



RAPPORT

Hoofddorp, dienstgebouw NS

Ruimtelijke onderbouwing nieuwbouwplannen

Klant: NS Stations

Referentie: I&BBF2402-100-166_R20170221_D0.1

Versie: 0.1/Concept

Datum: 21 februari 2017

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 2202
3500 GE Utrecht
Netherlands
Industry & Buildings
Trade register number: 56515154

+31 88 348 55 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com/npc **W**

Titel document: Hoofddorp, dienstgebouw NS

Ondertitel: Hoofddorp, ruimtelijke onderbouwing dienstgebouw
Referentie: I&BBF2402-100-166_R20170221_D0.1
Versie: 0.1/Concept
Datum: 21 februari 2017
Projectnaam: Hoofddorp dienstgebouw
Projectnummer: BF2402-100-166
Auteur(s): ir. Jan Willem Bouman, Adriaan Koopman MSc

Opgesteld door:

Gecontroleerd door: Ing. Alco Aalten

Datum/Initialen:

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel van de onderbouwing	4
2	Situatie	5
2.1	Beschrijving	5
2.2	Afwijking ten opzichte van het bestemmingsplan	8
3	Haalbaarheid ten aanzien van beleid	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid: bestemmingsplannen	11
4	Haalbaarheid ten aanzien van relevante omgevingsaspecten	12
4.1	Ruimtelijke aspecten	12
4.1.1	Stedenbouw	12
4.1.2	Natuur en landschap, groen	12
4.1.3	Infrastructuur, verkeer en parkeren, bereikbaarheid hulpdiensten	12
4.1.4	Water	13
4.1.5	Bluswatervoorziening en brandweer opstelplaats	13
4.2	Milieu aspecten	13
4.2.1	Bodem	13
4.2.2	Ecologie	14
4.2.3	Geluid	14
4.2.4	Luchtkwaliteit	15
4.2.5	Bedrijven en milieuzonering	15
4.2.6	Externe veiligheid	15
4.3	Overige aspecten	17
4.3.1	Archeologie en cultuurhistorie	17
4.3.2	Maatschappelijke aspecten	17
4.3.3	NGE	17
4.3.4	Kabels en leidingen	18

5	Economische uitvoerbaarheid	18
5.1	Financiële haalbaarheid	18
5.2	Planschade	18
6	Conclusie	19

Bijlagen

Naar de volgende, separaat ingediende bijlagen en rapportages wordt in deze onderbouwing verwezen:

- Quick scan Flora en Fauna emplacement NedTrain Hoofddorp, Royal HaskoningDHV, kenmerk WAT__R001_20170125_ Quickscan Hoofddorp_D01, concept 31 januari 2017
- Nulsituatie bodemonderzoek, toekomstige locatie NedTrain Hoofddorp, Antea Group, projectnr 245053-29, 26 augustus 2014
- Watervergunning, Hoogheemraadschap van Rijnland, nr V64269, 30 december 2016

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Door NS Stations wordt een aanvraag ingediend voor een Wabo-vergunning voor een dienstgebouw op het opstelterrein in Hoofddorp. NS Stations voorziet onder andere binnen het NS-concern in huisvesting van de verschillende dochterbedrijven binnen NS. In dit geval betreft dat NS Reizigers en NedTrain.

Voor NS Reizigers, dat zich volledig concentreert op het reizigersvervoer van NS, is het emplacement Hoofddorp een startplaats voor treinverbindingen en daardoor ook een opstapplaats voor machinisten en conducteurs.

NedTrain is de dochteronderneming van NS die zorgdraagt voor onderhoud en schoonmaak van het materieel van NS en andere vervoerders. Voor schoonmaak van treinen maakt NedTrain onder andere gebruik van het opstelterrein in Hoofddorp waar treinen tussen de ritten en in de nachturen 'in overstand' worden opgesteld. Op het emplacement zijn aan de zuidoostkant van de doorgaande sporen (inclusief de Hogesnelheidslijn) zogenaamde schoonmaakperrons aangelegd van waaraf het schoonmaakpersoneel de trein kan bereiken. Vooral voor dit schoonmaakpersoneel is een adequate uitvalsvoorziening nodig waar mensen zich kunnen omkleden, kunnen verblijven en gebruik kunnen maken van sanitaire voorzieningen. Daarnaast zijn enkele storingsmonteurs aanwezig voor noodzakelijke kleine reparaties.

Feitelijk is een aantal ondersteunende dienstgebouwen onlosmakelijk verbonden met de processen op een spooremlacement. Op dit moment is daar niet meer adequaat in voorzien. Het nieuw te bouwen dienstgebouw vervangt het bestaande gebouw dat om twee redenen moet wijken.

Het bestaande gebouw is allereerst van tijdelijke aard en in 1992 geplaatst op basis van een tijdelijke vergunning. De technische staat van het gebouw is van dien aard dat vervanging door een hoogwaardiger en duurzamer huisvesting aan de orde is.

De tweede reden is een potentiële wijziging in de lay-out van de sporen. Door ProRail is als infrabeheerder een plan opgesteld om het aantal opstelsporen uit te breiden; de bestaande diensthuisvesting staat in dat plan in de weg. Bij de vervanging wordt een positie gekozen die een toekomstige spoorontwikkeling niet belemmert.

Het nieuwe dienstgebouw voorziet evenals het bestaande gebouw in een werkplaats, een uitvalsbasis voor de storingsmonteurs, magazijnruimte, kleed- en wasruimtes, vergaderruimtes, kantoren en een kantine.

1.2 Doel van de onderbouwing

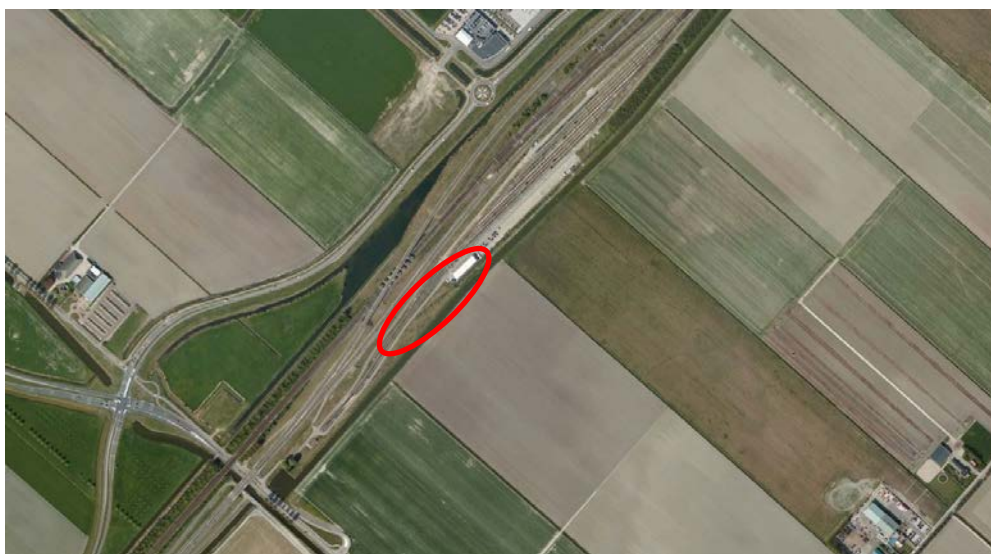
Het bestemmingsplan voorziet niet in de gevraagde bouwoppervlakte en toegestane bouwhoogte. Bij de plaatsing van het huidige pand is een tijdelijke vergunning verleend, een wijziging van of ontheffing op bestemmingsplan was daardoor geen vereiste. Het nieuwe gebouw vraagt om een permanente status en dito vergunning, waardoor de beperkingen van het bestemmingsplan wel aan de orde zijn. In deze onderbouwing worden de aan de orde zijnde en bepalende aspecten nader toegelicht.

2 Situatie

2.1 Beschrijving

De locatie is gelegen op het opstelsterrein van ProRail en NedTrain en bekend als het volgende adres: Bennebroekerweg 477, 2132MD Hoofddorp.

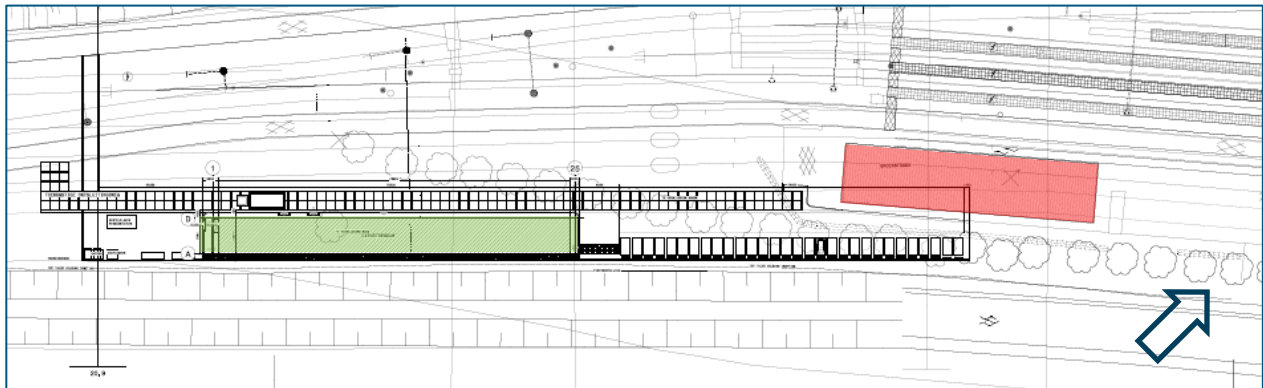
Zowel het bestaande als het nieuw te bouwen dienstgebouw ligt aan de zuidwestkant van het opstelsterrein. In onderstaande afbeelding is het gebied rood omcirkeld. Het bestaande gebouw aan de noordkant blijft gehandhaafd tot het nieuwe gebouw aan de zuidkant ervan gebruiksklaar is. Daarna zal het oude gebouw worden verwijderd en zal de bestrating worden afgewerkt.



Afb 1: situatie



Afb 2: situatie ingezoomd



Afb 3: situatie, bestaande gebouw in rood, nieuw gebouw in groen



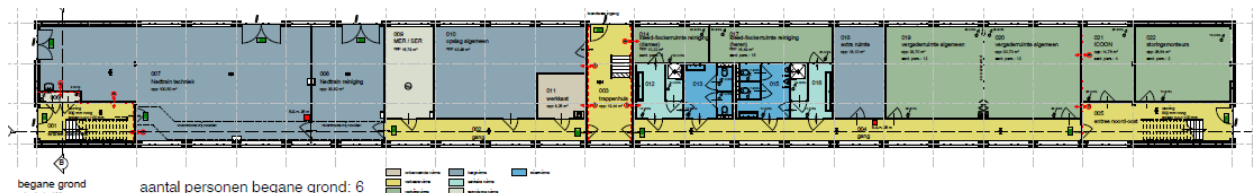
Afb 4: bouwlocatie op de voorgrond, bestaande dienstgebouw op de achtergrond

De nieuwbouw is bewust zo dicht mogelijk langs de watergang geprojecteerd vanwege de ruimte die mogelijk aan de noordwestkant gevraagd wordt voor aanleg van extra sporen. Aan de zuidoostkant van de watergang is landbouwgrond gelegen. De dichtstbijzijnde bewoning ligt op ca. 590 meter afstand.



Afb.5: agrarisch gebied aan de zuidoostkant

Op de locatie is een langwerpig gebouw gepland met een footprint van ca. 7,75 x 77,0 meter. De hoogte bedraagt ca. 7,15 m.



Afb 6, plattegrond begane grond



Afb 7, plattegrond verdieping



Afb 8, noordwest gevel (emplacement zijde)

De geplande bouw voor NS Reizigers NedTrain wordt gevormd door een modulaire systeem dat een ingetogen, maar zorgvuldige detaillering en uitstraling kent. Dit sluit aan bij NS- en NedTrain beleid om dienstgebouwen niet te prominent vorm te geven omdat zij ondergeschikt zijn aan zowel het primaire proces van het reizigersvervoer als de omgeving waarin zij staan.

Ten opzichte van de bestaande omgeving steekt deze ingetogen uitstraling positief af; het vormt een strakke afscherming van het emplacement met de vele sporen en de doorkruising door de hoger gelegen hogesnelheidslijn. Richting het agrarische gebied aan de zuidoostkant straalt het gebouw door gevelindeling, materiaal- en kleurgebruik een rustig beeld uit. In vergelijking met het bestaande tijdelijke gebouw is de uitstraling van hoogwaardiger kwaliteit.

Voor het volledige ontwerp wordt verwezen naar de apart ingediende tekeningen.

Vergelijkbare gebouwen zijn eerder gerealiseerd in o.a. Alkmaar, Enschede en Zutphen. Onderstaande foto's geven daarvan een indruk.



Afb. 9: referentiebeelden materiaal- en kleurgebruik NedTrain gebouw Alkmaar

2.2 Afwijking ten opzichte van het bestemmingsplan

De bouwlocatie valt onder het bestemmingsplan Graan voor Visch Zuid (april 2013). Het nieuwe dienstgebouw heeft een grondoppervlakte van ca. 600 m² en telt 2 verdiepingen. De totale nuttige vloeroppervlakte bedraagt ca. 1020 m². De hoogte van de gevel bedraagt ca. 7,15 meter boven maaiveld. Voor het gehele opstelsterrein geldt binnen het bestemmingsplan artikel 12: Verkeer – Railverkeer. Daarbij horen de volgende bepalingen:

12.1. Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer- Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegvoorzieningen;
- b. dienstwegen en parkeervoorzieningen;
- c. een tunnel ter plaatse van de aanduiding 'tunnel';
- d. groen;
- e. bergbezinkbassins;
- f. kunstwerken;

met daarbij behorend(e):

- g. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- h. voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit, zoals geluidsschermen en luchtkwaliteitschermen;
- i. nutsvoorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:

- j. kunstobjecten;
- k. reclame-uitingen.

12.2. Bouwregels

12.2.1. Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de maximale oppervlakte van een gebouw voor de in artikel 12 lid 1 onder a. aangegeven functie bedraagt 250 m²;
- b. de bouwhoogte mag niet meer zijn dan 4 meter;
- c. toegestaan zijn bergbezinkbassins met een diepte van niet meer dan 4 meter

12.2.2. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

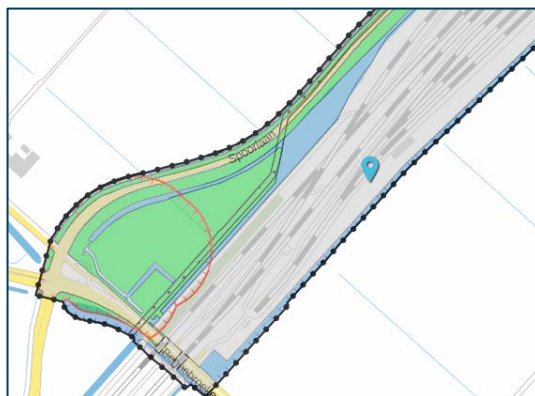
- a. de hoogte niet meer mag zijn dan 12 meter;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' is een onderdoorgang toegestaan.

Het bestemmingsplan anticipeert tevens op de vestiging van een tankstation op de hoek van de Spoorlaan en de Bennebroekerweg. De locatie van de bouwaanvraag van NS Stations ligt echter ruimschoots buiten de risicocontouren van een LPG-installatie op dit tankstation. Hieruit vloeien derhalve geen beperkingen voort.

Een klein deel van de bouwlocatie maakt volgens Ruimtelijkeplannen.nl ook deel uit van het bestemmingsplan Hoofddorp A4 zone West (juli 2004); dit is echter vervangen door het bestemmingsplan Graan voor Visch Zuid met de vaststelling daarvan in april 2013.



Afb.10 bestemmingsplankaart



Afb.11 bestemmingsplankaart detail

Het bouwplan wijkt op twee punten af van de bepalingen in het bestemmingsplan: de oppervlakte van het gebouw (600 m² i.p.v. 250 m²) en de toegestane bouwhoogte (7,15 m i.p.v. 4 m). Als gevolg van deze afwijking wordt in de aanvraagprocedure voor de omgevingsvergunning naast de bouwcomponent tevens de RO-component meegenomen. De onderbouwing maakt deel uit van de vergunningcomponent RO.

3 Haalbaarheid ten aanzien van beleid

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De SVIR is de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Als belangrijkste doelen voor de periode tot 2028 vermeldt de SVIR:

- verbetering concurrentiekracht;
- verbetering bereikbaarheid;
- verbetering leefomgeving, milieu en water.

De Rijksoverheid wil de concurrentiekracht van Nederland onder meer vergroten door een goede bereikbaarheid. Voorliggende ontwikkeling draagt indirect bij aan deze goede bereikbaarheid en daarmee aan dit beleid.

Conform het systeem van de Wro heeft het SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en daarnaast het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Een toets van dit plan aan genoemde besluiten volgt direct hierna.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Barro de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Het Barro bevat echter geen regels die concreet van toepassing zijn op dit plangebied. Het Barro vormt geen belemmering voor dit voornemen.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Bij alle ruimtelijke plannen streeft het Rijk naar zorgvuldige afwegingen en heldere besluitvorming. Dit doet het Rijk via het Bro. Het besluit bevat bepalingen over de inrichting en de beschikbaarstelling van ruimtelijke plannen. Daarnaast bevat het besluit onder andere bepalingen over de vormgeving, inhoud en motivering van ruimtelijke plannen, de watertoets, overgangsrecht voor bestaande gebouwen, bouwwerken of bestaand gebruik, het afhandelen van planschadeverzoeken alsmede bepalingen over het exploitatieplan en subsidieregelingen. Indien en voor zover deze bepalingen mede relevant zijn voor deze ruimtelijke onderbouwing wordt hieraan voldaan.

In Artikel 3.1.6 van het Bro wordt de ladder de ladder voor duurzame verstedelijking uiteengezet. Het Bro stelt dat bij elk ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

De ladder heeft als doel een zorgvuldige ruimtelijke afweging te maken om tot zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies te komen, met een goede onderbouwing van nut en noodzaak. Voorliggende ontwikkeling voorziet in sloop en nieuwbouw van een kantoorpand in gebruik door Nedtrain, gebonden aan de naastgelegen opstellocatie voor treinen. Het zal geen plek bieden voor andere bedrijven. Het plan zal derhalve niet leiden tot onaanvaardbare leegstand van kantoorruimte in de regio van het plangebied. Derhalve is het doorlopen van de ladder niet noodzakelijk.

Conclusie: voorliggende ruimtelijke onderbouwing is in overeenstemming met het ruimtelijk beleid van het Rijk.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te zullen realiseren. Het uitgangspunt van de structuurvisie is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water, en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en een beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen genoemd. De drie hoofdbelangen zijn:

- klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast (bijvoorbeeld door waterberging), voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
- ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
- duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

Op de structuurvisiekaart is het plangebied van dit bestemmingsplan aangewezen als bestaand bebouwd gebied. De structuurvisie bevat weinig specifiek beleid ten aanzien van deze gebieden.

Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken

Wel specifiek is het streven van de Provincie naar een goede bereikbaarheid omdat deze cruciaal is voor verdere economische ontwikkeling van de provincie. De Provincie Noord-Holland wil bestaande verkeers- en vervoersnetwerken zo goed mogelijk benutten. Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheids- en duurzaamheidsopgave. In algemene zin wil de Provincie daartoe dat de snelheid, frequentie, service en comfort van het openbaar vervoer wordt verhoogd. Voorliggende ontwikkeling is in lijn met dit beleid.

Structuurdragers van provinciaal belang

Structuurdragers van provinciaal belang zijn medebepalend voor de identiteit en beleving van het Noord-Hollandse landschap. Het kan gaan om lijnvormige structuren, of om samenhangende objecten met een unieke verschijningsvorm in Noord-Holland. Voorliggende ontwikkeling is gelegen in een zogenaamd droogmakerijenlandschap.

De gemeente Haarlemmermeer heeft in het vigerende bestemmingsplan aangegeven dat in het plangebied geen cultuurhistorisch relevante objecten aanwezig zijn. Evenmin is er sprake van archeologische waarde. Zie ook paragraaf 4.3.1.

Ruimtelijke Verordening Noord-Holland (versie 15 januari 2016)

Bij de Structuurvisie hoort een Provinciale ruimtelijke verordening (PRV). Daarin staan de regels waaraan bestemmingsplannen, wijzigings- en uitwerkingsplannen, beheersverordeningen en (tijdelijke) omgevingsvergunningen, waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan, dienen te voldoen. Voor dit plan zijn de volgende artikelen relevant omdat de locatie betrekking heeft op door de Provincie aangewezen gebieden voor:

Artikel 11 Locaties voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen bestaand bebouwd gebied

Artikel 26 Gebieden voor grootschalige en gecombineerde landbouw

Artikel 32 Windturbines

Echter, voorliggende ontwikkeling is niet zodanig relevant in het kader van deze artikelen dat rekening gehouden dient te worden met de opgenomen regels.

Conclusie: voorliggende ruimtelijke onderbouwing is in overeenstemming met het ruimtelijk beleid van de Provincie Noord-Holland.

3.3 Gemeentelijk beleid: bestemmingsplannen

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (ontwerp)

Door middel van deze visie wil de gemeente "de samenhang laten zien van plannen en gewenste toekomstige ontwikkelingen". Het is een belangrijk ruimtelijk instrument waarin de inrichting van de ruimte beschreven wordt en dat de basis vormt voor alle bestemmingsplannen. Er staat bijvoorbeeld in hoofdlijnen in waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd mag worden.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat iedere gemeente in een of meer structuurvisies haar ruimtelijk beleid moet vastleggen. De al eerder door de gemeenteraad vastgestelde Toekomstvisie Haarlemmermeer is het vertrekpunt voor de strategie achter de structuurvisie. Hierbij is aandacht voor zowel de ruimtelijk-fysieke inrichting als voor de sociaal-maatschappelijke, economische en bestuurlijke inrichting. De ambities, de langetermijnvisie op Haarlemmermeer en grote maatschappelijke opgaven vormen tezamen de contouren van de structuurvisie. De structuurvisie wordt daarna (ruimtelijk) verder geconcretiseerd in onder meer de deelstructuurvisie voor Hoofddorp en bestemmingsplannen.

Aanvullend is het Bestemmingsplan Hoofddorp Graan voor Visch Zuid van april 2013 leidend voor het beleid van de gemeente Haarlemmermeer. De afwijking van dit bestemmingsplan waartoe deze Ruimtelijke Onderbouwing is opgesteld, is beschreven in paragraaf 2.2.

Conclusie: voorliggende ruimtelijke onderbouwing is in overeenstemming met het ruimtelijk beleid van de gemeente Haarlemmermeer.

4 Haalbaarheid ten aanzien van relevante omgevingsaspecten

4.1 Ruimtelijke aspecten

4.1.1 Stedenbouw

Vanuit het rijksbeleid ligt een sterke nadruk op mobiliteit en bereikbaarheid. De spoorwegen vervullen daarin een belangrijke rol. Emplacementen en bijbehorende dienstgebouwen zijn daarbij randvoorwaardelijke voorzieningen. In de Structuurvisie en de Provinciale Verordening Noord-Holland 2040 is het gehele bestemmingsplangebied aangewezen als bestaand bebouwd gebied.

De gemeentelijke deelstructuurvisie 2030 laat aan de noordwestkant van het spoortracé een mogelijke verdere ontwikkeling van een bedrijventerrein zien. Dit vormt geen enkele belemmering voor het gebruik van het spoortracé. Verder staat optimalisatie van bereikbaarheid en verkeersstructuur op de agenda; benutting van het spoortracé past in dit beleid.

Qua welstand valt het gebied onder 'beperkt regime onbebouwd gebied'. In de directe omgeving ontbreekt het aan bebouwing om op voorhand aan te refereren. De landelijke omgeving vraagt om een vormgeving die het karakter handhaaft of versterkt. De ingetogen en strakke vormgeving van het gebouw past daarbij.

Conclusie: op grond van het bovenstaande bestaan er vanuit stedenbouwkundig perspectief geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van dit project.

4.1.2 Natuur en landschap, groen

Het terrein grenst aan de zuidoostkant aan agrarisch gebied. Er is sprake van een zeer open landschap waar tussen de kavels vrijwel geen substantiële begroeiing aanwezig is. Op het emplacement zelf is sprake van een bomenrij (essen van beperkte omvang). Van deze bomenrij zullen de laatste 17 stuks aan de zuidkant van de rij moeten wijken voor de plaatsing van het nieuwe dienstgebouw en het verleggen van infrastructuur en parkeervoorzieningen. Nog bestudeerd wordt de optie om aan de zuidkant van de nieuwbouw tot herplant van een aantal essen over te gaan. Het gebouw zou daarmee ingepast worden in een onderbroken bomenrij.

De aangrenzende watergang wordt volledig ongemoeid gelaten.

Het bestemmingsplan bevestigt de afwezigheid van grote bomen en bossen en stelt dat op het gebied van flora en fauna geen knelpunten te verwachten zijn in de voorziene bestemmingen en ontwikkelingen.

Conclusie: gezien de beperkte impact van het nieuwe dienstgebouw bestaan er vanuit perspectief van landschap geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van dit project.

4.1.3 Infrastructuur, verkeer en parkeren, bereikbaarheid hulpdiensten

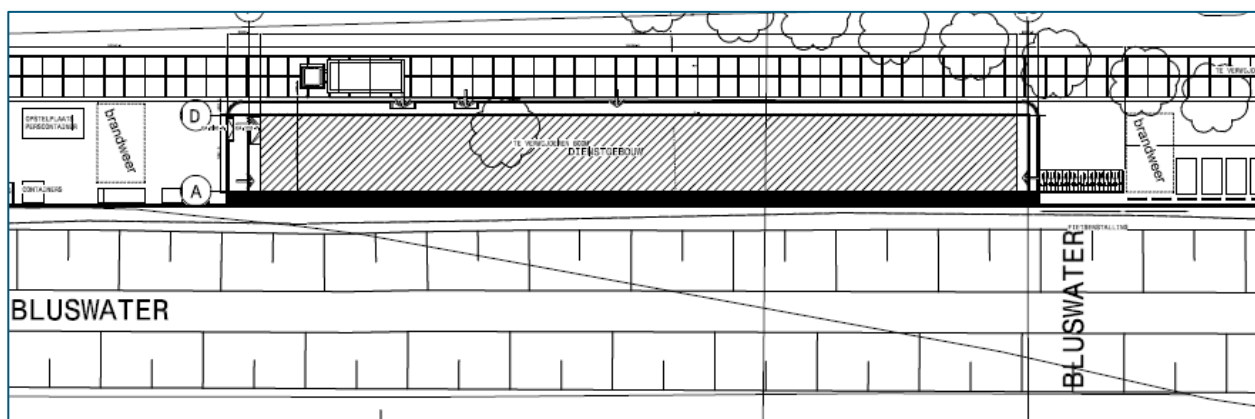
Als gevolg van de nieuwbouw wordt de indeling van het terrein gewijzigd; de bestaande parkeerplaatsen worden verplaatst naar de strook direct grenzend aan het nieuwe dienstgebouw. Ook de infrastructuur zelf zal worden aangepast aan de nieuwe positie van gebouw en parkeerplekken. In oppervlakten en aantallen vinden feitelijk geen veranderingen plaats ten opzichte van de bestaande situatie. Hetzelfde geldt voor de bereikbaarheid van hulpdiensten; het gebouw is direct tot aan de entrees benaderbaar. De ontsluiting is onveranderd via de entree tot het emplacement aan de Bennebroekerweg.

Conclusie: de nieuwe situatie geeft vanuit dit perspectief geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van dit project.

4.1.4 Water

In de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' d.d. 18 november 2016 is tevens de component 'watervergunning' ingevuld. Naar aanleiding van de ingediende gegevens heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland op 30 december 2016 vergunning verleend (Watervergunning nr V64269, als separate bijlage ingediend bij het vervolg van de vergunningaanvraag). Daarmee kan worden verondersteld dat het perspectief water geen belemmeringen biedt voor de uitvoerbaarheid van dit project.

4.1.5 Bluswatervoorziening en brandweer opstelplaats



Afb. 12, brandweervoorzieningen

Op de herziene terreintekening van 20 januari 2017 staan de opstelplaatsen voor brandweer en de bluswatervoorzieningen aangegeven. De opstelplaatsen bevinden zich aan de kopse enden van het gebouw. Bluswater kan worden onttrokken aan de watergang direct naast het gebouw.

4.2 Milieu aspecten

4.2.1 Bodem

Op grond van het Bro dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden 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. Middels een bodemonderzoek (overeenkomstig de NEN 5740) is de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie vastgesteld. Het bodemonderzoek is als separate bijlage ingediend bij de vergunningaanvraag (Rapport Antea, Nulsituatie Bodemonderzoek Toekomstige locatie NedTrain te Hoofddorp, 26 augustus 2014, kenmerk 245053-29).

In het bodemonderzoek zijn op enkele plaatsen licht verhoogde concentraties in de grond en het grondwater aangetroffen, echter overtreffen deze niet de interventiewaarden. De resultaten vormen derhalve geen milieuhygiënische belemmering voor het toekomstige gebruik van de locatie als dienstgebouw met parkeerplaatsen voor NedTrain. Voornoemde conclusies zijn gebaseerd op het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van dit onderzoek. De bodem is geschikt voor de beoogde functie.

Conclusie: de ontwikkeling is uit oogpunt van de bodemgesteldheid aanvaardbaar.

4.2.2 Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. De Nederlandse wetgeving regelt de bescherming van natuur in de Wet Natuurbescherming.

De Wet Natuurbescherming draagt zorg voor een duurzame instandhouding van alle inheemse flora en fauna. In dit kader dient te worden onderzocht of er geen schade aan soorten wordt toegebracht. Afhankelijk van de kwetsbaarheid van de soort zijn er verschillende beschermingsregimes van toepassing. Door Royal HaskoningDHV is op 25 januari 2017 een quickscan flora en fauna uitgevoerd, vastgelegd in de rapportage Quickscan flora en fauna emplacement NedTrain Hoofddorp, 31 januari 2015, kenmerk WATBF2402-100-166R00.1D01 (als separate bijlage ingediend bij de vergunningaanvraag). Deze rapportage is geen gerichte inventarisatie van soorten, maar brengt in de eerste plaats in beeld welke soorten verwacht worden op basis van habitatgeschiktheid. Dit is gedaan op basis van al beschikbare gegevens, een veldbezoek en een interpretatie van de veld –en bureaustudie gegevens. Aan de hand van de verzamelde gegevens is een effectbeoordeling opgesteld waar vervolgens conclusies voor vervolgstappen uit zijn getrokken. Onderstaand een korte samenvatting van de onderzoeksresultaten en vervolgstappen:

- Er worden een aantal zwaarder beschermde soorten verwacht in het plangebied; vleermuizen en broedvogels. Verder worden er algemene soorten amfibieën en grondgebonden zoogdieren verwacht; hiervoor geldt de zorgplicht.
- Effecten op broedvogels kunnen voorkomen worden door te werken buiten het broedseizoen of vestiging van broedvogels te voorkomen door het gebied tijdig ongeschikt te maken voor broedvogels.
- Om de functie van de bomenrij voor vleermuizen te bepalen is jaarrond (van mei tot en met oktober) vervolgonderzoek naar vleermuizen noodzakelijk.
- Kansen voor natuur; rondom het nieuw te bouwen dienstgebouw is het waardevol om inheemse loofbomen (es, meidoorn, sleedoorn) aan te planten voor de leefbaarheid van de buitenomgeving van het gebouw en een uitbreiding van de groenstrook waar vogels, zoogdieren, amfibieën en ongewervelden gebruik van kunnen maken als onderdeel van hun leefgebied.

Conclusie: met inachtneming van de aangegeven vervolgstappen bestaan er vanuit ecologisch perspectief geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van dit project. Aan beschreven mitigerende maatregelen zal invulling gegeven worden tijdens de uitvoering van het project. Vervolgonderzoek naar aanwezigheid van vleermuizen zal vóór de realisatie van het project worden uitgevoerd.

4.2.3 Geluid

In de Wet geluidhinder zijn eisen voor toelaatbare geluidbelasting opgenomen. De geluideisen zijn alleen van toepassing op geluidgevoelige bestemmingen die gelegen zijn binnen de geluidzone van een geluidbron. Een geluidzone is een gebied aan weerszijden van het spoor, van een weg of rond een bedrijven/industrieterrein. Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs, instellingen voor hoger beroepsonderwijs, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen.

De kantoorlocatie die middels voorliggende ruimtelijke onderbouwing planologisch mogelijk wordt gemaakt is niet geluidgevoelig in het kader de Wet geluidhinder en behoeft derhalve geen toetsing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt aanvullend beschouwd dat de voorgenomen bouw van de kantoorlocatie een vervanging betreft van de oude kantoorlocatie die gesloopt wordt. In feite betreft de ontwikkeling derhalve een voortzetting van de kantoorlocatie met bestaande akoestische situatie. Voorts wordt aangedragen dat de nieuwe locatie niet dichterbij het spoor zal komen te staan, maar er zelfs iets verder van weg gelegen is.

Conclusie: bovenstaande beschouwend is de ontwikkeling uit oogpunt van geluid aanvaardbaar.

Separaat van deze onderbouwing en de aanvraag omgevingsvergunning wordt de wijziging in de situatie verwerkt in de vigerende milieuvergunning van het totale emplacement, waarin onder andere het dienstgebouw is opgenomen. Houder van deze vergunning is ProRail, door hen zal dan ook een milieuneutrale verandering op de milieuvergunning worden gemeld. Bedoeling is dat dit in maart 2017 zal plaatsvinden.

4.2.4 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2, Wet milieubeheer (Wm)). Artikel 5.16 Wm (eerste lid) geeft aan hoe en onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (opgesomd in het tweede lid) kunnen uitoefenen in relatie tot luchtkwaliteitseisen. Als aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van een stof;
- een project is genoemd of past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Wat betreft de in en rond het plangebied optredende emissie, kan worden opgemerkt dat er in feite geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, aangezien een bestaand kantoorpand gesloopt wordt en nieuwbouw wordt gepleegd. Tevens zullen hetzelfde aantal mensen werkzaam zijn in het kantoor na sloop-nieuwbouw.

Nieuwe ontwikkelingen die voorzien in een toename met niet meer dan 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij één ontsluitingsweg kunnen onder "niet in betekenende mate" (NIBM) worden geschaard, zoals geregeld in de Regeling NIBM. Hiermee wordt voldaan aan artikel 5.16 lid c van de Wet milieubeheer.

Conclusie: bovenstaande beschouwend is de ontwikkeling uit oogpunt van luchtkwaliteit aanvaardbaar.

4.2.5 Bedrijven en milieuzonering

Bedrijfsactiviteiten kunnen hinder voor de (woon-)omgeving veroorzaken door lawaai, onaangename geuren, stof, trillingen, verkeers- en parkeeroverlast. Daarom is het nodig om bedrijfsactiviteiten (of andere functies die het leefmilieu belasten) op een aanvaardbare afstand van woningen of andere hindergevoelige functies te situeren, al dan niet gecombineerd met het treffen van speciale maatregelen. Voor de milieuzonering in dit plan is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG, 2009).

In het plangebied zijn geen bedrijfsmatige activiteiten toegestaan met hinder voor de omgeving. Tevens zijn er geen activiteiten in de nabijheid van het plangebied die van invloed zijn op de functies in het plangebied. Voorliggende ontwikkeling behoeft derhalve niet beschouwd te worden in het kader van bedrijven en milieuzonering.

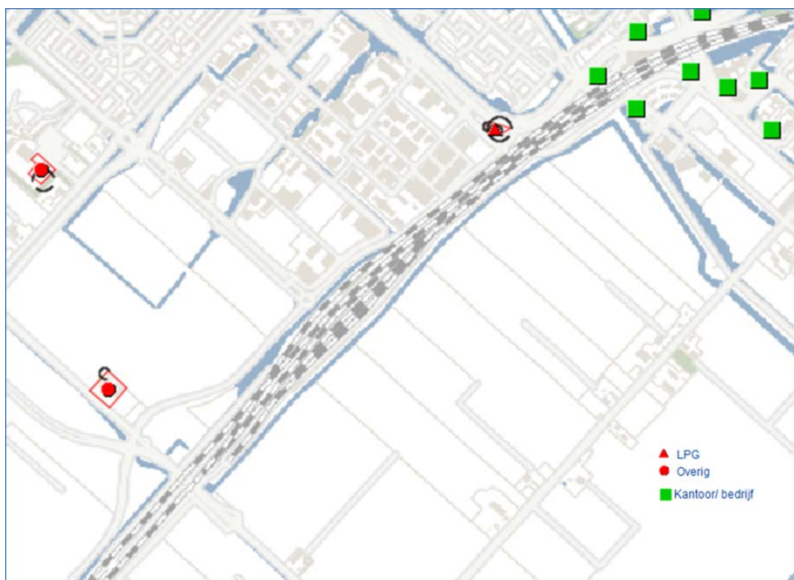
4.2.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan dient een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituatie. Hierbij dienen risicobronnen in het plangebied en in de omgeving ervan in kaart gebracht te worden en getoetst te worden aan de risicomaten plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Onderzocht is in hoeverre externe veiligheid een rol speelt binnen het plangebied. Specifiek moet hierbij worden onderzocht of er risicobronnen zijn die voor de ontwikkeling binnen het plangebied relevant zijn. Daarbij moeten de volgende twee vragen worden beantwoord:

1. Laat het plangebied risicobronnen toe?, en/of
2. Staat het plangebied kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toe?

Voorliggende ontwikkeling maakt geen inrichtingen mogelijk waarvan de risicocontouren het plangebied beïnvloeden, of nabijgelegen kwetsbare objecten. Het plangebied staat tevens geen kwetsbare objecten of beperkt kwetsbare objecten toe. In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen risicobronnen met een invloedsgebied en/of veiligheidsafstand gelegen over het plangebied. Dit betekent dat voor het plan geen risicobronnen relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid en daarmee wordt voldaan aan de wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid.



Afb. 13, Risicokaart Interprovinciaal Overleg (www.Nederland.risicokaart.nl)

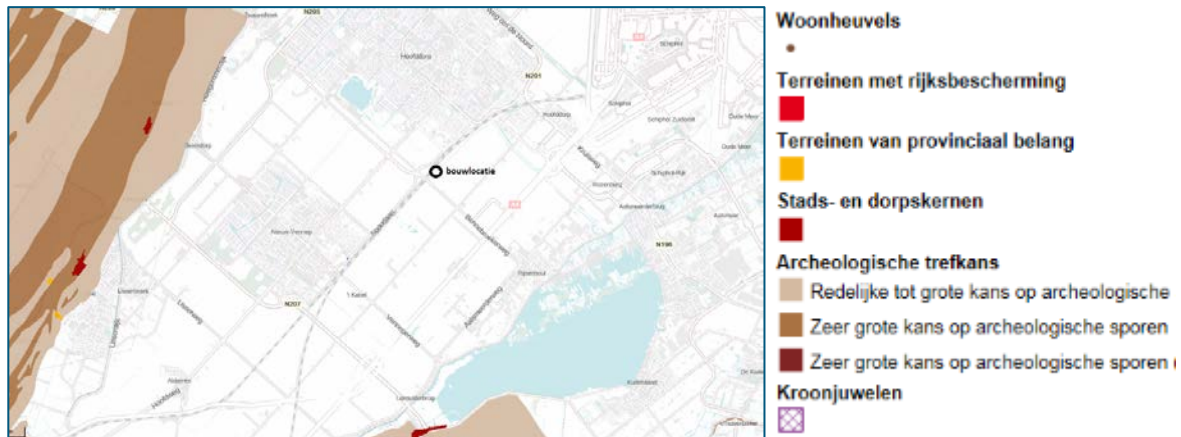


Afb. 14, Risicocontouren potentieel LPG station hoek Bennebroekerweg/Spoorlaan (toelichting bestemmingsplan Graan voor Visch, april 2013)

4.3 Overige aspecten

4.3.1 Archeologie en cultuurhistorie

De gemeente Haarlemmermeer heeft voor de gehele polder aangegeven op welke plekken en in welke gevallen archeologisch onderzoek vereist is. In het plangebied komen geen aardkundige monumenten of aardkundig waardevolle gebieden voor. De omvang van het plangebied blijft ruimschoots binnen de grenzen die bepalen dat een archeologisch onderzoek aan de orde is.



Afb. 15, archeologische kaart

Met betrekking tot cultuurhistorie geeft het bestemmingsplan aan dat uitsluitend een voormalige boerderij aan de hoofdweg als cultuurhistorisch waardevol is aangemerkt. Het gebied kent geen rijksmonumenten.

4.3.2 Maatschappelijke aspecten

De te doorlopen vergunningprocedure is de complexe procedure, vanwege de strijdigheid met het bestemmingsplan. Omdat de situatie (zowel fysiek als qua gebruik) feitelijk niet wijzigt ten opzichte van de huidige en de dichtstbijzijnde bewoning zich op afstand van de locatie bevindt, is ervoor gekozen om niet voorafgaand aan het proces tot overleg met omwonenden over te gaan. Uitgangspunt daarbij is dat belanghebbenden niet of nauwelijks effecten zullen ondervinden van de aanpassingen. Zienswijzen die het plan wezenlijk kunnen beïnvloeden zijn redelijkerwijs dan ook niet te verwachten.

Het gelijkblijvende gebruik impliceert tevens dat de verkeersstromen van medewerkers onveranderd zullen blijven en dat het plan noch in negatieve, noch in positieve zin effect zal hebben op de lokale werkgelegenheid.

4.3.3 NGE

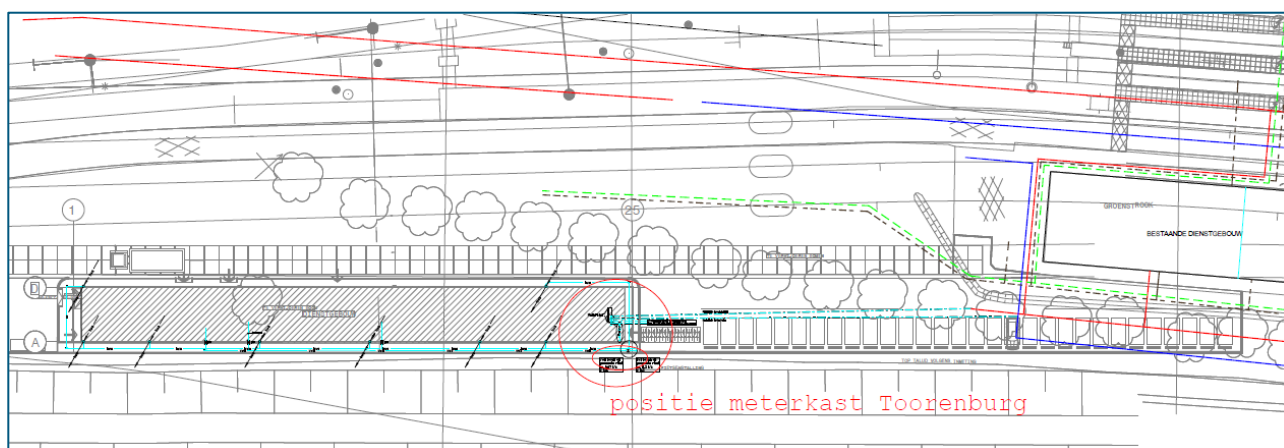
Niet gesprongen conventionele explosieven (NGCE) vormen een risico voor de uitvoering van werkzaamheden. Het is van belang dat de kans op het aantreffen van explosieven in het onderzoeksgebied nader bekeken wordt.

Het plangebied was ten tijde van WO II nog niet als spoorgebied ingericht en derhalve geen voor bombardementen gevoelige locatie. De enige aanleiding tot verdenking bestaat uit de nabijheid van luchthaven Schiphol. Aangenomen mag echter worden dat bij de recente aanleg van de sporen voor de Hogesnelheidslijn al onderzoek naar NGCE is verricht. Gezien het geconstateerde geringe risico wordt daarom voorgesteld om voor de aanvang van de werkzaamheden een PRA (Projectgebonden Risico Analyse) en, indien daartoe aanleiding wordt gevonden, een CE-opsporingsonderzoek te verrichten of anders detectie ter plaatse uit te voeren tijdens de graafwerkzaamheden.

Verdachte objecten uit het nader onderzoek of de detectie tijdens de uitvoering van het project zullen met de benodigde veiligheidsmaatregelen benaderd en indien nodig (bij het aantreffen van een niet gesprongen explosief) onschadelijk gemaakt worden.

4.3.4 Kabels en leidingen

In het voorbereidende traject zijn een klic-melding en een inventarisatie ter plaatse verricht. Daarbij komen vast te staan dat in het plangebied slechts gebouwgebonden kabels en leidingen aanwezig zijn. Deze zullen bij de werkzaamheden waar nodig worden verlegd en aangesloten op het nieuwe gebouw.



Afb. 16, kabels en leidingen

Legenda

— vva	Vuikwaterafvoer
— hwa	Hemelwaterafvoer
— hwa	Hemelwaterafvoer
(i)	Inspectieput
pe	Polder expansiestuk

Vanuit de klic melding

—	Prorail water bestaand trace
—	Prorail laagspanning bestaand trace
—	Prorail gas lage druk bestaand trace
—	KPN bestaand trace
—	Prorail data bestaand trace
—	Prorail overig bestaand trace

5 Economische uitvoerbaarheid

5.1 Financiële haalbaarheid

Het plan vindt geheel op eigen terrein plaats en op kosten van de initiatiefnemer.

5.2 Planschade

Gezien de verwachting dat er geen merkbare effecten op de omgeving zullen zijn, is ervan uitgegaan dat er ook geen sprake kan zijn van planschade. De aangrenzende bewoning aan de Rijnlanderweg bevindt zich op ca. 850 meter afstand. De dichtstbij gelegen woning aan de Bennebroekerweg bevindt zich op ca. 590 meter afstand; het zicht op de bouwlocatie wordt daar echter onttrokken door een naast de woning gelegen bedrijfshal.

6 Conclusie

Het bouwplan vraagt geen wijziging van de bestemming van het plangebied, maar slechts een afwijking van de vigerende bouwregels. Het bestemmingsplan zelf biedt geen afwijkings- of wijzigingsruimte voor de te realiseren oppervlakte en bouwhoogte. Door het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, wordt de afwijking van de bouwregels en daarmee de realisatie van het in de ruimtelijke onderbouwing beschreven dienstgebouw, planologisch mogelijk.

Gezien de ligging van het gebouw, de bestemming van de omgeving (railverkeer) en de bijbehorende uitstraling ervan is het aannemelijk dat het gebouw, met de gehanteerde vormgeving en met inachtneming van de geschetste randvoorwaarden, passend is in de omgeving. De bouw dient bovendien als permanente vervanging van de bestaande (tijdelijke) huisvesting en leidt niet tot wijziging in omvang of personele bezetting.

Samengevat: vanuit de in de ruimtelijke onderbouwing beschreven aspecten zijn er geen bezwaren tegen de afwijking van de bestemmingsregels. De voorgenomen ontwikkeling past binnen het beleid van de overheid, levert op geen van de benoemde aspecten een negatieve bijdrage aan de omgeving en is economisch haalbaar. Daarmee zijn de voorgenomen bouwactiviteiten in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening. Er is derhalve geen belemmering voor het verlenen van de omgevingsvergunning 'afwijken van het betreffende bestemmingsplan conform artikel 2.12, lid 1.a, sub 3'.

Utrecht, 21 februari 2017
Ir. Jan Willem Bouman