheer.

5.1.1 Wet- en regelgeving en beleid

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 2015 een 'goede toestand' hebben en dat heel Europa duurzaam omgaat met water.

Waterwet

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

Het Nationaal Waterplan

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

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

In provinciaal Waterplan staan de strategische waterdoelen tot 2040 en de concrete acties tot 2015.

Waterbeheerplan 2010-2015 Hoogheemraadschap van Rijnland (HHvR)

In het Waterbeheerplan geeft het HHvR aan wat de ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water.

De keur

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

Waterplan Haarlemmermeer

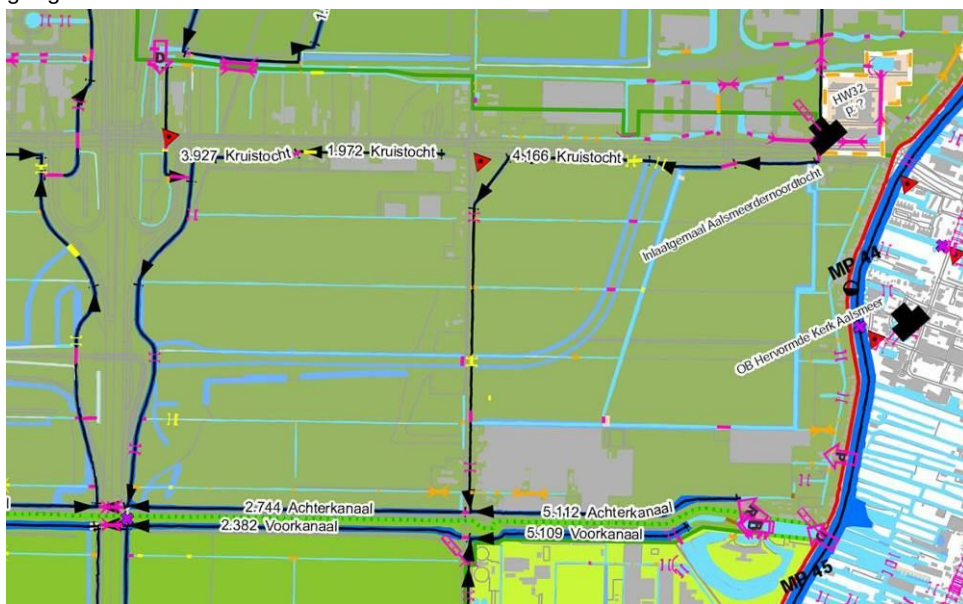
Het Waterplan Haarlemmermeer is het dynamische contract tussen het HHvR en de gemeente Haarlemmermeer. In het waterplan zijn beleidsmatige en operationele afspraken vastgelegd over het watersysteem van Haarlemmermeer. Onder het watersysteem valt het oppervlaktewater (zowel kwalitatief als kwantitatief),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

5.1.2 Algemeen

Het *Waterhuishoudingsplan en riolstructuurplan Schiphol Logistics Park* (Arcadis, 2014) is onderdeel van één totaalstructuurplan waarin alle ontwikkelingen binnen het plangebied zijn geïntegreerd. In dit waterhuishoudingsplan worden de huidige en toekomstige situatie rond oppervlaktewater en riolering beschreven. De totaalvisie (eindbeeld) dient als basis voor de voorbereiding van het nieuwe bestemmingsplan voor het SLP. Dit plan is reeds besproken met het bevoegd gezag, de Gemeente Haarlemmermeer en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Beide partijen hebben aangegeven akkoord te zijn met het voorgestelde water- en rioleringssysteem.

5.1.3 Bestaande situatie

Het plangebied ligt aan de oostkant van de gemeente Haarlemmermeer, tegen de Ringvaart aan. Het plangebied is een nu nog grotendeels onbebouwd (voormalig agrarisch) gebied. Het plangebied staat in open verbinding met het omringende water. Er wordt een zomerpeil gehanteerd van NAP-6,02 m. Het winterpeil is NAP-6,17m (na correctie). Water uit het oppervlaktewatersysteem van het plangebied wordt afgevoerd naar de watergang ten noorden van de Geniedijk (het Achterkanaal). De maximale afvoer is 8,2 m³/100/ha/min oftewel 1,367 l/s/ha. Het watersysteem wordt hoofdzakelijk vanuit het noordelijk gelegen hogere peilvak gevoed door middel van stuwen en een inlaatgemaal (zie onderstaande figuur). In het zwart zijn de hoofdwatertgangen aangegeven zoals de Kruistocht, de watergang langs de Aalsmeerderweg, de watergang langs de A4 en het Achterkanaal. Deze watergangen vormen de hoofdafvoer vanuit deze polder. In het lichtblauw zijn de overige watergangen aangegeven en de poldersloten. Deze watergangen hebben de functie als lokale waterberging en afvoer naar de hoofdwatertgangen.



Centraal door het plangebied loopt een hoofdwatertgang van Rijnland, aan de oostzijde van de Aalsmeerderweg, richting noord-zuid. Deze watergang sluit aan op het Achterkanaal, zuidelijk van het plangebied nabij de Geniedijk. Tevens ligt er aan de westzijde van het plangebied parallel aan de A4 een hoofdwatertgang (ook noord-zuid ligging) die eveneens loost op het Achterkanaal. Dit Achterkanaal loost vervolgens op het westelijk gelegen stelsel aan de andere zijde van A4 op het gebied Beukenhorst. Vanaf hier stroomt het naar het noorden waar het door Vakgemaal Rijk wordt uitgeslagen naar een hoger gelegen peilvak. In de zuidoostelijke hoek bevindt zich een inlaat vanuit de Ringvaart via het Voorkanaal naar het Achterkanaal.

SLP Oost

Het water- en rioleringssysteem binnen SLP Oost is al compleet aangelegd en vormt daarmee het uitgangspunt voor het huidige waterhuishoudingsplan en rioleringstructuurplan Schiphol Logistics Park. In SLP Oost is een verbeterd gescheiden stelsel (VGS) gerealiseerd. De watergangen binnen SLP Oost liggen aan de randen van het gebied. In het Waterhuishoudingsplan 2005 werd door het Hoogheemraadschap van Rijnland voor SLP Oost een oppervlakenorm van 11% als oppervlakenorm gehanteerd ter compensatie van nieuwe verharding. Uitein-

delijk is er 12,7% oppervlakte voor water gerealiseerd, waarvan 60% zich bevindt in het centrale retentiegebied tussen de Incheonweg en de N201. Dit retentiegebied is aangelegd op een niveau van NAP -5,70 meter.

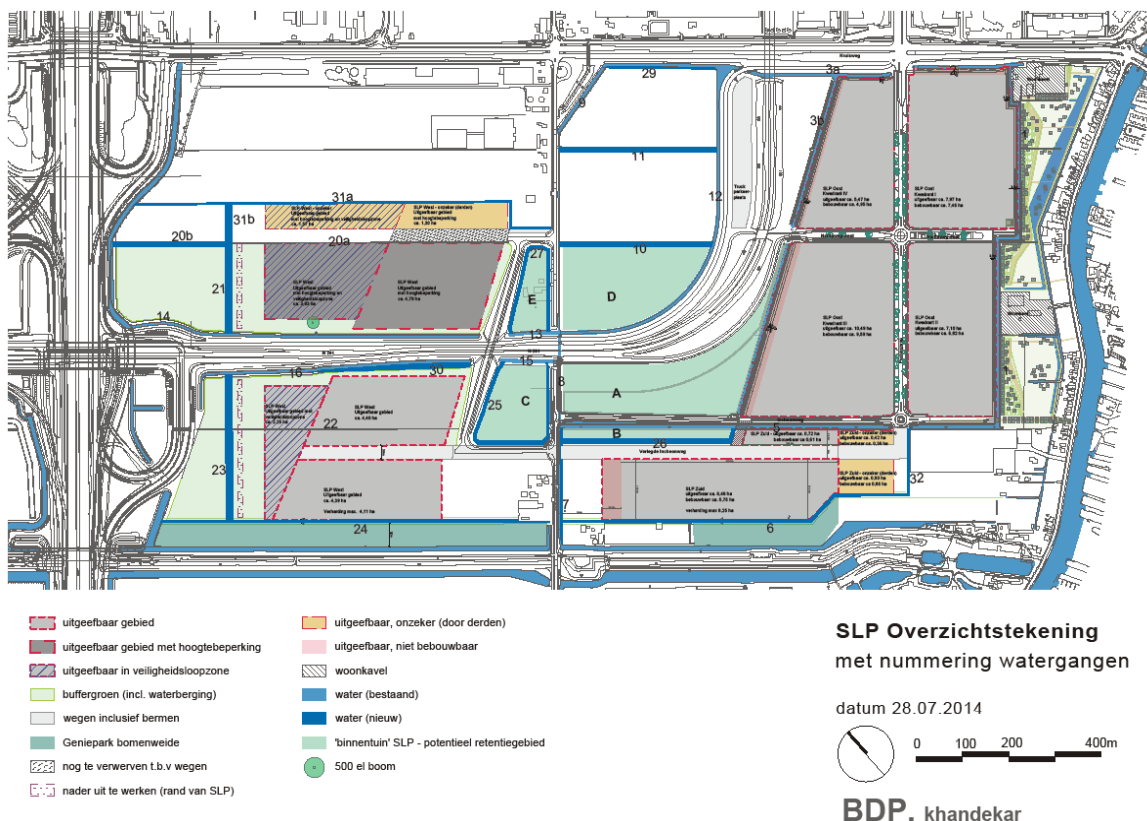
Ringdijkpark

Ten oosten van SLP Oost wordt het Ringdijkpark gerealiseerd als een buffer tussen de grootschalige bedrijfsbebouwing van SLP en de bestaande kleinschalige bebouwing aan de Aalsmeerderdijk. Binnen het park wordt een separaat watersysteem gerealiseerd. Dit betreffen hoogwater-voorzieningen, watergangen met een afwijkend hoger peilbeheer en extra water ter compensatie van hoogwatervoorzieningen. Het gehanteerde waterpeil in het Ringdijkpark is NAP -4,00 meter en NAP -4,40 meter. Dit watersysteem wordt gevoed door kwel vanuit de Ringvaart en via een inlaat vanuit SLP Oost en stroomt via een stuw in het hoofdpeilvak, het watersysteem in SLP Oost in.

5.1.4 Toekomstige situatie

Waterkwantiteit

Er bestaat binnen het SLP geen opgave tot watercompensatie vanuit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW-opgave). Wel moet het oppervlak te dempen water 100% gecompenseerd worden en dient voor de toename van hard oppervlak een compensatie in aanleg van water te worden gerealiseerd. Voor de ontwikkelingen SLP West en Zuid heeft Rijnland aangegeven dat hiervoor de oppervlakenorm van 15% geldt. Deze norm vormt echter een (maximale) richtlijn en wordt veelal voor kleinere ontwikkelingen als leidraad gebruikt. In samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland is een SOBEK rekenmodel voorbereid. In dit model is door Rijnland de bestaande situatie opgenomen. Aanvullend zijn in het model de nieuwe watergangen, dempingen en inrichtings-veranderingen opgenomen behorende bij de ontwikkeling SLP. De mogelijkheden tot aanleg van nieuw water worden belemmerd door het LIB. Rijnland geeft aan dat de berekende peilstijging voor deze beoogde nieuwe situatie binnen de bestaande peilfluctuaties dient te blijven. De bestaande situatie dient als referentie, er wordt uitgegaan van berging op huidig polderpeil. Binnen het plan worden nieuwe watergangen aangelegd en worden bestaande watergangen verbreed. Een overzicht van de watergangen en nummers is aangegeven in de onderstaande figuur.



Samengevat wordt het volgende watersysteem gerealiseerd:

- totaal wordt 344.715 m² aan nieuwe verharding gerealiseerd;
- uitgaande van de 15% compensatieregel is er de wens 51.707 m² extra water aan te leggen;

- het oppervlak van 86.700 m² aan bestaande kassen (verhardingen) wordt gesloopt;
- er wordt 40.484 m² aan nieuw water aangelegd;
- er wordt 1.815 m² aan bestaande poldersloten gedempt;
- netto wordt er 38.669 m² aan extra wateroppervlak toegevoegd.

Op basis van het ter beschikking gestelde SOBEK model zijn de nieuwe toekomstige verhardingen, dempingen van watergangen en verhardingen opgenomen. Het bovenstaande watersysteem diende daarbij als basis. Deze berekeningen zijn uitgevoerd op een uitgangswaterpeil van NAP -6,0 m. Op basis van de berekeningen kunnen de volgende conclusies worden getrokken: het voorgestelde watersysteem voldoet aan de door het Hoogheemraadschap gestelde eisen; er ontstaat voor de toekomstige inrichting een verbetering (beperking) van de peilstijging. Vanaf T=5 zal het water minder stijgen dan in de huidige (uitgangs)situatie; over de gehele ontwikkeling gezien is er bij T=100 een 'overcapaciteit' van 10 cm. In overleg met Rijnland is deze capaciteit mogelijk inzetbaar voor toekomstige nieuwe deelontwikkelingen binnen dit plangebied.

Afwatering

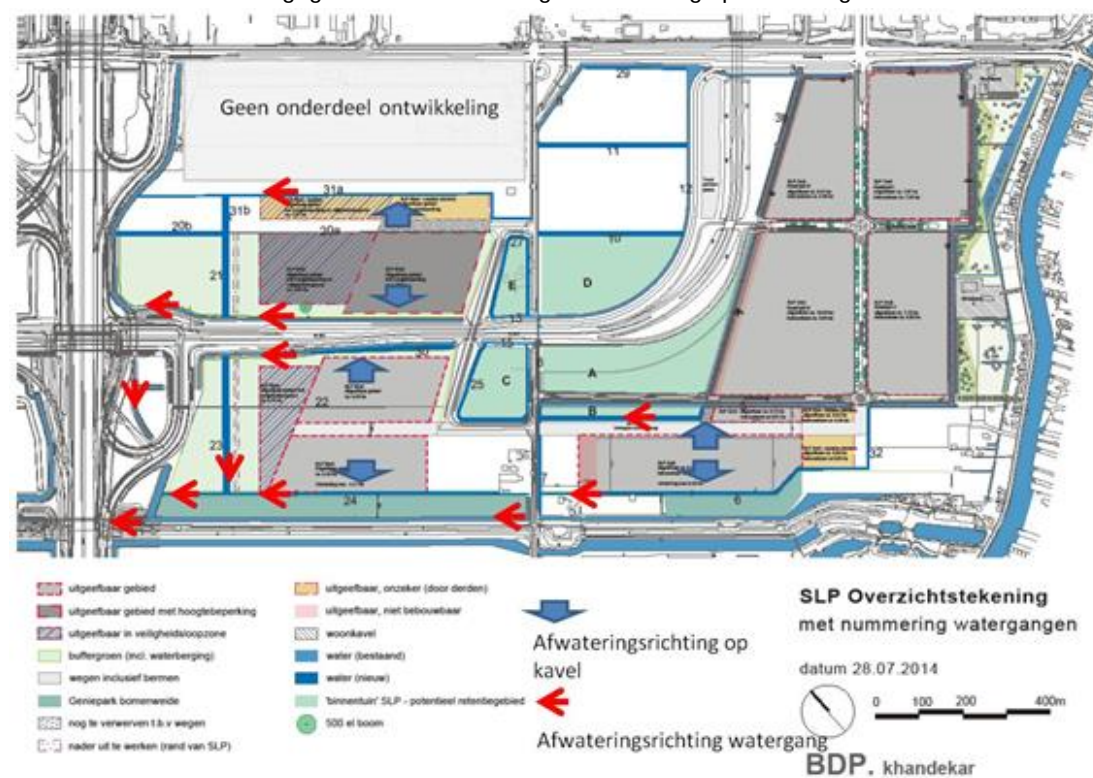
Binnen SLP Oost is een zogenaamde Verbeterd Gescheiden Stelsel (VGS) aangelegd, waarop regenwater afkomstig van verhardingen wordt afgevoerd. Binnen SLP Oost is een centraal gelegen gemaal gerealiseerd. Vanuit dat gemaal wordt het vuilwater (VGS en DWA) afgevoerd naar de zuivering. Dit gemaal biedt geen extra ruimte voor vuilwater vanuit SLP West en/of SLP Zuid. Vanwege nieuw beleid worden de bedrijfsterreinen SLP West en Zuid gescheiden gerioleerd; het hemelwater wordt door middel van een hemelwaterriool direct op het oppervlaktewater geloosd. Zie het rioolstructuurplan voor de details hiervan.

Waterstructuur

Door de ligging van de N201 en de Aalsmeerderweg is er een 'compartimentering' ontstaan. Hierbij is er sprake van de volgende deelgebieden:

- SLP Oost, loost in geheel op de hoofdwatgang Aalsmeerderweg oostzijde;
- SLP Zuid (oost), kan in de toekomst eveneens lozen op de hoofdwatgang Aalsmeerderweg oostzijde;
- SLP West I (zuid), loost in westelijke richting op de hoofdwatgang langs de A4;
- SLP West II en IIIa (noord), loost in westelijke richting op de hoofdwatgang langs de A4.

In de onderstaande figuur is een overzicht gegeven van de waterstructuur. In de figuur is met rode pijlen aangegeven in welke richting het water binnen het watersysteem SLP West I, SLP West II/IIIa en SLP Zuid wordt afgevoerd. In het blauw is aangegeven in welke richting de afwatering op de kavel gebeurt.



Flexibel peilbeheer

Zowel het Hoogheemraadschap van Rijnland (Rijnland) als de gemeente Haarlemmermeer hebben de ambitie om binnen het plangebied flexibel peilbeheer in te voeren, het toepassen van het zogenaamde Verbeterde Droogmakerij Systeem (VDS). Zij hebben deze ambitie vastgelegd in respectievelijk de Waterstructuurvisie Haarlemmermeer en de Structuurvisie Haarlemmermeer. De invoering van flexibel peilbeheer wordt gewenst vanwege het tegengaan van versnippering en voor het vergroten van de flexibiliteit in het watersysteem. Invoering van het flexibel peilbeheer wordt formeel binnen Rijnland besloten op een intern voor te bereiden en te nemen nieuw peilbesluit. In die voorbereiding vindt de afweging plaats, rekening houdend met alle belanghebbenden. Rijnland start in 2014 met de actualisering van het bestaande peilbesluit voor dit plangebied. Het nieuwe peilbesluit moet in 2015 genomen worden. Rijnland heeft SLP verzocht, in het kader van de watertoets bij het nieuwe bestemmingsplan SLP e.o. rekening te houden met de mogelijkheid VDS toe te kunnen gaan passen. Een uitgangspunt bij de inrichting van het SLP west en zuid gebied is daarom ook dat deze ontwikkeling de eventuele invoering van het VDS niet bemoeilijkt, oftewel, de ontwikkelingen moeten "VDS-proof" zijn.

Kweltoename

Het plangebied ligt binnen de Haarlemmermeer. Dit is van nature een kwelgebied en een gebied dat gevoelig is voor een opbarst risico. De gebieden zullen worden opgehoogd tot overwegend NAP -4,8 à -4,5 m, waarmee geen toename van kwelafvoer wordt aangenomen. De watergangen en wegcunetten worden aangelegd in de kleiige deklaag, waardoor de drainerende werking beperkt zal zijn. Bij een eventuele verhoging van het waterpeil zal de kwel afnemen wat past binnen het beleid van Rijnland.

Opbarsten

Eerder is gebleken dat SLP Oost kritisch is ten aanzien van opbarsten. Uit andere onderzoeksgegevens is op te maken dat de bodem in SLP West en SLP Zuid eveneens opbarstgevoelig is. Het streefwaterpeil in de polder bedraagt NAP -6,0 m. Uitgaande van een gewenste waterdiepte van 1,00 m bedraagt de onderzijde van de hoofdwatgangen ca. NAP -7,0 m. Mogelijk kan de waterdiepte van overige watergangen worden beperkt tot 0,75 m, in dat geval bedraagt de onderzijde van de watergangen NAP -6,75 m. Het waterpeil in de watergangen kan in de winterperiode dalen tot NAP -6,17 m. Gezien de grote voorgenomen breedte van de watergangen (veelal meer dan 4,1 m) is het advies dat de aanleg van de watergangen in den natte zal moeten gebeuren. Tevens wordt geadviseerd om de bodem en breedte van de doorstromende profielen van de watergangen te minimaliseren en plasbermen toe te passen. Hierdoor wordt de mate van grondverwijdering beperkt en kan op de waterlijn toch een maximale waterberging worden gerealiseerd.

Waterkwaliteit

Voor de beoordeling van de waterkwaliteit wordt uitgegaan van een onderzoek in het plangebied Schiphol Trade Park aan de westzijde van de A4. Binnen dat plan is onderzoek gedaan naar een vergelijk van de kwaliteit van kwelwater, water in sloten en water in de hoofdwatgangen. Belangrijkste conclusies uit dat onderzoek waren de volgende, onderzoek is van 23 augustus 2013 in een droge periode:

- het chloride gehalte in de hoofdwatgangen is gemeten tussen 250 en 400 mg/l en lag daarmee ruim boven het gehalte in het diepere grondwater (diepe peilbuizen gemeten tussen 140 en 190 mg/l). Oorzaak ligt in de inlaat van gebiedsvreemd water;
- ijzergehalte in diepe peilbuizen is gemeten op resp. 12.000 en 15.000 ug/l en is daarmee erg hoog;
- N-totaal in diepe peilbuizen is gemeten op 21 mg N/l;
- er is sprake van een voedselrijke en ijzerrijke kwel. Binnen het plangebied is tevens zichtbaar dat vanuit de landbouw een nalevering is te verwachten van uitspoeling van nutriënten vanuit de toplaag waarmee rekening moet worden gehouden. Ondanks de hogere chloridegehalten zijn mogelijkheden tot doorspoeling wenselijk.

Het is mogelijk dat specifiek in SLP e.o. door invloed van de Westeinderplassen een lager chloridegehalte in het diepere grondwater voorkomt. Het gebied is van oudsher een landbouwgebied van waaruit ook na herinrichting nog jaren een nalevering van voedingsstoffen naar oppervlaktewater zal plaatsvinden. Een doorspoeling is dan ook vanuit het oogpunt van voedselrijkdom wenselijk om bijvoorbeeld algenbloei in warme en droge perioden tegen te kunnen gaan. Binnen het ontwerp van SLP Oost is een mogelijkheid tot doorspoelen aangebracht in de vorm van een inlaat vanuit het Ringdijkpark en de Ringvaart. In het watersysteem zoals voorgesteld en beschreven is voorzien in mogelijkheden tot doorspoeling van de rest van het watersysteem van SLP West en SLP Zuid.

5.1.5 Fasering

Vanuit Rijnland wordt als voorwaarde gesteld dat per deelontwikkeling in een eigen waterberging dient te worden voorzien, die is gerealiseerd voordat de verharde en gerioleerde terreindelen zijn aangelegd. Tevens dient in alle fasen in een goed functionerend watersysteem te worden voorzien. Vanuit waterhuishouding kunnen de deelontwikkelingen dan ook los van elkaar worden uitgevoerd. De ontwikkelingen SLP West II en IIIa kennen vanuit het functioneren van het watersysteem een afhankelijkheid waarbij we er vanuit gaan dat SLP West IIIa gelijktijdig of na de ontwikkeling van SLP West II zal gebeuren. Uit de SOBEK berekeningen volgt dat voor de verschillende deelontwikkelingen in voldoende compenserend wateroppervlak wordt voorzien.

5.1.6 Conclusie

Het aspect water is ten behoeve van de in het bestemmingsplan opgenomen ontwikkelingen uitvoerig onderzocht en beschreven in een waterstructuurplan dat in samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland is opgesteld. In het bestemmingsplan krijgen de in het plangebied aanwezige hoofdwatertangen een passende bestemming en wordt de realisatie van nieuw water mogelijk gemaakt. Het aspect water vormt daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft op 26 februari 2015 een positief wateradvies afgegeven.

5.2 Bodem

5.2.1 Wet- en regelgeving en beleid

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

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

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

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

5.2.2 Bodemonderzoek

In deze paragraaf wordt beschreven of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde nieuwe functies. De bodemkwaliteit ter plaats van de reeds aanwezige bebouwing wordt buiten beschouwing gelaten. Eventuele verontreinigingen hier kunnen namelijk geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan opleveren.

Voor het gehele plangebied is een onderzoek uitgevoerd: *Historisch onderzoek Schiphol Logistics Park e.o. te Rozenburg NH* (Terrascan, 2014). Het doel van het onderzoek is het inventariseren of op de onderzoekslocatie bodemonderzoeken of bodemsaneringen uitgevoerd dienen te worden ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling van Schiphol Logistics Park e.o. Op de onderzochte percelen zijn uit het historisch onderzoek de volgende onderdelen gebleken:

Onverdachte terreindelen

Op basis van de beschikbare informatie wordt de onderzoekslocatie grotendeels als onverdacht beschouwd op het voorkomen van bodemverontreinigingen (altijd in gebruik geweest als landbouwgrond). Er zijn geen significante verontreinigingen aangetoond bij de voorgaande bodemonderzoeken.

Watergangen / kavelsloten

Er zijn diverse watergangen aanwezig op de onderzoekslocatie. De watergangen betreffen onder andere kavelsloten die verschillende agrarische percelen scheiden. Aangezien het gebied in het verleden voornamelijk een agrarisch gebruik heeft gehad, wordt het slib in de aanwezige kavelsloten en watergangen niet specifiek als verdacht beschouwd op significante verontreinigingen.

Gedempte sloten

Op diverse plaatsen bevinden zich gedempte sloten. Sloten zijn in het verleden vaak gedempt met materiaal van onbekende aard en milieuhygiënische kwaliteit. Veelal vonden de dempingen plaats met landbouwgrond afkomstig van de omliggende percelen, maar soms werd ook (huis)afval gebruikt om de sloten te dempen. Derhalve wordt het dempingsmateriaal verdacht beschouwd op verontreiniging door met name metalen, PAK en asbest.

Landbouwpaden

Er zijn in het gebied enkele (voormalige) landbouwpaden gelegen. Mogelijk bevindt zich in de bovengrond van landbouwpaden puinhoudende grond / materiaal. Puinhoudende bodemlagen worden verdacht beschouwd op het voorkomen van asbesthoudend materiaal en verontreinigingen door met name metalen en PAK.

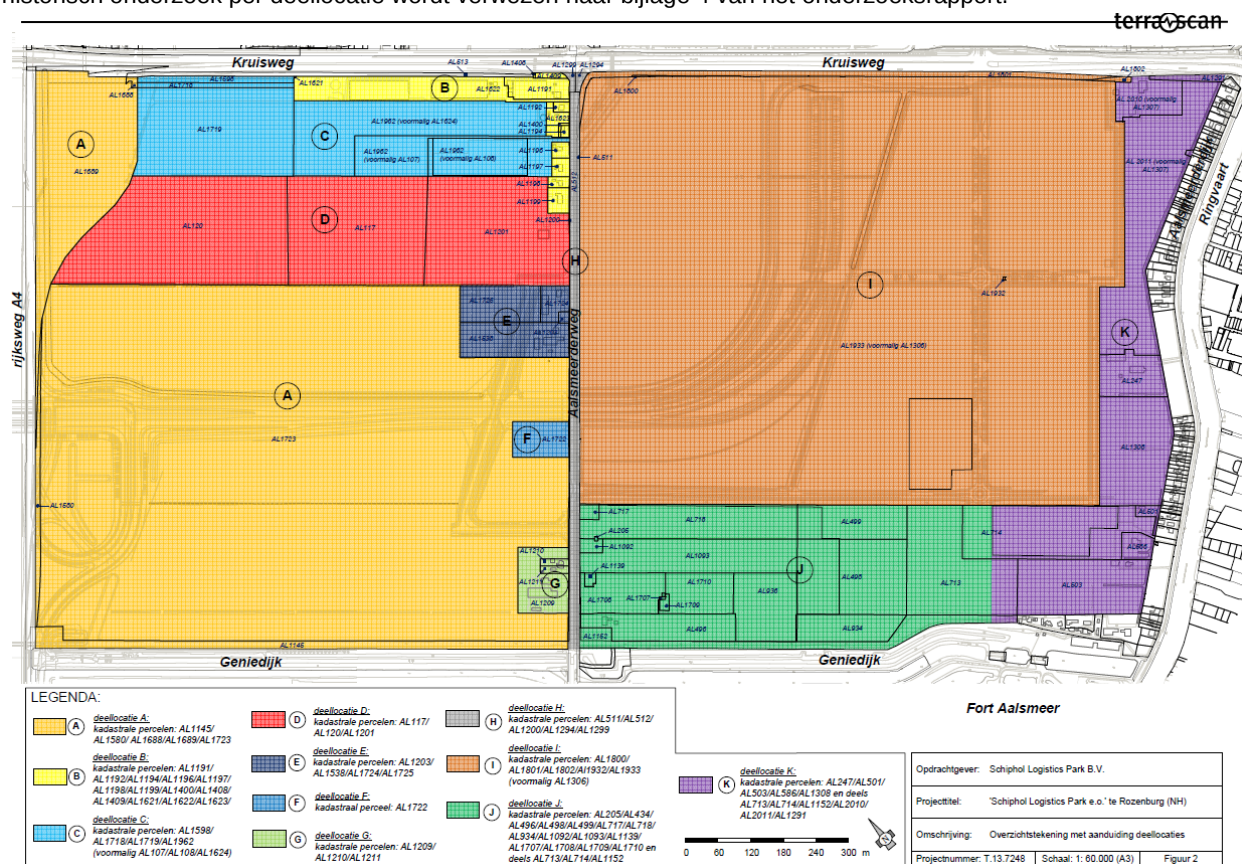
Oude (polder)weg en bermen (Aalsmeerderweg)

Veelal kan het funderingsmateriaal van deze weg hebben geleid tot verontreiniging van de onderliggende bodem, met name door metalen, PAK en asbest. Ook de toepassing van teerhoudend asfalt in het verleden kan hebben geleid tot verontreiniging van de bodem onder de weg en /of ter plaatse van bermen.

(Voormalig) bebouwd gebied

In bebouwing is in het verleden veelvuldig asbesthoudend materiaal toegepast. Bij sloop, renovatie, of calamiteiten (bijvoorbeeld brand) kan asbesthoudend materiaal in de bodem terecht gekomen zijn. Puinhoudende bodemlagen (zoals erven) worden verdacht beschouwd op het voorkomen van asbesthoudend materiaal. Ook kan toegepast asbesthoudend materiaal (bijvoorbeeld leidingen / beschoeiingen) na sloop in de bodem zijn achtergebleven. Daarnaast worden mogelijk ook verontreinigingen verwacht door minerale olie, afkomstig van (voormalige) hbo-tanks en bestrijdingsmiddelen ter plaatse van (voormalige) kassen.

Op onderstaande kaart zijn de onderzochte deellocaties aangegeven. Voor de gedetailleerde resultaten van het historisch onderzoek per deellocatie wordt verwezen naar bijlage 4 van het onderzoeksrapport.



Op basis van de resultaten van het historisch bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat ter plaatse van het merendeel van de onderzoekslocatie vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor de voorgenomen ontwikkeling van de terreinen, aangezien de percelen grotendeels onverdacht worden beschouwd op het voorkomen van bodemverontreiniging. Op diverse locaties wordt geadviseerd bodemonderzoek of bodemsaneringen (verdachte locaties) uit te voeren ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling van Schiphol Logistics Park of dient eventueel rekening te worden gehouden met een op bodemverontreinigingen verdachte locatie. Op basis van de resultaten van het historisch onderzoek worden de percelen plaatselijk verdacht beschouwd op het voorkomen van bodemverontreiniging. Het betreft de bodem ter plaatse van de erfpercelen, kassen, gedempte sloten, landbouwpaden en dammen.

5.2.3 Conclusie bodem

Geconcludeerd wordt dat de bodemkwaliteit ter plaatse van de ontwikkelingen geschikt is, of waarschijnlijk geschikt te maken is, voor de beoogde functies. Dit aspect staat de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.3 Flora en Fauna

5.3.1 Wet- en regelgeving en beleid

Vogel- en Habitatrichtlijn

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

Natuurbeschermingswet

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

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied en Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en is ook niet nabij een beschermd natuurgebied gelegen. Wel ligt het naast een ecologische verbinding, de Geniedijk. De werking daarvan als verbinding moet gehandhaafd blijven. De conclusie is dat gebiedsbescherming niet aan de orde is, maar dat rekening moet worden gehouden met eventuele uitstralende effecten op de verbinding.

Flora- en Faunawet

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

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

5.3.2 Onderzoek flora en fauna

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

- *Vleermuizen in de gemeente Haarlemmermeer*, zomeronderzoek (Altenburg & Wymenga, 2008)
- *Rugstreeppadden in de Haarlemmermeer* (Arda, september 2008)
- *Viskartering van de Haarlemmermeer* (ECOLOGISCH, juni 2010)
- *Amfibieënonderzoek Haarlemmermeer* (B&D natuuradvies, 2011)
- *Monitoring vleermuizen vervangingsplan bomen Geniedijk fase 1* (B&D natuuradvies, dec 2013)
- *Visinventarisatie en –advies A4 Zone West*, gemeente Haarlemmermeer (bureau Vroegvlieger, jan. 2013)

Daarnaast is gebruik gemaakt van de volgende specifiek voor (delen) van het plangebied uitgevoerde onderzoeken:

- *Ecoscan SLP* (Royal Haskoning, maart 2004)
- *Notitie inventarisatie rugstreeppadden SLP* (B&D Natuuradvies Amsterdam, mei 2004)
- *Natuurtoets SLP* (actualisatie ecoscan) (Oranjewoud, feb. 2007)
- *Notitie inventarisatie Rugstreeppadden SLP* (B&D Natuuradvies Amsterdam, juni 2007)
- *Natuurtoets onderzoek naar beschermende natuurwaarden* (Oranjewoud, feb. 2010)
- *Quickscan Flora en Fauna Ringdijkpark* (Gemeente Haarlemmermeer, dec. 2012)
- *Ecological quickscan SLP East* (Regelink, maart 2013)
- *Natterjack toad survey SLP East* (Regelink, aug. 2013)
- *Amfibieënonderzoek Rugstreeppadden Ringdijkpark SLP* (Regelink, september 2014)

Daarnaast is gebruik gemaakt van de waarnemingen en veldbezoek in het gehele plangebied door de polderecoloog in februari en april 2014.

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied. Gebiedsbescherming is niet aan de orde en staat uitvoering van het plan niet in de weg. Twee onderdelen van de EHS grenzen aan het plangebied; de Geniedijk en de ringvaart.

Inventarisatie

Het plangebied bestaat voor het overgrote deel uit grote open akkers en braakliggende velden zonder enige struik- of boombegroeiing. Alleen rondom de huizen langs de Aalsmeerderweg en op de achtererven van de woningen bij de Aalsmeerderdijk staan bomen. Op het hele terrein liggen diverse sloten met een vrij brede oeverrand. Deze oeverrand is heel voedselrijk. De grondsoort van het gebied is vrij zware klei.

Waargenomen zijn de volgende **vogel**soorten: Eén blauwe reiger. Een groot aantal kauwtjes. Er is een buizerd gehoord. Er vlogen een aantal kokmeeuwen rond. In de bosjes naast de boerderijen zijn diverse kleine zangvogels gehoord en gezien: koolmees, pimpelmees, merel, mussen. In de bomen om de boerderijen heen zijn een tweetal oude eksterneesten te zien, en een oud kraaiennest. Alle op dit moment niet in gebruik. Het terrein was niet in gebruik bij waadvogels. Er zijn geen soorten bij met een bijzondere beschermstatus. Daarom hoeft buiten de broedtijd met hun voorkomen geen rekening te worden gehouden in de zin van de Flora- en Faunawet. De zorgplicht geldt voor elk dier, maar de verblijfplaatsen van de vogels zijn niet beschermd.

Aan **zoogdieren** zijn buiten een tweetal hazen alleen sporen gezien: molshopen, muizengaten, konijnenholen. Sommige schuurtjes zijn zodanig vervallen dat zij mogelijk onderdak kunnen bieden aan wezels, hermelijnen en bunzings. Dit zijn alle drie algemene licht beschermde soorten (tabel 1) waar bij ruimtelijke ontwikkelingen geen ontheffing voor nodig is. Muizensoorten, konijn, mol en haas vallen ook onder de categorie algemene soorten (tabel 1). Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt voor deze soorten een vrijstelling, mits bij de feitelijke ontwikkeling ervoor wordt gezorgd dat de dieren veilig weg kunnen komen.

Wat **vleermuizen** betreft gebruiken dwergvleermuis, laatvlieger, ruige dwergvleermuis en meervleermuis (alle zwaarbeschermde soorten, tabel 3) de bredere wateren en de Geniedijk zelf misschien als jachtgebied. Aangezien de voorziene plannen de watergangen van 2 meter en breder en de Geniedijk intact laten, en geen essentiële jachtroutes aantasten die onder de bescherming van de Flora- en Faunawet vallen, is in elk geval geen ontheffing nodig omdat deze delen van het plangebied niet worden aangetast. Integendeel, bebouwing en inrichting van het gebied en daarmee aanbrengen van luwte is gunstig voor vleermuizen, mits er bij de buitenverlichting rekening wordt gehouden met de vleermuizen (lieftst geen licht op het water, vleermuisvriendelijke lampkleuren, spaarzame verlichting die als het kan 's nachts uitgaat).

Er zijn voor vleermuizen alleen schuilmogelijkheden overdag en 's nachts bij de boerderijen, vooral in de schuren en onder de pannendaken, en waar spouwen aanwezig zijn in de spouwmuren, soms achter boeiborden of luiken. Een deel van de aanwezige bebouwing zal worden gesloopt, nader onderzoek via een aparte quickscan zal moeten uitwijzen of deze woningen bij vleermuizen in gebruik zijn. Waar de huidige bebouwing niet wordt veranderd in het kader van dit plan speelt het mogelijk woongebied zijn ervan voor vleermuizen of andere zoogdieren geen rol.

Amfibieën kunnen hier zeker voorkomen, het is ideaal gebied voor kleine watersalamander, gewone pad, grote groene kikker (alle algemene soorten, tabel 1) en rugstreeppad (zwaar beschermd, tabel 3). Uit nader onderzoek (Regelink, 2014) blijkt dat er geen rugstreeppadden in het plangebied zijn aangetroffen. Er kan dan ook van uitgegaan worden dat binnen het plangebied geen rugstreeppadden aanwezig zijn.

Wat **vissen** betreft is uit onderzoeken bekend dat in de wateren alhier regelmatig kleine modderkruipers (beschermde, tabel 2) worden waargenomen. Mogelijk dat bij afname van de landbouw ook bittervoorns dit gebied kunnen binnenkomen, maar die zijn op dit moment nog niet uit dit gebied bekend, en ook zijn er geen grote mossels waargenomen, waarmee de bittervoorns in symbiose leven. De kans op het voorkomen van bittervoorns is op dit moment daarmee verwaarloosbaar. Het is mogelijk dat in het achterkanaal van de Geniedijk jonge meerval- len voorkomen (dit kanaal wordt door de plannen niet geraakt). Dit is geen plek voor reptielen, dit door weinig voedsel en geschikt leefgebied voor de ringslang. De andere beschermde reptielen vragen heel andere biotopen.

Andere beschermde dieren zoals insecten zijn in dit gebied niet waargenomen. Hooguit als dwaalgast vanaf de Geniedijk, maar dit gebied is te voedselarm en te open om soorten te kunnen herbergen. Wanneer grote delen van dit gebied echter op de huidige wijze braak blijven liggen kan een populatie vlinders van hooilanden ontstaan, met blauwtjes en hooibeestjes (niet beschermd).

Beschermde planten komen in het gebied niet voor, maar de oevers zijn in principe geschikt voor de groei van moerasorchideeën als rietorchis, moeraswespenorchis en vleeskleurige orchis (tabel 2).

Soortenbescherming

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

In het plangebied komen de volgende beschermde soorten voor:

Tabel 3 soorten: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, watervleermuis. Misschien bittervoorn.

Tabel 2 soorten: kleine modderkruiper.

Tabel 1 soorten: haas, mol, veldmuis en andere (woel)muizensoorten, gewone spitsmuizen, egel, konijn, kleine watersalamander, gewone pad, grote groene kikker, meerkikker, bruine kikker. Mogelijk gewone vogelmelk en gewone kaardebol.

In het plangebied komen geen jaarrond beschermde vogels voor, maar wel een aantal soorten van open terrein (beschermd in de broedtijd).

Compensatie en mitigatie

Gezien de voorgenomen inrichting tot een logistiek bedrijventerrein en het ontbreken van overige beschermde soorten waarvoor een ontheffing moet worden aangevraagd zijn er behalve voor de kleine modderkruiper geen redenen om de activiteiten te weigeren. Voor de kleine modderkruiper (beschermd, tabel 2), die in het gebied is aangetoond, zal een ontheffing moeten worden aangevraagd. Als de graafwerkzaamheden zo worden ingericht dat de dieren de kans krijgen naar geschikt water te ontsnappen, en het eindresultaat van de vergravingen is dat er meer geschikt water voor de kleine modderkruiper in het gebied aanwezig is, loopt de populatie geen gevaar.

5.3.3 Conclusie flora en fauna

Er zijn geen beletselen om werkzaamheden te verrichten. Wel moet worden voldaan aan de zorgplicht: alle dieren moet de gelegenheid worden gegeven om een veilig heenkomen te zoeken. Om aantasting en verstoring van vogels te voorkomen moeten werkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal van 15 maart tot en met 15 juli) uitgevoerd worden. De regelgeving voor de bescherming van flora en fauna staat het bestemmingsplan en de uitvoering van de daarin opgenomen plannen niet in de weg.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

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

Erfgoed op de kaart

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

Besluit ruimtelijke ordening

Vanaf 1 januari 2012 zijn gemeenten op basis van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) er aan gehouden om aandacht te schenken aan cultuurhistorie in de meest algemene zin van het woord. Dit betekent dat behalve archeologie ook zaken als architectuurgeschiedenis, historische (steden)bouwkunde, bouwhistorie, tuinhistorie en historische geografie moeten worden meegenomen in de belangenafweging. Het gaat hierbij om zowel al bij wet of verordening beschermde ('waardevolle elementen of gebieden') als niet formeel beschermde objecten en structuren ('waardevolle elementen of gebieden').

5.4.2 Onderzoek cultuurhistorie en archeologie

Voor het plangebied is een archeologisch bureauonderzoek en een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd: *Schiphol Logistics Park (SLP) te Rozenburg, gemeente Haarlemmermeer. Een archeologische bureauonderzoek en een cultuurhistorische verkenning*. ADC ArcheoProjecten, 2014 (zie bijlage). In 2000 is een groot deel van het plangebied middels een booronderzoek onderzocht.

Conclusies archeologie

Bij het booronderzoek zijn geen aanwijzingen aangetroffen voor de aanwezigheid van archeologische waarden in of aan de top van het zogenaamde 'Wormer laagpakket'. Evenmin zijn aanwijzingen voor de aanwezigheid van duidelijk ontwikkelde oeverwallen of geulen aangetroffen. Geopperd is dat het geulsysteem zo dynamisch van karakter was dat de geulen zich regelmatig verlegden en niet diep ingesneden waren. Aangenomen mag worden dat dit ook geldt voor de direct aangrenzende zones binnen het plangebied. Binnen het plangebied moet wel rekening gehouden worden met sporen en vondsten die samenhangen met de laat 19^e eeuwse ontginning van het gebied en de daarbij behorende bebouwing. Deze laat 19^e en begin 20^e eeuwse boerderijen worden niet gezien als behoudenswaardige archeologische vindplaatsen. Verder archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk en het plangebied kan vrijgegeven worden voor ontwikkeling.

Het is niet volledig uit te sluiten dat binnen het plangebied toch nog archeologische resten voorkomen. De uitvoerder van het grondwerk dient daarom gewezen te worden op de plicht archeologische vondsten te melden bij de bevoegde overheid, zoals aangegeven in artikel 53 van de Monumentenwet.

Conclusies cultuurhistorie

De gronden in het plangebied zijn altijd in agrarisch gebruik geweest. Een aantal historisch geografische waarden is deels nog herkenbaar in en om het gebied; het wegenpatroon van de droogmakerij, het afwateringspatroon, de ringvaart en de ringdijk. De geplande ontwikkelingen vinden plaats op agrarische grond. Dit heeft geen invloed op de historische waarden van ringdijk en ringvaart. Wel heeft de ontwikkeling invloed op het afwateringspatroon en het wegenpatroon. Bij de ontwikkeling van de bedrijvenlocaties vervallen bestaande kavelsloten, hiervoor komen

nieuwe waterverbindingen in de plaats. De functie van de Aalsmeerderweg vervalt grotendeels, de weg blijft wel gehandhaafd in het landschap.

Het plangebied grenst aan de Stelling van Amsterdam met onder meer Geniedijk en fort Aalsmeer. De Geniedijk is onderdeel van het Nationaal Landschap 'Stelling van Amsterdam'. Het is tevens aangewezen als provinciaal monument en staat op de Wereld Erfgoed Lijst van UNESCO. De (zuid) oostzijde van het plangebied maakt deel uit van de schootscirkel van het aan de zuidoosthoek van het plangebied gesitueerde Fort Aalsmeer. In de voor- genomen ontwikkeling wordt hier mee rekening gehouden door de aanleg van het Geniepark ten behoeve van het versterken van de herkenbaarheid van de Geniedijk als onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Aan de verde- digingszijde (binnenzijde) wordt hiervoor een zone van 50 meter vanaf het achterkanaal aangehouden.

In het plangebied of de direct omgeving zijn geen andere rijks-, provinciale of gemeentelijke monumenten aanwe- zig. Er bevinden zich geen beschermde stads- en dorpsgezichten in het plangebied. Binnen het plangebied is een zogenaamde '500 el boom' aanwezig, deze blijft behouden.

5.4.4 Conclusie cultuurhistorie en archeologie

Door de ontwikkelingen worden geen monumenten aangetast. De historisch geografische waarden worden be- perkt aangetast door het verdwijnen van kavelsloten en het vervallen van de functie van de Aalsmeerderweg. De weg blijft wel gehandhaafd in het landschap. Bij de planontwikkeling wordt rekening gehouden met de Stelling van Amsterdam.

De kans op het aantreffen van archeologische waarden in het plangebied is zeer laag. Verder aanvullend ar- cheologisch onderzoek in het plangebied wordt niet noodzakelijk geacht.

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

5.5 Geluid

5.5.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wegverkeer

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

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

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

Industrielawaai

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

Luchtverkeerslawaaï

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

Door de gemeente is geen geluidbeleid vastgesteld. Voor een uitgebreidere toelichting op het wettelijk kader wordt verwezen naar het uitgevoerde geluidonderzoek.

5.5.2 Onderzoek geluid verkeer

Voor het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar geluid. Dit rapport, *Onderzoeken Lucht, Geluid en Externe Veiligheid voor bestemmingsplan Schiphol Logistics Park te Schiphol*, (LBP Sight, 2014), is een bijlage bij dit bestemmingsplan. Hier volgt een (niet technische) samenvatting.

Uitgangspunten verkeerslawaaï

De wegen op het terrein liggen op gelijke hoogte aan die van het plaatselijke maaiveld. Ter plaatse van het viaduct over de N201 heen bij de Aalsmeerderweg ligt de weg op circa 6 meter boven het plaatselijke maaiveld. Aan de Aalsmeerderweg en de Aalsmeerderdijk staan geluidsgevoelige gebouwen in het plangebied. In het rekenmodel is (beperkt) rekening gehouden met akoestisch absorberende bodems. De algemene bodemfactor is gesteld op 0,2 ofwel hard. De randen van de in ophoging gelegen wegdelen, zoals het viaduct over de N201, hebben een geluidafscherpende werking. Hierbij is uitgegaan van een stompe ($C_p = -2$ dB) tophoek.

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

De verkeerintensiteiten van de wegen zijn verkregen van de gemeente Haarlemmermeer voor het jaar 2024. Voor de prognoses voor het jaar 2025 zijn de intensiteiten geëxtrapoleerd op basis van een autonome groei van 1,5% per jaar. De etmaalintensiteiten voor het jaar 2024 en de gemiddelde uurintensiteiten en de verdeling over de lichte-, middel- en zware voertuigen zijn opgenomen in bijlage IX van het rapport. De maximumsnelheid op het terrein van SLP bedraagt 60 km/h. Voor het wegdek is uitgegaan van referentiewegdek Dicht Asfaltbeton.

De geluidbelasting in Lden is de geluidbelasting ter plaatse van de gevel over een etmaal. De geluidbelasting is bepaald op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (ex art.110d Wgh). In de onderhavige situatie is de geluidbelasting bepaald met behulp van Standaard Rekenmethode II overeenkomstig Geomilieu versie 2.40. Bij de berekeningen is uitgegaan van de zogenoemde VOAB-afspraken; maximaal één reflectie, een minimum zichthoek voor reflecties van twee graden en een maximum sectorhoek van vijf graden.

Berekening verkeerslawaaï

De toekomstige geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen vanwege de nieuwe aan te leggen wegen is bepaald voor een aantal representatief te achten waarneempunten. Hierbij is een waarneemhoogte van 5 meter ten opzichte van plaatselijk maaiveld beschouwd. In bijlagen X en XI van de geluidnotitie zijn respectievelijk de ligging van de waarneempunten weergegeven en de rekenresultaten per weg opgenomen.

De resultaten geven aan dat de geluidbelasting van alle beschouwde wegen afzonderlijk van elkaar niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 48dB op de meest kritisch gelegen geluidgevoelig object. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Conclusie verkeerslawaaï

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting vanwege de nieuwe aan te leggen wegen afzonderlijk van elkaar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 48 dB.

5.5.3 Onderzoek geluid industrie

Uitgangspunten industrielawaai

Het aspect industrielawaai wordt bij het merendeel van de bedrijven gereguleerd met het Activiteitenbesluit milieubeheer. Daarin zijn standaard grenswaarden opgenomen (50 dB(A) etmaalwaarde) voor de geluidsbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Voor een beperkt aantal grotere bedrijven wordt het geluidsaspect geregeld middels de Wet algemene bepaling omgevingsrecht te verlenen milieuvergunning. Voor industrieterreinen waarop de zwaarste categorieën bedrijven kunnen worden gevestigd geldt een zoneringsregime conform de Wet geluidhinder. Dat is in de onderhavige situatie niet het geval.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet echter ook voor het bedrijventerrein SLP aandacht aan het aspect industrielawaai worden besteed.

Milieuzonering

Op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat de vestiging van bedrijven beperkt blijft tot en met milieucategorie 3.2, een en ander zoals gedefinieerd in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering. Bij deze milieucategorie behoort (o.a. voor geluid) een maximale richtafstand (een voor de ruimtelijke ordening aanbevolen afstand tot woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen) van 100 m bij het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied en 50 m tot het omgevingstype gemengd gebied. Blijkens de brochure is een gemengd gebied een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend. Het plangebied en omgeving kan als gemengd gebied als bedoeld in de brochure Bedrijven en milieuzonering kan worden beschouwd. De richtafstand tussen bedrijven en geluidgevoelige bestemmingen is dan ook 50 m.

De afstanden tussen de voor bedrijvigheid uit te geven kavels en gevoelige bestemmingen in dan wel buiten het plangebied bedragen veelal meer dan 50 m.

Daar waar dat niet het geval - bij de woningen gelegen aan de Kruisweg - vindt de ontsluiting van het betreffende kavel plaats aan de van de geluidgevoelige bestemmingen afgekeerde zijde. Dat houdt in dat de voor logistieke bedrijven in het algemeen maatgevende geluidsbron (het aan- en afrijden van vrachtverkeer op het open terrein alsmede de locatie van de loadingdocks) zeker op een afstand van 50 m van de gevoelige bestemmingen is gelegen dan wel dat er sprake is van een afscherming tussen geluidsbron en geluidgevoelige bestemming als gevolg van de bedrijfsbebouwing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn aanvullend op bovenstaande redenering, ook berekeningen uitgevoerd naar het industrielawaai-aspect.

Berekening industrielawaai

Met behulp van het softwareprogramma Geomilieu versie 2.40 is conform de *Handleiding meten en rekenen industrielawaai* (1999) inzichtelijk gemaakt wat de geluidbelasting ten gevolge van het gehele industrieterrein op de geluidgevoelige objecten zal zijn. Voor categorie 3.2 bedrijven wordt veelal een bronvermogen van 57 dB(A)/m² aangehouden. Aangezien het hier transportbedrijven betreft, in de gebouwen minder geluid relevante activiteiten plaatsvinden, de loadingdock's van de geluidgevoelige bestemmingen af zullen worden gerealiseerd en de bebouwing op de kavels voor een aanzienlijke geluidafscherming zullen zorgen, is uitgegaan van (halvering van het bronvermogen), dat wil zeggen van 51 dB(A)/m². Per kavel is een oppervlaktebron ingevoerd met een gemiddelde hoogte van 5 meter boven het plaatselijke maaiveld. Bij de uitgevoerde berekeningen is rekening gehouden met het verhoogde talud aan de oost (is namelijk ringdijkpark)zijde van het terrein welke als afscherming zal dienen voor de achterliggende woningen aan de Aalsmeerderdijk.

Uit de berekeningen opgenomen in bijlage XII van het akoestisch rapport blijkt dat de cumulatieve geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen blijkens de berekeningen hoger is dan de 50 dB(A) etmaalwaarde. De woningen aan de Aalsmeerderdijk en Aalsmeerderweg ondervinden een cumulatieve geluidbelasting lager dan 55 dB(A) etmaalwaarde. De grenswaarde van 55 dB(A) is aanvaardbaar voor een gemengd gebied als bedoeld in de brochure Bedrijven en milieuzonering. Het achtergrondniveau in het onderhavige gebied zal hiermee vergelijkbaar zijn.

De bedrijven die zich gaan vestigen op het terrein van SLP vallen onder het Activiteitenbesluit. Toetsing van de gevelbelasting op woningen aan de geluidnormen vindt plaats per bedrijf. Hierbij bedraagt de grenswaarde 50 dB(A) etmaalwaarde. Op de meest kritisch gelegen woningen Kruisweg 30 en 32 wordt 57 dB(A) etmaalwaarde berekend. Deze twee woningen liggen op circa 15 meter van het plangebied wat de berekende hoge geluidbelasting verklaart. Bij de inrichting van de nabij deze woningen gelegen kavel is vastgelegd dat de bebouwing op het kavel evenwijdig aan de Kruisweg met de rug naar de Kruisweg moet worden gerealiseerd. Daarmee ontstaat een wand van circa 60 - 70 meter, die als zijgevel langs de woningen wordt gerealiseerd. Hiermee wordt voldoende geluidafscherming bereikt en wordt voldaan aan de grenswaarde.

Conclusie industrielawaai

Geconcludeerd wordt dat de beoogde invulling van het plangebied uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening alleszins aanvaardbaar is en voor het aspect industrielawaai met een gecumuleerde geluidbelasting tussen 45 en 55 dB(A) (en bij uitzondering 57 dB(A)) tot een aanvaardbaar woonklimaat leidt. Toetsing aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer bij de vestiging van bedrijven geschiedt afzonderlijk van elkaar. Middels het slim positioneren van gebouwen ten opzichte van de nabijgelegen woningen (bijvoorbeeld in- en uitritten zover mogelijk van woonbebouwing verwijderd, afscherming door bedrijfsbebouwing en plaatsing docks van de woningen afgekeerd) zal dit dan ook niet tot problemen leiden.

5.5.4 Conclusie geluid

Geconcludeerd wordt dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

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

Wet Milieubeheer

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

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

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

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

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

5.6.2 Onderzoek luchtkwaliteit

Voor het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit. Het rapport *Onderzoeken Lucht, Geluid en Externe Veiligheid voor bestemmingsplan Schiphol Logistics Park te Schiphol* (LBP Sight, 2014), is een bijlage bij dit bestemmingplan. Hier volgt een (niet technische) samenvatting.

Resultaten onderzoek

De activiteiten van de inrichting zijn niet omschreven in de *Regeling niet in betekenende mate*. Er is daarom getoetst aan grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀, alsmede aan de richtwaarde voor zeer fijn stof (PM_{2,5}). In bijlage I van het rapport staan de van toepassing zijnde grens- en richtwaarden samengevat in een beschrijving van het wettelijk kader. De resultaten van de berekeningen zijn in kaartvorm terug te vinden in bijlage II van het rapport. De volgende kaarten zijn opgenomen voor de huidige situatie 2014, de deels ontwikkelde situatie 2015 en de volledig ontwikkelde situatie 2025:

- jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide
- aantal overschrijdingen van de uurnorm voor stikstofdioxide

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

- jaargemiddelde concentratie fijn stof
- aantal overschrijdingen van de etmaalnorm voor fijn stof

Uit de contourkaarten voor stikstofdioxide blijkt dat er in het plangebied voor geen van de scenario's overschrijdingen van de grenswaarde (40 µg/m³) op. In het studiegebied, dat zich uitbreidt tot de A4, komen voor de scenariojaren 2014 en 2015 wel overschrijdingen voor van deze grenswaarde. Het aantal overschrijdingen van de uurnorm overschrijdt nergens de grenswaarde.

Uit de contourkaarten voor fijn stof (PM₁₀) blijkt dat de blootstellingniveaus in het gehele studiegebied beneden de 22 µg/m³ blijft, hetgeen ruimschoots beneden de grenswaarde van 40 µg/m³ is. Het aantal overschrijdingen van de etmaalnorm voor fijn stof overschrijdt nergens de grenswaarde. Uit deze kaarten blijkt ook dat de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ overall beneden de 25 µg/m³ blijft, zodat ook aan de richtwaarde voor zeer fijn stof (PM_{2,5}) voldaan kan worden.

In het studiegebied wordt de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide overschreden in de jaren 2014 en 2015, maar niet in 2025. In de tussenliggende jaren zal de ontwikkeling van SLP geleidelijk voltrekken, terwijl de geprognosticeerde achtergrondniveaus voor stikstofdioxide blijven dalen. De daling is sterker dan de toename door de invulling van het plan, zodat per voortschrijdende fase de luchtkwaliteit per saldo steeds verbetert.

In de Wet milieubeheer is in artikel 5.19 opgenomen dat de luchtkwaliteit niet getoetst hoeft te worden op plaatsen waar geen mensen kunnen komen. Volgens artikel 5.19 zijn dit:

- locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is;
- terreinen waarop een of meer inrichtingen zijn gelegen, waar Arbo regels gelden;
- de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

Op de locaties waar binnen het studiegebied in het jaar 2014 en 2015 de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide hoger is dan 40 µg/m³, zijn de bovenvermelde uitsluitingen van artikel 5.19 van toepassing.

De resultaten van de immissieconcentratieberekeningen ter hoogte van woonbestemmingen is in tabelvorm weergegeven in bijlage III van het rapport. Uit deze tabellen blijkt dat op geen van deze toetspunten de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide, de jaargemiddelde concentratie fijn stof, het aantal overschrijdingen van de etmaalnorm voor fijn stof en het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde norm voor NO₂ worden overschreden.

Op basis van de huidige en toekomstige (gedeeltelijke) invulling van het plangebied zijn de immissieconcentraties voor stikstofdioxide en fijn stof berekend. Op de maatgevende toetspunten worden de grenswaarden van de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer niet overschreden. Op basis van artikel 5.16 lid 1 onder a, bestaat er voor de verdere omgevingsprocedures geen knelpunt ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

NSL

Het project Schiphol Logistic Park is in zijn totaliteit (Oost- én Westlob) als deelproject van de ontwikkeling ACT (voorheen Werkstad A4) opgenomen in het NSL (IB-nr 723 Noordvleugel). Aan de (invoer-)gegevens en uitgangspunten die ten grondslag lagen aan de opname van het deelproject SLP in het NSL is bovendien niets veranderd. Het onderhavige project SLP past met andere woorden - wat betreft de gevolgen voor de luchtkwaliteit - geheel binnen het NSL, zodat geen beoordeling meer noodzakelijk is van de afzonderlijke effecten van dit project op de luchtkwaliteit. De bevoegdheid tot het verlenen van de onderhavige vrijstelling kan derhalve worden uitgeoefend op grondslag van het bepaalde in artikel 5.16, eerste lid, en onder d van de Wet milieubeheer.

5.6.3 Stikstofdepositie

In het kader van deze ruimtelijke ontwikkeling, worden de effecten van de planinvulling getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998. Eén van de aspecten die daarbij beoordeeld wordt is vermesting en/of verzuring als gevolg van stikstofdepositie.

Voor drie scenario's is de stikstofdepositie berekend in Natura2000 gebieden in een straal van 25 km rondom het plangebied. Met deze berekeningsresultaten kunnen zogenaamde 'vlekkenkaarten' van de stikstofdepositie in de

omgeving worden opgesteld. Voor een toelichting en conclusies over de drie scenario's en de berekeningen wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

5.6.3 Conclusie luchtkwaliteit

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de wijze waarop de gronden in het plangebied bestemd zijn. Het bestemmingsplan met de daarin opgenomen ontwikkelingen voldoet aan de eisen ten aanzien van de luchtkwaliteit.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Wet- en regelgeving en beleid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving voor:

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen);
- het transport van aardgas en brandstoffen door buisleidingen;
- het gebruik van luchthavens en overige risicobronnen zoals windturbines.

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

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (Revi) bevat de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties. De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

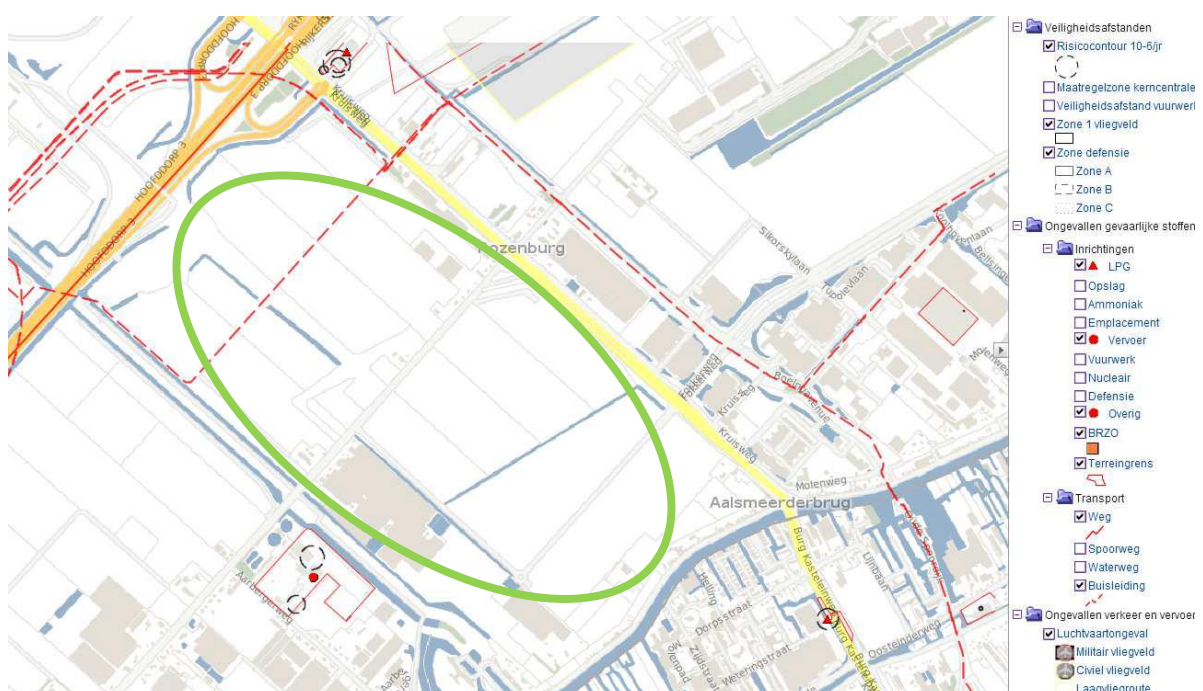
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb, 2011) is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). De normering voor risico's als gevolg van het transport, het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico

5.7.2 Onderzoek externe veiligheid

Voor het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Het rapport *Onderzoeken Lucht, Geluid en Externe Veiligheid voor bestemmingsplan Schiphol Logistics Park te Schiphol* (LBP Sight, 2014) is een bijlage bij dit bestemmingplan. Hier volgt een samenvatting.

Inventarisatie risicobronnen

Om na te gaan welke risicobronnen in de omgeving aanwezig zijn is de risicokaart van Noord-Holland geraadpleegd. Op bijgaande uitsnede van de risicokaart staan de risicobronnen in de omgeving (met in groen globaal de planlocatie).



De bronnen die van invloed zijn op het plangebied zijn:

1. De A4
2. Een aardgasleiding
3. Een LPG tankstation
4. Een inrichting met gevaarlijke stoffen

Ad 1. Uit de circulaire blijkt dat op meer dan 200 meter afstand van een aangewezen route gevaarlijke stoffen het aspect externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan de het ruimtegebruik. Buiten deze zone heeft bebouwing nog maar beperkt invloed op het groepsrisico. De A4 bevindt zich op een afstand groter dan 200 m van het te bebouwen gebied. De weg heeft geen PR10-6contour. De A4 is voor SLP niet relevant.

Ad 2. Er is een op de Risicokaart een aardgastransportleiding te zien midden in het plangebied van SLP. De Risicokaart is niet actueel. Deze leiding is inmiddels omgelegd.

Ad 3. Het LPG-tankstation aan de Kruisweg 471 valt onder het BEVI. Het invloedsgebied is 150 m vanaf het vulpunt van de LPG-tank. Het bebouwde deel van SLP valt buiten dit invloedsgebied. Het LPG-tankstation is niet relevant.

Ad 4. Deze inrichting is een afvalverwerkend bedrijf met een GFT-vergister en een opslag van biomethaan. Het is geen BRZO of BEVIbedrijf. Naar alle waarschijnlijkheid bevindt SLP-zuid zich binnen het invloedsgebied van deze inrichting. Gezien de bedrijfsfuncties op SLP-zuid neemt het GR nauwelijks toe. Het plan wordt hierom niet belemmerd.

Daarnaast is de N201 omgelegd. Deze weg loopt nu dwars door het plangebied (zie figuur in paragraaf 1.2). Ook op dit punt is de risicokaart niet actueel. Het besluit om het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten verlopen over de Kruisweg (zie bijlage 12) wordt herzien. De route loopt in de toekomst over de N201. Dit is een risicobron die moet worden getoetst aan de Circulaire Rnvgs) en (alvast op) het Btev. Zie daarvoor de volgende paragraaf. Overige bronnen bevinden zich, gelet op de aard of hoeveelheden van de gevaarlijke stoffen, op dermate grote afstanden, dat effecten van een ongeval het plangebied niet bereiken. Deze bronnen zijn verder buiten beschouwing gelaten.

Verantwoording risico's N201

Er vinden circa 205 LPG-transporten per jaar plaats over de N201. Volgens de Circulaire Rnvgs kan in sommige gevallen de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico achterwege blijven. Om dit te beoordelen zijn in Handleiding Risicoanalyse Transport zogenaamde vuistregels opgenomen. Op basis van de vuistregels kan een goede indicatie worden verkregen of bij een bepaalde vervoersstroom het plaatsgebonden risico kleiner dan 10⁻⁶ per jaar is. Ook kan met behulp van de vuistregels een goede indicatie worden verkregen of het groepsrisico onder 0,1 keer de oriëntatiewaarde blijft. In die gevallen kan de berekening van het plaatsgebonden risico respectievelijk groepsrisico achterwege blijven.

Bij het toepassen van de vuistregels zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- weg buiten de bebouwde kom (80 km/u)
- afstand van 50 m tot de weg
- tweezijdige bebouwing
- personendichtheid van 100 per hectare (Handleiding Verantwoording Groepsrisico geeft 1
- werknemer per 100 m² b.v.o voor de functie industrie en bedrijvigheid)

Daarmee wordt geconcludeerd dat er geen PR10-6-contour is. Het GR ligt onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde. PR en GR hoeven dus niet te worden berekend.

Met deze bevindingen is conform het BTEV artikel 8.2a een beperkte verantwoording groepsrisico afdoende.

5.7.3 Conclusie externe veiligheid

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan.

5.8 Explosieven

5.8.1 Wet- en regelgeving en beleid

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

5.8.2 Onderzoek explosieven

Het plangebied ligt in de nabijheid van Schiphol, dat in de Tweede Wereldoorlog diverse malen gebombardeerd is door zowel Duitse als geallieerde vliegtuigen. Alle (mogelijke) inslagen zijn geregistreerd in het digitale systeem waarin ook de bodemgegevens vastliggen. Op de bommenkaart is te zien dat er ter plaatse van het plangebied geen bominslagen bekend zijn. Het is echter niet uit te sluiten dat er NGE's in het plangebied aanwezig zijn.

5.8.3 Conclusie explosieven

In het kader van de omgevingsvergunning moet voorafgaand aan grondwerkzaamheden aangetoond worden dat er geen NGE's in het plangebied zijn. Daarbij wordt het digitale systeem met 'niet gesprongen explosieven' geraadpleegd. Indien NGE's worden verwacht, zal onderzoek worden uitgevoerd en zullen indien noodzakelijk NGE's worden verwijderd. De beoogde activiteiten zullen pas worden gestart als de locatie is vrijgegeven. Dergelijke onderzoeken staan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.9 Geur

5.9.1 Wet- en regelgeving en beleid

Het algemene uitgangspunt van het Nederlandse geurbeleid is het voorkomen van nieuwe hinder. Als er geen hinder is, hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. De mate van hinder die nog acceptabel is moet worden vastgesteld door het bevoegde bestuursorgaan. Hierbij wordt onder meer de Wet milieubeheer en de Wabo in ogenschouw genomen. Het toetsingskader hierbij is onder meer de Nederlandse emissie Richtlijn.

5.9.2 Onderzoek geur

In het plangebied zijn geen agrarische bedrijven aanwezig waarvoor een minimale afstand tot een geurgevoelig object aangehouden dient te worden. Vanuit bedrijven en milieuzonering worden wel eisen gesteld aan de afstand van een bedrijf tot gevoelige objecten vanuit het aspect geur. De te vestigen bedrijven op SLP zullen dienen te aan de wet- en regelgeving hiervoor.

Er worden geen nieuwe geurgevoelige objecten toegevoegd in het plangebied.

5.9.3 Conclusies geur

Het aspect geur vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan

5.10 Licht

5.10.1 Wet- en regelgeving en beleid

De wetgeving bevat geen normen of grenswaarden voor lichthinder waar een bestemmingsplan aan getoetst moet worden. Het rijksbeleid is gericht op het in beeld brengen, realiseren en veiligstellen van de gewenste leefomgevingkwaliteit door het terugdringen van verstoring door activiteiten op het platteland (geluid, licht, stank). Ook worden het gebruik van energiezuinige (straat)-verlichting bij gemeenten en provincies bevordert met behoud van kwaliteit en (verkeers)veiligheid.

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

5.10.2 Onderzoek licht

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

5.10.3 Conclusies en aanbevelingen

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

5.11 Bedrijven en milieuzoneringen

5.11.1 Wet- en regelgeving en beleid

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

Bedrijven en Milieuzonering

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

Van belang bij milieuzonering is dat;

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

5.11.2 Onderzoek bedrijven en milieuzoneringen

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

Als uitgangspunt is de lijst van bedrijfstypen, zoals die is opgenomen in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' en de lijst van opslagen en installaties. Aan de hand daarvan heeft een selectie plaatsgevonden van activiteiten die overeenkomen met de in het plangebied toegelaten functies. In de daarvoor in aanmerking komende bestemmingen is vervolgens de ten hoogste toelaatbare milieucategorie bepaald. Voor het gehele logistieke bedrijventerrein is gekozen voor milieucategorie 3.2. Daarmee wordt de vestiging van een breed spectrum aan logistieke bedrijven mogelijk gemaakt, waaronder assemblagebedrijven die in deze categorie vallen.

Het plangebied is aangemerkt als een gemengd gebied, dat binnen de invloedssfeer van Schiphol ligt. In de directe nabijheid van het gebied liggen onder meer twee parken (Ringdijkpark en Geniepark), wegen (N201, N196) en woningen.

5.11.3 Conclusie bedrijven en milieuzoneringen

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

5.12 Hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

5.12.1 Wet- en regelgeving en beleid

Luchthavenindelingbesluit

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

20 Ke-contour

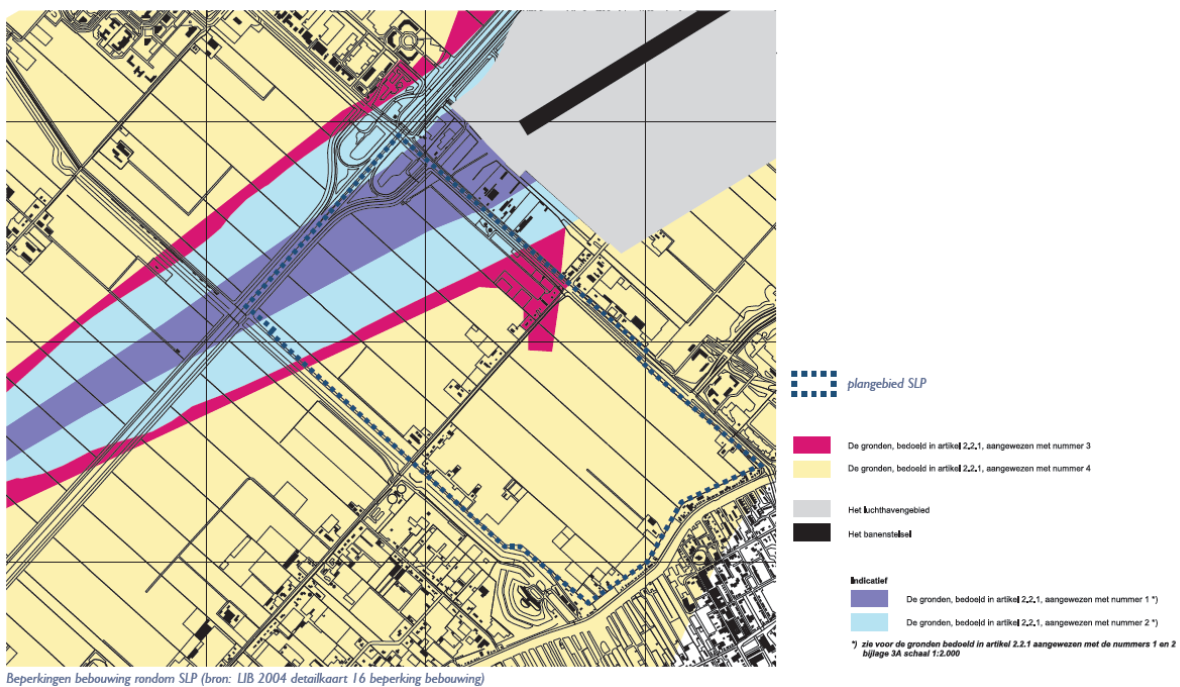
Schiphol heeft voor de toekomst ruimte nodig om uit te breiden. Daarom mogen binnen de zogenaamde 20 Ke-contour geen nieuwe uitleglocaties ten behoeve van woningbouw worden ontwikkeld. Herstructurering en intensivering in bestaand gebouwd gebied zijn binnen de 20 Ke-contour nu en in de toekomst wel mogelijk.

5.12.2 Onderzoek hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

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

Bouwbeperkingen

In het gebied van SLP gelden bouwbeperkingen conform de onderstaande kaart. Met deze beperkingen is bij het ontwerp van SLP rekening gehouden. In het bestemmingsplan zijn regels conform deze beperkingen opgenomen.



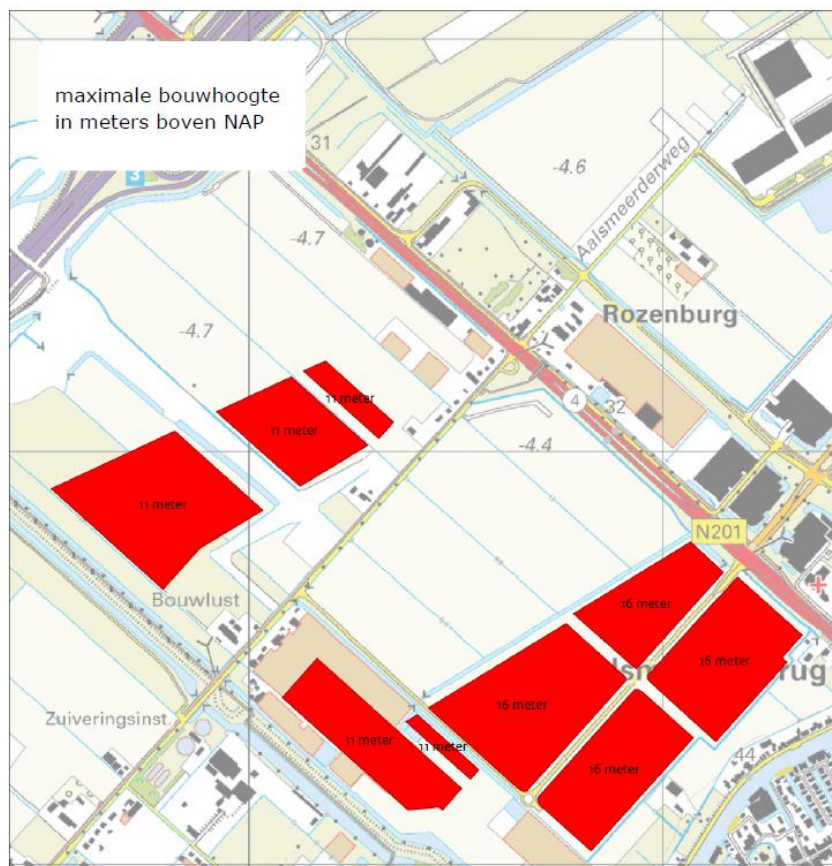
Vogelprotectiegebied

Het plangebied valt geheel binnen het gebied dat beperkingen oplegt ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen. Tot de vogelaantrekkende bestemmingen worden in het Luchthavenindelingbesluit genoemd (artikel 2.2.3): industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen, opslag of verwerking van afvalstoffen, natuurreservaten en vogelreservaten, moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 hectare. Dit laatste geldt voor nieuw aan te leggen water. Met het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die strijdig zijn met het LIB ten aanzien van vogelprotectiegebieden aangezien geen wateroppervlakten worden aangelegd die groter zijn dan 3 hectare.

Hoogtebeperkingen

In het LIB zijn ook hoogtebeperkingen aangegeven. In het ontwerp van SLP is rekening gehouden met de maximale bouwhoogtes. In het bestemmingsplan zijn hiervoor regels opgenomen.

2.3 Schiphol Logistics Park



Het plan is opgenomen in de *Beschrijving bouw- en bestemmingsplannen die worden uitgezonderd van de regels voor vliegveiligheid in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2015)*, zie bovenstaande kaart uit deze bijlage van het LIB. Conform bijlage 7 bij artikel 2.2.2., vijfde lid van het LIB wordt het plan 'Schiphol Logistics Park'; uitgezonderd van artikel 2.2.2., eerste lid, waarbij de voorwaarde geldt dat voorafgaand aan het verstrekken van de omgevingsvergunning de gemeente het concrete ontwerp van het bouwwerk samen met een windhinderonderzoek overlegt aan de ILT, op basis waarvan de ILT moet kunnen constateren dat het ontwerp niet aangepast hoeft te worden vanwege onveilige windhinder voor vliegtuigen.

Er is dus geen verklaring van geen bezwaar nodig, mits binnen de bouwvlakken en conform hoogte wordt gebouwd. Hierbij moet bij de vergunningaanvraag het concrete ontwerp van het bouwwerk, samen met een windhinderonderzoek, overlegd worden aan de ILT.

5.12.3 Conclusie

Het aspect hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer vormt geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan. Bouwplannen zullen voldoen aan het LIB en hieraan getoetst worden, waar nodig zal aanvullend windhinderonderzoek uitgevoerd worden op gebouwniveau. Zo nodig wordt een verklaring van geen bezwaar Wet luchtvaart aangevraagd.

5.13 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

5.13.1 Wet- en regelgeving en beleid

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

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

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

5.13.2 Onderzoek kabels en leidingen

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

5.13.3 Conclusies en aanbevelingen

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

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

5.14.1 Wet- en regelgeving en beleid

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

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

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

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

Voor de beoogde ontwikkeling is een M.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld (*Rozenburg Schiphol Logistics Park M.e.r.-beoordelingsnotitie*, W. Fikken, 2014). Voor een toelichting op deze notitie wordt verwezen naar de onderzoeksnotitie die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

De conclusie van de notitie is dat de ontwikkeling van SLP niet tot belangrijke milieugevolgen zal leiden. Een formeel milieueffectrapport zoals bedoeld in de Wet milieubeheer is daarmee niet nodig.

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

De initiatiefnemer van SLP heeft een aanmeldingsnotitie opgesteld waarin de milieueffecten van de beoogde ontwikkelingen voor SLP zijn beoordeeld. Naar aanleiding van deze notitie komt de gemeente tot de conclusie dat er geen belangrijke negatieve milieueffecten zijn. Hierdoor bestaat er géén noodzaak tot het doorlopen van een volwaardige m.e.r.-procedure.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Exploitatie

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

De gemeente heeft een anterieure overeenkomst gesloten met SLP BV over het op SLP BV te plegen kostenverhaal. Tevens is bepaald dat de gemeente volledig gecompenseerd wordt voor mogelijke planschade die uit het bestemmingsplan voortkomt. Daarmee is het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar.

Met de Provincie Noord-Holland is PM een anterieure overeenkomst gesloten voor de ontwikkeling van SLP Zuid.

6.2 Procedure Wet ruimtelijke ordening

6.2.1 Inspraak

De Wet ruimtelijke ordening kent voor het bestemmingsplan geen verplichting meer voor het voeren van een inspraakprocedure. In de gemeentelijke inspraak verordening is het bieden van inspraak gekoppeld aan beleidsontwikkeling. Het bestemmingsplan geeft uitvoering aan en is in overeenstemming met het gemeentelijke ruimtelijke beleid. In de participatieverordening 2008 is voor het bestemmingsplan geen participatie voorgeschreven. Belanghebbenden kunnen bij de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan hun zienswijzen naar voren brengen. Wel zal voor omwonenden en omliggende bedrijven een informatiebijeenkomst worden georganiseerd. Over de inhoud van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met SLP BV, SADC, provincie Noord-Holland, Arendshoeve en diverse grondeigenaren.

Crisis- en herstelwet

Schiphol Logistics Park (SLP) is aangewezen als gebied waar de gemeente gebruik kan maken van de bestuursrechtelijke versnellingsmogelijkheden van de Crisis- en herstelwet.

6.2.2 Wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. Bro)

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

1. Rijkswaterstaat

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

2. Provincie Noord-Holland

De provincie geeft in haar reactie aan dat het beoogde programma niet geheel past in de afspraken die in Plabekaverband zijn gemaakt. Hier heeft begin 2015 ambtelijk en bestuurlijk overleg over plaatsgevonden hetgeen tot overeenstemming heeft geleid. Aan Provinciale Staten van Noord-Holland zal worden voorgesteld de verbeelding van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en van de Provinciale Ruimtelijke Verordening in overeenstemming te brengen met de in SLP beoogde ontwikkelingen

Reactie gemeente: de toelichting is op dit punt aangepast.

3. Hoogheemraadschap van Rijnland

3.1 Het Hoogheemraadschap heeft een positief wateradvies afgegeven voor het bestemmingsplan.

3.2 Verzocht wordt op de verbeelding nog op te nemen:

- rioolpersgemaal Schiphol Oostlob;
- de rioolpersleiding van rioolpersgemaal Schiphol Oostlob naar de Aalsmeerderweg;
- de rioolpersleiding van rioolpersgemaal Schiphol-Rijk naar de Aalsmeerderweg o.i.

Reactie gemeente:

3.1 Dit is opgenomen in de tekst van de toelichting.

3.2 De beide rioolpersleidingen zijn reeds op de verbeelding opgenomen. Het rioolpersgemaal zal nog worden toegevoegd.

Reacties overige instanties

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

1. Gasunie
2. Stadsregio Amsterdam
3. Liander
4. Stichting Meerhistorie
5. Omgevingsdienst NZKG

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

1. Stadsregio Amsterdam

1.1 Hoofdstuk 4 van de plantoelichting van het voorontwerp bestemmingsplan gaat in op nieuwe ontwikkelingen en de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied. Hierbij zouden we graag zien dat rekening wordt gehouden met twee regionale projecten direct ten noorden van het plangebied. De projecten betreffen de aan te leggen Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-busbaan Hoofddorp – Uithoorn en het HOV-knooppunt 'Schiphol Zuid'. De HOV-busbaan Hoofddorp – Uithoorn wordt in figuur 8 op pagina 25 van de plantoelichting aan de zuidzijde van de Kruisweg (N196) paars gestippeld ingetekend. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de HOV-busbaan echter aan de noordzijde van de N196 is ingepland. Voor het HOV-knooppunt 'Schiphol Zuid' heeft het Dagelijks Bestuur van Stadsregio Amsterdam op 11 december 2014 een voorkeursvariant vastgesteld. Met dit besluit is de Stadsregio van mening dat het OV-knooppunt bij voorkeur gelokaliseerd wordt in de noordoostelijke hoek van het kruispunt Fokkerweg/Kruisweg. Deze locatie heeft enkele implicaties voor het bestemmingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park. Zo wordt op pagina 25 wordt gesteld dat een HOV-halte aan de Naritaweg in aanleg is. Hierbij dient te worden aangemerkt dat dit een tijdelijke halte is, die zal verdwijnen zodra het HOV-knooppunt 'Schiphol Zuid' is gerealiseerd.

1.2 Verder is in de planverbeelding en in figuur 9 op pagina 26 van de plantoelichting de regionale fietsroute langs de Pudongweg en de fiets/voetgangeroversteek over de Kruisweg (N196) aan de oostzijde van de Pudongweg ingetekend. Met de voorkeursvariant van HOV-knooppunt 'Schiphol Zuid' is de fiets/voetgangeroversteek echter aan de westzijde van de Pudongweg ingepland.

1.3 Tot slot attenderen wij u graag nog op de Investeringsagenda's Weg en Openbaar Vervoer (OV) van de Stadsregio Amsterdam, welke in december 2013 door de regioraad zijn vastgesteld. Middels de Investeringsagenda's zijn de ambities van de Stadsregio vastgelegd met betrekking tot regionale weg- en OV-investeringen, en beide vormen een belangrijke uitwerking van het Stadsregionale regionale verkeer- en vervoerplan (RVVP). Naar verwachting wordt in juni 2015 ook een 'Investeringsagenda Fiets' door de regioraad vastgesteld. Deze ontwikkelingen zou u kunnen vermelden in paragraaf 3.2.5 van de plantoelichting van het voorontwerp bestemmingsplan.

Reactie Gemeente:

1.1 In de tekst van de toelichting is de informatie aangevuld en bij de kaart uit de toelichting is een opmerking toegevoegd.

1.2 De tekst van toelichting en kaart is aangepast.

1.3 De toelichting is op dit punt aangepast

2. Liander

Liander ziet graag de 50 kV kabelverbinding bestemd in het bestemmingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park. Zie bijlage voor de ligging van het tracé.

Reactie gemeente:

Het is in Haarlemmermeer niet gebruikelijk een 50 kV kabelverbinding op te nemen op de verbeelding.

6.2.3 Vaststelling bestemmingsplan

In het kader van de vaststelling door de gemeenteraad is het bestemmingsplan op PM ter inzage gelegd.

7 Juridische aspecten

7.1 Algemeen

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

7.2 Opzet regels en verbeelding

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

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken;

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

7.3 Toelichting op de regels en verbeelding

7.3.1. Inleidende bepalingen

In artikel 1 zijn de begripsbepalingen opgenomen. Hierin zijn de (standaard)omschrijvingen van in de regels voorkomende begrippen gedefinieerd. In artikel 2 is de wijze van meten vastgelegd met betrekking tot de verschillende hoogten en oppervlakten van gebouwen en bouwwerken.

7.3.2. Bestemmingsregels en Algemene regels

Bestemmingsomschrijving en specifieke gebruiksregels

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

Bouwregels en bouwvlaksystematiek

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

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

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

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

Flexibiliteitsregelingen

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

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

Relatie met de Wabo

In 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Deze wet heeft inhoudelijk niet zoveel gevolgen voor het bestemmingsplan, maar wel voor de gebruikte begrippen. Dit bestemmingsplan is 'Wabo-proof' gemaakt. Zo is bijvoorbeeld het begrip 'aanlegvergunning' vervangen door het begrip 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden'. Dit bestemmingsplan bevat verder geen aparte procedure regelingen meer. De procedureregels inzake afwijking, wijziging of uitwerking zijn geregeld in de Wabo, respectievelijk de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

7.3.3 Bestemmingen

Artikel 3 Agrarisch

Binnen deze bestemming zijn in beginsel alleen grondgebonden agrarische bedrijven toegestaan. Uitgezonderd zijn intensieve veehouderijen, paardenfokkerij, paardenhouderij, bollenteelt en glastuinbouwbedrijven. Agrarische bedrijfswoningen zijn niet toegestaan. In de regels zijn bouw- en gebruiksbepalingen opgenomen voor agrarische bedrijfsgebouwen, verschillende specifieke bouwwerken, geen gebouwen zijnde en het gebruik van de gronden.

Artikel 4 Agrarisch Tuinbouw

Binnen deze bestemming zijn vollegronds tuinbouwbedrijven toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'glas-tuinbouw' is tevens een glastuinbouwbedrijf toegestaan. Binnen deze aanduiding zijn zowel kassen als bedrijfsgebouwen toegestaan.

De bouwhoogte is 9 meter voor zowel kassen als andere bedrijfsgebouwen. Voor zover er bedrijfswoningen bestaand aanwezig zijn, zijn deze positief bestemd. Nieuwe bedrijfswoningen zijn niet mogelijk gemaakt.

In de regels zijn bouw- en gebruiksbepalingen opgenomen voor agrarische bedrijfsgebouwen, verschillende specifieke bouwwerken, geen gebouwen zijnde en het gebruik van de gronden.

Ter plaatse van de aanduiding 'Cultuur en ontspanning' is een showkas toegestaan met zalenverhuur ten behoeve van recepties, feesten en partijen. Toevoeging van horeca 2 tot maximaal 450 m² en plant gerelateerde detailhandel tot maximaal 900 m² is toegestaan, onder voorwaarde dat deze plaatsvinden binnen de showkas en de ontsluiting plaatsvindt vanaf de Pudongweg op het bedrijventerrein SLP. De oppervlakte van de showkas mag niet uitgebreid worden. Verder is binnen de 900 m² detailhandel verkoop van eigen- en streekgebonden producten toegestaan en is bed & breakfast mogelijk in of bij de (bedrijfs)woning.

Artikel 5 Bedrijventerrein

De gebieden waar nieuwe logistieke bedrijven kunnen worden gerealiseerd, zijn bestemd als 'Bedrijventerrein'. Hier kunnen bedrijfsactiviteiten gevestigd worden gericht op logistiek en logistiek distributieverwant tot bedrijfscategorie 3.2, zoals servicebedrijven voor vrachtwagens, trailerverhuur, dealers vrachtwagens, wasinrichtingen, bankfiliaal, douanekantoor en voorzieningen ten behoeve van beheer en beveiliging. Zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan. Binnen deze bestemming zijn naast bedrijven ook (ontsluitings)wegen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en groen- en watervoorzieningen toegestaan, alsmede duurzame energieopwekking en voorzieningen voor warmte/koudeopslag. Omdat er ook logistieke bedrijven zijn die onder milieucategorie 3.2 vallen, zoals assemblagebedrijven, is voor het gehele bedrijventerrein gekozen voor milieucategorie 3.2.

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

Artikel 6 Groen

De bestemming 'Groen' is opgenomen voor groenvoorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – truckparkeren' is tevens een parkeerterrein voor truckparkeren toegestaan met in achtneming van het bepaalde in artikel 24. Dit houdt verband met het feit dat binnen de bestemmingen groen en verkeer slechts één parkeerterrein voor truckparkeren is toegestaan.

Binnen de bestemming 'Groen' zijn verder o.a. bergbezinkstations en nutsvoorzieningen toegestaan, waaronder brandblusvoorzieningen en kleine gemalen.

Artikel 7 Recreatie

De gronden aan de noordkant van het Geniepark en die in het Ringdijkpark hebben de bestemming 'Recreatie' gekregen. Deze gronden zijn bestemd voor recreatieve voorzieningen en extensieve recreatie met daarbij behorende verhardingen, wandel-, fiets- en ruiterspaden, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen, waaronder brandblusvoorzieningen en kleine gemalen.

Het Ringdijkpark vormt een buffer tussen de bestaande woningen langs de Aalsmeerderdijk en de nieuwe bedrijfsontwikkelingen.

Artikel 8 Tuin

De bestemming 'Tuin' hangt samen met de bestemming Wonen en is gelegd op de voortuinen van de grondgebonden woningen in het plangebied. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het bebouwen van voortuinen niet

wenselijk. Deze bestemming is op dat punt dan ook redelijk restrictief, zij het dat erkers onder voorwaarden wel zijn toegestaan.

Artikel 9 Verkeer

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn ruim bestemd, waar binnen de volgende functies mogelijk zijn: wegen, straten en paden, parkeren, groen en water en speelvoorzieningen, bergbezinkstations, nutsvoorzieningen, waaronder brandblusvoorzieningen en gemalen (maximaal 100 m³). Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken niet meer mag zijn dan 10 meter. Specifieke aanduidingen zijn opgenomen voor een parkeerplaats voor truckparkeren en een bovengrondse oversteekplaats.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – truckparkeren' is tevens een parkeerterrein voor truckparkeren toegestaan met in achtneming van het bepaalde in artikel 24. Dit houdt verband met het feit dat binnen de bestemmingen groen en verkeer slechts één parkeerterrein voor truckparkeren is toegestaan.

Artikel 10 Water

Al het primaire water is als zodanig bestemd. De aanleg van bruggen ten behoeve van langzaam verkeer wordt in deze bestemming mogelijk gemaakt.

Artikel 11 Wonen

Voor in het plangebied gelegen woningen langs de Aalsmeerderweg en de Aalsmeerderdijk is de bestemming Wonen opgenomen. In of bij woningen (bijvoorbeeld binnen uitbouwen) is ook het uitoefenen van een beroep en/of het hebben van een praktijk aan huis toegestaan. Hiervoor geldt wel een maximum oppervlak. Binnen de bestemming wonen zijn ook regels opgenomen voor het bebouwen van bijbehorende gronden, niet zijnde de voortuin.

Artikel 12 Wonen – Voormalig agrarisch bedrijf

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

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

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

7.3.4. Dubbelbestemmingen

Met een dubbelbestemming kunnen ruimtelijk relevante belangen veilig gesteld worden die niet of onvoldoende met "onderliggende" bestemmingen kunnen worden gewaarborgd. Daarbij hebben de met de dubbelbestemming samenhangende belangen in beginsel voorrang op de belangen van de onderliggende bestemming. Het waarborgen van belangen met behulp van een dubbelbestemming leidt tot bijzondere of extra regels.

Leidingen

In het plangebied zijn verschillende leidingen gelegen met een belangrijke (boven)regionale functie op het gebied van gas en olie. De betreffende leidingen zijn voorzien van de dubbelbestemming Leiding met een nadere differentiatie van de hoofdfunctie van de leiding, te weten Leiding - Brandstof, Leiding - Leiding – Gas, Leiding – Riool en Leiding – Water. Het betreft hierbij een dubbelbestemming die in het geval van een belangenafweging dus voorrang heeft boven de eveneens van toepassing zijnde overige bestemming(en) behalve de overige dubbelbestemmingen.

Waarde - Cultuurhistorie Stelling van Amsterdam

De in het gebied gelegen Stelling van Amsterdam en de zone langs de stelling heeft, vanwege de hoge cultuurhistorische waarde van de stelling en het gebied eromheen de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie Stelling van Amsterdam gekregen. Er zijn regels gesteld om de cultuurhistorische waarde te beschermen.

7.3.5 Algemene regels

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

Anti-dubbeltelregel

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

Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening

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

Algemene afwijkingsregels

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

Algemene wijzigingsregels

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

Algemene aanduidingsregels

Geluidzone – industrie

Binnen deze zone zijn geen geluidgevoelige objecten toegestaan, tenzij voor een woning een besluit tot vaststelling van een hogere grenswaarde is verleend vóór de vaststelling van dit plan, dan wel uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het gezoneerd industrieterrein niet hoger zal zijn dan 50 dB(A).

Luchtvaartverkeerszone

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

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

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

Milieuzone – geurzone

Binnen deze zone mag slechts worden gebouwd als de geurbelasting vanwege de rioolwaterzuivering van de geurgevoelige objecten niet hoger is dan de daarvoor geldende grenswaarden.

Overige zone - toevoeging functies

Deze zone ligt over de bestemmingen 'Groen' en 'verkeer' aan de noordzijde van het plan. Binnen deze zone mag maximaal één parkeerterrein voor truckparkeren worden aangelegd.

Wro-zone – wijzigingsgebied

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

7.4 Overgangsrecht

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

Ook het gebruik van gronden en daarop staande opstallen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt – afwijkt van de gegeven bestemming is in het overgangsrecht geregeld. Het afwijkende gebruik mag worden voortgezet of worden gewijzigd in een andere, zolang de afwijking van het bestemmingsplan maar niet vergroot wordt.

In het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) is de tekst van de in een bestemmingsplan op te nemen regels voor het 'overgangsrecht gebruik' opgenomen.

7.5 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridische instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. Het handhavingsbeleid is erop gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

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

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

Overzicht relevante rapporten

- Ruimtelijke onderbouwing ontwikkeling SLP Zuid (Provincie Noord-Holland, 2014)
- Geactualiseerd stedenbouwkundig ontwerp (Khandekar, i.o.v. SLP BV, 2015)
- Ontwerp Beeldkwaliteitsplan SLP (Khandekar, i.o.v. SLP BV, 2015)
- Ruimtelijke onderbouwing ontwikkeling SLP West perceel Eendeveld (Amstelkroon Vastgoed, 2015))
- brief provincie Noord-Holland aanpassingen Plabeka d.d. 20 mei 2015
- *Waterhuishoudingsplan en Rioolstructuurplan Schiphol Logistics Park* (Arcadis, 2014)
- positief wateradvies Hoogheemraadschap van Rijnland d.d. 26 februari 2015
- *Rozenburg Schiphol Logistics Park M.e.r.-beoordelingsnotitie* (W. Fikken, 2014)
- *Vleermuizen in de gemeente Haarlemmermeer*, zomeronderzoek (Altenburg & Wymenga, 2008)
- *Rugstreeppadden in de Haarlemmermeer* (Arda, september 2008)
- *Viskartering van de Haarlemmermeer* (ECologisch, juni 2010)
- *Amfibieënonderzoek Haarlemmermeer* (B&D natuuradvies, 2011)
- *Monitoring vleermuizen vervangingsplan bomen Geniedijk fase 1* (B&D natuuradvies, december 2013)
- *Visinventarisatie en –advies A4 Zone West*, gemeente Haarlemmermeer (bureau Vroegvlieger, januari 2013)
- *Ecoscan SLP* (Royal Haskoning, maart 2004)
- *Notitie inventarisatie rugstreeppadden SLP* (B&D Natuuradvies Amsterdam, mei 2004)
- *Natuurtoets SLP* (actualisatie Ecoscan SLP) (Oranjewoud, februari 2007)
- *Notitie inventarisatie Rugstreeppadden SLP* (B&D Natuuradvies Amsterdam, juni 2007)
- *Natuurtoets onderzoek naar beschermende natuurwaarden* (Oranjewoud, februari 2010)
- *Quickscan Flora en Fauna Ringdijkpark* (Gemeente Haarlemmermeer, december 2012)
- *Ecological quickscan SLP East* (Regelink, maart 2013)
- *Natterjack toad survey SLP East* (Regelink, augustus 2013)
- *Amfibieënonderzoek Rugstreeppadden Ringdijkpark SLP* (Regelink, september 2014)
- *Historisch onderzoek Schiphol Logistics Park e.o. te Rozenburg NH* (Terrascan, 2014)
- *Schiphol Logistics Park (SLP) te Rozenburg, gemeente Haarlemmermeer. Een archeologische bureauonderzoek en een cultuurhistorische verkenning* (ADC ArcheoProjecten, 2014)
- *Onderzoeken Lucht, Geluid en Externe Veiligheid voor bestemmingsplan Schiphol Logistics Park te Schiphol* (LBP Sight, 2014)