

Ruimtelijke onderbouwing aanvraag omgevingsvergunning Schipholweg 1017, 2143 CH Boesingheliede

Atrium advies

Prof. mr. J. Struiksmā

22 juni 2021, herzien 6 januari 2022

Bijlagen:

Quick scan Flora & Fauna Lokatieonderzoek, Schipholweg 1017 in Boesingheliede, 2 mei 2021

Nader Onderzoek Huismus Schipholweg 1017, Boesingheliede, mei/juni 2021

Akoestisch onderzoek Schipholweg 1017 Boesingheliede, 22 december 2021, herzien 6 januari 2022

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de bouw van opslagunits voor zzp'ers. Ten behoeve van dit bouwplan werd op 3 juni 2020 een vergunningaanvraag ingediend.¹ Deze onderbouwing dient ter aanvulling van de reeds bij de vergunningaanvraag verstrekte informatie, die op 5 september en op 28 oktober 2020 en 3 maart 2021 in ruimtelijke onderbouwingen nader werd uitgewerkt.

Het gaat om vervangende nieuwbouw; ter plekke zijn drie opslagloodsen aanwezig met een bvo van 2250 m² en een hoogte van 7,20 m. De aanvraag spreekt van opslagunits, omdat de ondernemers hun werkzaamheden elders uitoefenen en in de units hun materialen/gereedschappen en voorraden bewaren. Ter plekke vinden geen werkzaamheden plaats.

Op 5 mei 2021 werd de aanvraag in ontwerp geweigerd. De nu voorliggende onderbouwing dient ter onderbouwing van de tegen die weigering ingediende zienswijze. Om tegemoet te komen aan de in het ontwerpbesluit geformuleerde bedenkingen, is een plan ontwikkeld om in het zogenaamde voorterrein van Schipholweg 1017 twee solitaire bouwvolumes te bouwen, waarin 4 opslagunits voor zzp'ers worden gerealiseerd. Het totale aantal opslagunits in de herziene aanvraag wordt 23. Dit wordt bereikt door het aantal units in het achterterrein terug te brengen naar 19, met behoud van het bouwvolume en verschijningsvorm.

Om verder tegemoet te komen aan de gemeentelijke bedenkingen, zijn een quick scan ecologie en een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze zijn als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Over de wijziging van de eerder ingediende aanvraag is ambtelijk vooroverleg gestart. Er is afgesproken dat de beslissing op de zienswijze zal worden uitgesteld totdat duidelijkheid is ontstaan

¹ Het zaaknummer is 9652248. Het OLO-aanvraagnummer is OLO-5214375.

over de vergunbaarheid van een herziene aanvraag waarin zowel de units op het achterterrein als de 4 units in het voorterrein zijn meegenomen.

De nu voor u liggende ruimtelijke onderbouwing heeft dus betrekking op de herziene aanvraag.

1.2 Ligging en begrenzing van het project

Het project vindt plaats op het kadastrale perceel Haarlemmermeer, sectie AB, perceel 856.

Verwezen wordt naar het uittreksel kadastrale kaart zoals opgenomen in de vergunningaanvraag.

1.3 Bestemmingsplaninformatie en afwijking van het bestemmingsplan

1.3.1 Gebruik

Ter plaatse is het bestemmingsplan Buitengebied Noord van toepassing. De bestemming is Bedrijf, geregeld in art. 6. Ter plekke zijn toegelaten bedrijven die in een bij het plan behorende lijst zijn opgenomen, en wel tot en met categorie 3.1. De functie opslag wordt niet genoemd in de lijst van toegelaten bedrijven. Het gaat om sbi-code 52.10.9: Opslag in distributiecentra en overige opslag (niet in tanks, koelhuizen e.d.) In de meest recente versie van de lijst die bij Bedrijven en milieuzonering (VNG) hoort en die ook door de gemeente zal worden gebruikt, valt dit soort opslag in categorie 2. Burgemeester en wethouders kunnen op grond van art. 6.5 van het bestemmingsplan meewerken aan de vestiging van bedrijven die niet zijn genoemd, maar die naar hun aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden te behoren tot de categorie die maximaal is toegestaan binnen de betreffende bestemming. Bovendien mogen het geen risicovolle inrichtingen zijn als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen en het Vuurwerkbesluit.

Op grond van milieu-hygiënische overwegingen zijn er geen redenen om geen medewerking te verlenen aan het voorgenomen gebruik.

1.3.2 Bebouwing

1.3.2.1 Oppervlakte

Gebouwen moeten binnen een op de kaart aangegeven bouwvlak worden gebouwd. Dit bouwvlak heeft voor het perceel van aanvrager een grootte van 2250 m². De bouwvlakken zijn ingetekend volgens de bestaande situatie en zijn dus conserverend van aard. In de toelichting bij het bestemmingsplan zijn geen stedenbouwkundige overwegingen te vinden die de conserverende aanpak ter plekke kunnen onderbouwen.

Het eerder ingediende bouwplan overschrijdt de bebouwingsgrenzen aan de voor- en de westelijk zijkant met ongeveer 4 m, zodat ongeveer 300 m² zich buiten het bouwvlak bevindt.

Het tweede bouwplan bevindt zich buiten de bebouwingsgrenzen en heeft een oppervlakte van 400 m². De totale overschrijding bedraagt dus 700 m².

De overschrijding van het eerste bouwplan wordt ingegeven door overwegingen van verhuurbaarheid en optimaal gebruik van het perceel. De opslagunits worden ontsloten door een interne route die voldoende ruimte moet bieden om te manoeuvreren met bestelauto's en kleine trucks. De overschrijding van het tweede bouwplan dient om tegemoet te komen aan de gemeentelijke wens om in het voorterrein een bouwvolume te realiseren dat kan dienen ter afscherming van het eerste bouwplan.

1.3.2.2 Hoogte

De volgens het bestemmingsplan maximaal toelaatbare goothoogte is 5 m, de maximale bouwhoogte is 8 m.

Het eerste bouwplan blijft met een hoogte van 4,5 m binnen de toegestane hoogtematen. Datzelfde geldt ook voor het tweede bouwplan, dat een goothoogte heeft van 4,5 m en een nokhoogte van 6,5 m.

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Ter plekke zijn drie verouderde opslagloodsen aanwezig met een bvo van 2250 m² en een hoogte van 7,20 m.

2.2 Omschrijving project en toekomstige situatie

Ter vervanging van de verouderde loodsen zullen 23 opslagunits voor zzp'ers worden gebouwd met een bvo van 2327 m². 19 units hebben een hoogte van 4,5 m; 4 hebben een hoogte van 6,5 m. De zzp'ers oefenen hun werkzaamheden elders uit en gebruiken de units om hun verkoopvoorraad, materialen en gereedschappen op te bergen. Ter plekke vinden geen werkzaamheden plaats. Vergelijkbare opslagunits zijn te vinden op het perceel Schipholweg 871. Een overzicht van de aldaar gevestigde ondernemers werd eerder in deze procedure ter beschikking gesteld. De bouw wordt uitgevoerd zonder ramen of ventilatiemogelijkheden. Hierdoor zijn de units uitsluitend geschikt als opslagruimte. Ook is er geen water of wc in de units aanwezig.

2.3 Participatie

Het perceel Schipholweg 1017 maakt deel uit van een kleinschalig bedrijventerrein. Ter plekke staan nog op enkele percelen woningen. Het project houdt niet een ingrijpende wijziging in ten opzichte van het bestaande gebruik. Het bebouwde oppervlak neemt iets toe van 2250 m² naar 2279 m², en de bebouwingshoogte wordt fors lager. Er is geen reden om te veronderstellen dat er bedenkingen zullen zijn van omwonenden en belanghebbenden. Er is daarom niet voorzien in participatie.

2.4 Planologische en stedenbouwkundige onderbouwing

Ter plekke zijn bedrijven toegelaten die in een bij het plan behorende lijst zijn opgenomen, en wel tot en met categorie 3.1 van de lijst behorende bij Bedrijven en milieuzonering. De beoogde opslagfunctie valt in categorie 2, maar is niet in de (verouderde) lijst opgenomen zoals die bij het bestemmingsplan is gevoegd. Naar aard, omvang en milieugevolgen is de opslagfunctie vergelijkbaar met de wel genoemde bedrijfssoorten.

Boesingheliede was van oorsprong een lintbebouwing van simpele woningen van arbeiders die bij de grote boerderijen werkten. De gemeente heeft indertijd kavels uitgegeven om een woonhuis met schuur te bouwen. Deze kavels waren 12,5 m breed en 100 meter diep. De achterliggende gedachte was dat deze landarbeiders zelf wat vee konden houden en groenten voor eigen gebruik verbouwen.

In de 60 er jaren kwamen supermarkten in opkomst en verviel de behoefte om zelf vee te houden en groente te verbouwen. Aannemers kwamen toen op het idee deze tuinen te kopen en er loodsen voor de verhuur op te bouwen. Vele huiseigenaren haptten toe. Hierdoor was het ook mogelijk om meerdere loodsen aan elkaar te bouwen om zo grotere verhuuroppervlakten te scheppen.

De gemeente stelde als eis dat de gebouwen een "agrarisch gezicht" moesten hebben, dus een puintdak. Destijds was dat ideaal omdat overspanningen makkelijker met een puintdak te bereiken

waren en men deze met het destijds geprezen materiaal, asbest golfplaten, kon dekken. Het werden dus simpele ongeïsoleerde loodsen met asbestdaken.

Het bedrijventerrein heeft zich destijds ontwikkeld vanuit een situatie waarin eigenaren van woningen aan de Schipholweg achter hun woning een tuin hadden. Die tuinen zijn verworven door aannemers die daarop loodsen bouwden ten behoeve van de verhuur.

Gaandeweg is in de afgelopen tientallen jaren een transformatie ingezet, waarbij het aantal woningen, mede in verband met de aanleg van de vijfde baan van Schiphol, sterk is gereduceerd. De bedrijfsgebouwen zijn soms vernieuwd en veranderd. Op sommige plekken zijn die gebouwen meer in de richting van de Schipholweg geplaatst, in andere delen, zoals op en bij het projectperceel, is sprake van een onbebouwd voorterrein. De haakse oriëntatie van de gebouwen in het bestemmingsplan 'Buitengebied Noord' is bewaard gebleven. De dakvormen zijn gedifferentieerd: er zijn gebouwen met een kap, maar ook platte daken komen voor.

In het bestemmingsplan 'Buitengebied Noord' is de bestaande stedenbouwkundige situatie vastgelegd door bebouwingsgrenzen om de aanwezige gebouwen te trekken. Dat is ook gebeurd op het perceel waar het project betrekking op heeft. In het voorterrein is geen bebouwing toegestaan.

Uit het advies dat door de gemeentelijke werkgroep ruimtelijke advisering naar aanleiding van de op 3 maart 2021 gedateerde versie van deze ruimtelijke onderbouwing heeft uitgebracht, blijkt dat de werkgroep van mening is dat de bebouwing achter op het terrein meer zal moeten aansluiten bij de kenmerkende bebouwing in dit gebied.

Verder is de werkgroep van mening dat op het voorerf een solitair volume zou moeten worden toegevoegd. Daarmee zou het perceel beter aansluiten bij de kenmerkende structuur van het polderlint Schipholweg. De achterliggende bebouwing zou daardoor minder opvallen, wat het voorstelbaar zou maken dat deze wat groter wordt en iets buiten het bouwvlak zou vallen.

In het kader van deze opmerkingen is, zoals eerder vermeld, een herziening gemaakt om in het voorerf aparte bouwvolumes te realiseren, die worden voorzien van een puntdak. Ook in het achterterrein zal de laatste rij units worden voorzien van puntdaken.

Gegeven de benodigde uitstraling zal het terrein worden ingericht met kwalitatief hoogwaardige materialen. Om de aantrekkelijkheid voor mussen te verhogen zal worden voorzien in een aantal heggen.

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

Van het Rijksbeleid zijn het Luchthavenindelingsbesluit (Lib) en de Ladder duurzame verstedelijking relevant.

3.1.1 Lib

3.1.1.1 Aanwezige personen LIB3

Het perceel bevindt zich in de zone LIB3. De opslagunits zijn op te vatten als beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in art. 1.1.1, lid 1, onder d, Lib, jo. art. 1, lid 1, onderdeel b, Besluit externe veiligheid inrichtingen. Volgens art. 2.2.1b, lid 2, Lib, zijn nieuwe beperkt kwetsbare objecten met een kantoor- of bedrijfsfunctie in de zone LIB3 toegestaan, mits het aantal werknemers dat er verblijft niet meer dan 22 per hectare bedraagt.

Voor een correcte toepassing van deze norm moeten we een correctiefactor berekenen om vervolgens het gemiddeld aantal aanwezige personen te kunnen bepalen.² Daarbij kunnen we niet van gegeneraliseerde gegevens voor industrie uitgaan. De opslagunits worden uitsluitend gebruikt voor opslag en niet voor het verrichten van werkzaamheden.

Het gaat in de aanvraag om 23 opslagunits op een terrein van 0,4245 ha. Per unit is sprake van één gebruiker (zzp'er). Er zijn geen bezoekers. In een ruime schatting³ kunnen we ervan uitgaan dat een gebruiker per dag maximaal een uur aanwezig is om goederen te halen en te brengen: vanaf 7 uur een half uur en aan het eind van de dag, rond 18.00 uur, nog een half uur. Een vergelijkbaar gebruik vindt plaats in de eerder genoemde opslagunits aan de Schipholweg 871. Gemakshalve gaan we ervan uit dat dit gebruik ook in het weekend plaats vindt.

Het aantal aanwezigen wordt gecorrigeerd voor hun verblijftijd. De correctiefactor voor 23 zzp'ers gedurende 1 uur per dag, 7 dagen per week is: $(1u/24u) \times (7\text{dagen}/7\text{dagen}) = 0,04$. Het gemiddeld aantal aanwezige zzp'ers is: 23 personen $\times$ correctiefactor 0,04 = 0,92 personen

Het gemiddeld aantal personen per ha perceeloppervlak bedraagt 1,08 personen/0,4245 ha = 2,17 personen per ha.

Dit aantal blijft onder de grens zoals genoemd in art. 2.2.1b, lid 2 Lib.

3.1.1.2 Bouwhoogte

Ter plekke zijn loodsen aanwezig met een hoogte van 7,20 m. Veertien units krijgen een hoogte van 4,5 m en negen, in overleg met stedenbouw vanwege de eis van een puntdak, een hoogte van om en nabij 8 m, beide ten opzichte van het afgewerkte voorterrein.

Op grond van art. 2.2.2, lid 1, Lib, zijn op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het Lib (Maatgevende kaart toetshoogtes) geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden. Ter plekke heeft het voorterrein een hoogte van ongeveer -4 m NAP.⁴ De Maatgevende kaart staat voor het bouwperceel een hoogte van 1, respectievelijk 2 m boven NAP toe. De beide bouwplannen moeten worden beschouwd als vervangende nieuwbouw in de zin van art. 2.2.2a, lid 3, onder b Lib. Veertien units vallen binnen de ter plekke geldende toetshoogte; voor negen geldt dat deze grosso modo overeenkomen met de hoogte van de nu aanwezige loodsen. Het totale volume van die loodsen wordt door het tweede bouwplan niet overschreden.

3.1.1.3 Externe veiligheid LIB 5

Inleiding

Op grond van art. 2.2.1d, lid 2, Lib, moet voor gronden die zijn gelegen binnen de zone LIB 5 de wijze worden beschreven waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Beschrijving verschillen bestaande, nieuwe situatie en analyse

Het perceel Schipholweg 1017 bevindt zich in de nabijheid van de zogenaamde Polderbaan, en dus in de zone LIB5.

² Stappenplan ter beschikking gesteld door Omgevingsdienst Noordzeekanaal (maart 2021).

³ De ervaring met 33 units op Schipholweg 871a (zelfde eigenaar) leert dat de werkelijke frequenties nog veel lager liggen.

⁴ <https://www.ahn.nl/ahn-viewer>.

Het gaat hier niet om woningbouw, maar om een bedrijfsfunctie, waar, zoals in par. 3.1.1.1 is uitgelegd, een zeer beperkt aantal personen aanwezig zal zijn. In de huidige situatie zijn drie opslagloodsen aanwezig met een bvo van 2250 m² en een hoogte van 7,20 m. Het gaat bij het project om vervangende nieuwbouw. Het project wordt ten dele buiten de bebouwingsgrenzen van het geldende bestemmingsplan gerealiseerd.

Als de locatie getroffen wordt door een neerstortend vliegtuig wordt de bebouwing geheel of gedeeltelijk verwoest. De aanwezige personen kunnen hierdoor (dodelijk) slachtoffer worden.

Waarschijnlijkheidsbepaling

De kans dat een vliegtuig neerstort op een bepaalde locatie rond luchthaven Schiphol is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om als persoon op een bepaalde locatie rond de luchthaven te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. Binnen het LIB 3 gebied is dit plaatsgebonden risico groter dan 10-6 per jaar (oftewel eens per miljoen jaar), maar kleiner dan 10-5 per jaar (eens per 100000 jaar). De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter.

Beschrijving maatregelen en zelfredzaamheid

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen om de kans op meerdere slachtoffers op de grond te beperken. Bij vliegtuigen zijn dat maatregelen die de kans dat zich een ongeval voordoet verkleinen. Hiervoor gelden internationale regels waar de sector aan moet voldoen. In het kader van de planontwikkeling zijn geen realistische maatregelen te treffen die de effecten van een vliegtuigongeval beperken. Vanuit het Bouwbesluit 2012 gelden strenge eisen in verband met de bestrijdbaarheid van een ramp nabij een bouwwerk. Toch is de realiteit dat er voor de personen in het getroffen gebouw weinig mogelijkheden zullen zijn om zichzelf in veiligheid te brengen. Voor vluchten is immers geen tijd en gewone gebouwen bieden nu eenmaal onvoldoende bescherming tegen de risico's van een daarop neerstortend vliegtuig. Dit betekent dat de aandacht vooral uitgaat naar een goede bereikbaarheid van de projectlocatie, vluchtroutes voor omstanders en een adequate hulpverlening. De eisen vanuit het Bouwbesluit 2012 zijn wel van belang voor de mogelijkheden voor personen die zich in de directe nabijheid van de ramplocatie bevinden om te schuilen voor secundaire branden.

De opzet van het project is zodanig dat er – als dat nog mogelijk is in verband met de aard van een vliegtuigcrash – ruime mogelijkheden zijn om te vluchten in de richting van de Schipholweg.

De locatie Schipholweg 1017 is uitstekend bereikbaar voor voertuigen in het kader van rampenbestrijding en hulpverlening. De Schipholweg heeft ter plekke een directe aansluiting op de ventweg die voor de locatie langsloopt. De locatie zelf is zonder belemmering voor voertuigen toegankelijk.

Vanwege de nabijheid van luchthaven Schiphol is de veiligheidsregio voorbereid op een vliegtuigongeval. De veiligheidsregio beschikt over een “Calamiteitenplan Vliegtuigongevallen”. Zodra zich een ongeluk voordoet treedt dit plan in werking. De werkwijze, taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken instanties zijn hierin nauwkeurig beschreven. Het calamiteitenplan wordt voortdurend aangepast naar aanleiding van de evaluatie van daadwerkelijke optredens bij incidenten en oefeningen.

De veiligheidsregio is voorbereid op het crisistype luchtvaartincidenten

De Wet Veiligheidsregio's verplicht veiligheidsregio's tot het beschikken over een crisisorganisatie (artikel 16). Deze crisisorganisatie – die wordt beschreven in een crisisplan – moet voorbereid zijn op de bestrijding van branden, rampen en crises die zich volgens het door de veiligheidsregio (ook verplicht) opgestelde regionaal risicoprofiel kunnen voordoen. In het kort bestaat zo'n crisisorganisatie uit multidisciplinaire teams van politie, brandweer, geneeskundige hulpverlening en gemeenten die zich richten op bronbestrijding, redding, hulpverlening, opvang en nazorg.

Dit risicoprofiel wordt eens per 4 jaar geactualiseerd. Op basis van dit risicoprofiel stelt de veiligheidsregio een beleidsplan op om de crisisorganisatie zo goed als mogelijk voorbereid te houden. Het crisistype luchtvaartongeval is een van de typen die worden genoemd in het regionaal risicoprofiel van de veiligheidsregio. Naast de generieke voorbereiding van de crisisorganisatie, bestaat er ook specifieke voorbereiding voor luchtvaartongevallen. Die bestaat met name uit een (multidisciplinair) calamiteitenplan luchtvaartongevallen en veel gezamenlijke trainingen en oefeningen van de brandweer.

Conclusie

In vergelijking met de bestaande situatie draagt de onderhavige ruimtelijke ontwikkeling niet bij aan een significante toename van het aantal potentiële slachtoffers op de grond in geval van een vliegtuigongeluk. Gelet op de geringe ongevalskans en de (zeer) beperkte omvang van de ontwikkeling, is het bovendien zeer onwaarschijnlijk dat precies hier een vliegtuig zal neerstorten. Er is daarom geen reden om vanwege de mogelijkheid van een vliegtuigongeval van de beoogde ontwikkeling af te zien.

3.1.2 Ladder duurzame verstedelijking

Het project betreft de vervanging van bestaande loodsen met een bvo van 2250 m² door units met een gezamenlijk bvo van 1875 m² op een bestaand stedelijk gebied. Er is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening.

3.2 Provinciaal beleid

In de Omgevingsverordening NH 2020 zijn voor deze locatie geen beperkingen te vinden die zich verzetten tegen het project. Dit is evenmin het geval in de Omgevingsvisie NH2050.

3.3 Regionaal beleid

In het regionaal beleid zijn geen op het project betrekking hebbende beperkingen te vinden.

3.4 Gemeentelijk beleid

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 zijn geen uitgangspunten te vinden die specifiek betrekking hebben op het perceel in kwestie of de directe omgeving daarvan.

Het boogde aantal parkeerplaatsen is in overeenstemming met het gemeentelijke parkeerbeleid.

Er zijn geen andere beleidsstukken bekend die relevant zouden zijn voor het project.

3.5 Bezonnig

Het project heeft geen gevolgen voor de bezonningsituatie van de omliggende percelen.

Hoofdstuk 4 Resultaten onderzoeken milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

Er zijn geen relevante archeologische en cultuurhistorische waarden.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

De opslagfunctie ten behoeve van zzp'ers valt in categorie 2 van de lijst behorende bij Bedrijven en milieuzonering. Het bestemmingsplan staat ter plekke functies toe tot en met categorie 3.1. Vanuit milieutechnisch oogpunt zijn er geen belemmeringen.

4.3 Bodem

Gegeven het historisch gebruik zijn er geen bodemtechnische beperkingen.

4.4 Explosieven

Niet van toepassing.

4.5 Externe veiligheid

Het project heeft geen gevolgen voor de externe veiligheid.

4.6 Wet natuurbescherming (ecologie)

Om de eventuele gevolgen voor natuurwaarden in beeld te brengen is een quick scan flora en fauna uitgevoerd. Het desbetreffende rapport is als bijlage bij deze onderbouwing gevoegd. Op basis van deze quick scan is een vervolgonderzoek uitgevoerd naar huismussen. Ook dit rapport is bijgevoegd. De conclusie van beide onderzoeken is dat er geen belemmeringen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming.

4.6a Stikstofdepositie

Het betreft een kleinschalig bouwproject, terwijl de beoogde functie geen stikstofdepositie tot gevolg zal hebben. Uitsluitend als in de direct omgeving van het projectgebied Natura 2000-gebieden aanwezig zouden zijn, zou een berekening moeten plaatsvinden van de depositie ten gevolge van de bouwwerkzaamheden. Er zijn in de omgeving van het projectgebied echter geen Natura 2000 gebieden, zodat deze berekening achterwege kan blijven.

4.7 Geluid

Ten westen van het terrein waar het project wordt gerealiseerd, bevinden zich twee woningen: Schipholweg 1023 en 1025.

Het project voorziet niet in de vestiging van een geluidgevoelige functie. Het gebruik van de units zal geen geluidproductie met zich brengen.

Het gebruik van de units brengt een kleine hoeveelheid autoverkeer mee. Het gaat om 23 bestelbussen, die in de ochtend en in de middag aankomen en na gemiddeld genomen een half uur weer vertrekken via de parallelweg van de Schipholweg. Voor zover het gaat om rijgeluid op het loodsterrein zelf, wordt dit geïsoleerd door de situering van de units en tussenliggend afscheidingsmuren.

Ter nadere onderbouwing van conclusies over het geluidsaspect is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het desbetreffende rapport is als bijlage bij deze onderbouwing gevoegd. De conclusie van het rapport is dat de realisering van het project geen verandering zal brengen in het nu bestaande geluidsniveau aan de waarneempunten van de twee woningen aan de Schipholweg.

4.8 Geur- en lichthinder

De beoogde functie zorgt niet voor geur- en of lichthinder.

4.9 Kabels en leidingen

Dit aspect is niet relevant.

4.10 Luchthavenindelingsbesluit

Verwezen zij naar 3.1.1. Het project voorziet niet in een vogels aantrekkende functie.

4.11 Luchtkwaliteit

Het project draagt niet bij aan de luchtverontreiniging.

4.12 Milieueffectrapportage

Er is geen rapportageverplichting.

4.13 Monument

Dit aspect is niet relevant.

4.14 Privaatrechtelijke belemmeringen

Deze zijn niet aanwezig.

4.15 Verkeer, parkeren en ontsluiting.

Het project heeft betrekking op 23 opslagunits. Er is voorzien in 35 parkeerplaatsen, verspreid over het terrein.

Het parkeerbeleid is neergelegd in *het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018* (<https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2018-10128/1/bijlage/exb-2018-10128.pdf>)

Op blz. 7 is aangegeven dat Boesingheliede wordt aangemerkt als een niet-stedelijk gebied. Uit blz. 8 valt af te leiden dat de ligging buiten de bebouwde kom is. Uit de tabel op blz. 9 blijkt dat uit de bandbreedte in de tabel met parkeernormen het maximum moet worden gekozen.

In de parkeernormentabel komt de functie “bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf” voor. Deze moet van toepassing geacht worden. In een niet-stedelijk gebied buiten de bebouwde kom is de bandbreedte 0,80/ 1,05/ 1,30 per 100 m² bvo. Als we uitgaan van 2327 m² bvo, komen we tegen een maximale norm uit op 30 parkeerplaatsen.

Het project voldoet dus aan de parkeernorm. De ontsluiting vindt plaats op de aanwezige parallelweg. Gegeven het niet-intensieve gebruik van de opslagunits, is er in vergelijking met de bestaande situatie geen relevante verkeersaantrekkende werking.

4.16 Wateraspecten

Het project heeft geen gevolgen voor de waterhuishouding

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

Er zijn geen verhaalbare exploitatiekosten in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening. Evenmin is er een planschaderisico.