



Wijzigingsplan

# Rozenburg Schiphol Logistics Park 1<sup>e</sup> wijziging

Toelichting



gemeente  
**Haarlemmermeer**



Wijzigingsplan

# Rozenburg Schiphol Logistics Park

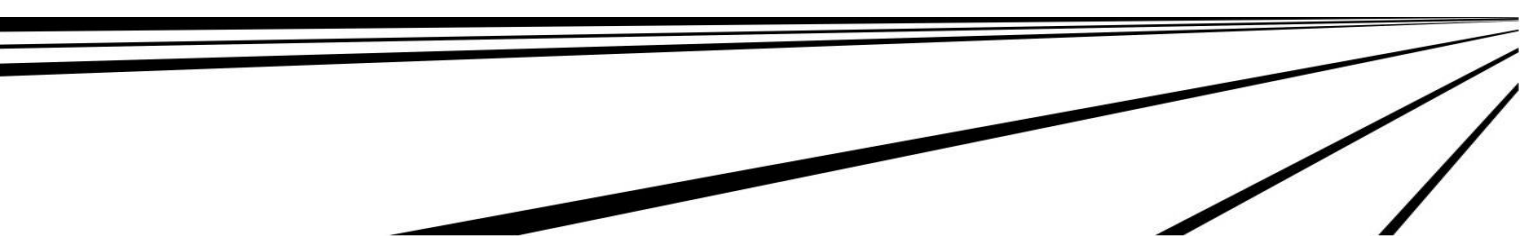
## 1<sup>e</sup> wijziging

Toelichting

Oktober 2017



gemeente  
**Haarlemmermeer**



# INHOUD

|          |                                                                                                                                |           |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding.....</b>                                                                                                          | <b>7</b>  |
| 1.1      | AANLEIDING .....                                                                                                               | 7         |
| 1.2      | AARD EN DOEL .....                                                                                                             | 7         |
| 1.3      | BEGRENZING PLANGEBIED .....                                                                                                    | 8         |
| 1.4      | GELDENDE PLANNEN EN REGELINGEN.....                                                                                            | 9         |
| 1.5      | LEESWIJZER .....                                                                                                               | 9         |
| <b>2</b> | <b>Bestaande situatie.....</b>                                                                                                 | <b>10</b> |
| 2.1      | RUIMTELIJKE STRUCTUUR .....                                                                                                    | 10        |
| 2.2      | FUNCTIONELE STRUCTUUR .....                                                                                                    | 11        |
| 3.1      | RIJKSBELEID EN EUROPESE RICHTLIJNEN .....                                                                                      | 13        |
| 3.1.1    | Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en nationale belangen Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)..... | 13        |
| 3.1.5    | Reservering parallelle Kaagbaan .....                                                                                          | 15        |
| 3.1.6    | Conclusie Rijksbeleid voor wijzigingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park eerste wijziging                                   | 15        |
| 3.2      | PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID .....                                                                                          | 16        |
| 3.2.1    | Structuurvisie Noord-Holland 2040 .....                                                                                        | 16        |
| 3.2.2    | Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio 2009-2030 .....                                                                     | 16        |
| 3.2.4    | Metropoolregio Amsterdam (MRA), Plabeka en ACT .....                                                                           | 17        |
| 3.3      | Gemeentelijk beleid .....                                                                                                      | 18        |
| 3.3.1    | Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.....                                                                                        | 19        |
| 3.3.2    | Deltaplan Bereikbaarheid .....                                                                                                 | 19        |
| 3.3.8    | Conclusie beleid gemeente voor wijzigingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park                                                | 19        |
| <b>4</b> | <b>Nieuwe situatie .....</b>                                                                                                   | <b>19</b> |
| 4.1      | NIEUWE ONTWIKKELINGEN PLANGEBIED .....                                                                                         | 20        |
| 4.2      | RUIMTELIJKE STRUCTUUR.....                                                                                                     | 22        |
| 4.3      | FUNCTIONELE STRUCTUUR .....                                                                                                    | 24        |
| <b>5</b> | <b>Onderzoek en beperkingen.....</b>                                                                                           | <b>26</b> |
| 5.1      | WATER.....                                                                                                                     | 26        |
| 5.1.1    | Wet- en regelgeving en beleid .....                                                                                            | 26        |
| 5.1.2    | Algemeen.....                                                                                                                  | 27        |
| 5.1.6    | Conclusie .....                                                                                                                | 28        |
| 5.2      | BODEM.....                                                                                                                     | 29        |
| 5.2.1    | Wet- en regelgeving en beleid .....                                                                                            | 29        |
| 5.2.2    | Bodemonderzoek.....                                                                                                            | 29        |
| 5.2.3    | Conclusie bodem .....                                                                                                          | 29        |
| 5.3      | FLORA EN FAUNA .....                                                                                                           | 30        |
| 5.3.1    | Wet- en regelgeving en beleid .....                                                                                            | 30        |
| 5.3.2    | Onderzoek flora en fauna.....                                                                                                  | 30        |
| 5.3.3    | Conclusie flora en fauna .....                                                                                                 | 30        |
| 5.4      | CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE .....                                                                                           | 31        |
| 5.4.1    | Wet- en regelgeving en beleid .....                                                                                            | 31        |
| 5.5      | GELUID .....                                                                                                                   | 32        |

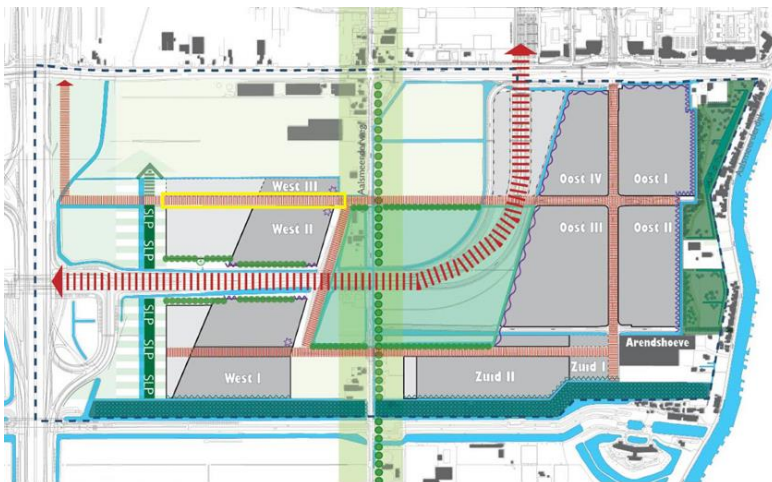
|                                           |                                                                   |           |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5.5.1                                     | Wet- en regelgeving en beleid .....                               | 32        |
| 5.5.2                                     | Onderzoek geluid verkeer .....                                    | 32        |
| 5.5.4                                     | Conclusie geluid.....                                             | 32        |
| <b>5.6</b>                                | <b>LUCHTKWALITEIT.....</b>                                        | <b>33</b> |
| 5.6.1                                     | Wet- en regelgeving en beleid .....                               | 33        |
| 5.6.2                                     | Onderzoek luchtkwaliteit .....                                    | 33        |
| <b>5.7</b>                                | <b>EXTERNE VEILIGHEID.....</b>                                    | <b>34</b> |
| 5.7.1                                     | Wet- en regelgeving en beleid .....                               | 34        |
| 5.7.2                                     | Onderzoek externe veiligheid.....                                 | 34        |
| 5.7.3                                     | Conclusie externe veiligheid .....                                | 34        |
| <b>5.8</b>                                | <b>EXPLOSIEVEN .....</b>                                          | <b>35</b> |
| 5.8.1                                     | Wet- en regelgeving en beleid .....                               | 35        |
| 5.8.2                                     | Onderzoek explosieven.....                                        | 35        |
| 5.8.3                                     | Conclusie explosieven .....                                       | 35        |
| <b>5.9</b>                                | <b>GEUR.....</b>                                                  | <b>36</b> |
| 5.9.1                                     | Wet- en regelgeving en beleid .....                               | 36        |
| 5.9.2                                     | Onderzoek geur .....                                              | 36        |
| 5.9.3                                     | Conclusies geur .....                                             | 36        |
| <b>5.10</b>                               | <b>LICHT .....</b>                                                | <b>36</b> |
| 5.10.1                                    | Wet- en regelgeving en beleid .....                               | 36        |
| 5.10.2                                    | Onderzoek licht.....                                              | 36        |
| 5.10.3                                    | Conclusies en aanbevelingen .....                                 | 36        |
| <b>5.11</b>                               | <b>BEDRIJVEN EN MILIEUZONERINGEN .....</b>                        | <b>37</b> |
| 5.11.1                                    | Wet- en regelgeving en beleid .....                               | 37        |
| 5.11.2                                    | Onderzoek bedrijven en milieuzoneringen .....                     | 37        |
| 5.11.3                                    | Conclusie bedrijven en milieuzoneringen.....                      | 37        |
| <b>5.12</b>                               | <b>HOOGTE- EN BOUWBEPERKINGEN DOOR Vliegverkeer.....</b>          | <b>38</b> |
| 5.12.1                                    | Wet- en regelgeving en beleid .....                               | 38        |
| 5.11.3                                    | Luchthavenindelingsbesluit.....                                   | 39        |
| <b>5.13</b>                               | <b>KABELS, LEIDINGEN EN TELECOMMUNICATIE INSTALLATIES .....</b>   | <b>40</b> |
| 5.13.1                                    | Wet- en regelgeving en beleid .....                               | 40        |
| 5.13.2                                    | Onderzoek kabels en leidingen.....                                | 40        |
| 5.13.3                                    | Conclusies en aanbevelingen .....                                 | 40        |
| <b>5.14</b>                               | <b>MILIEUEFFECTRAPPORTAGE / M.E.R.-(BEOORDELINGS)PLICHT .....</b> | <b>41</b> |
| 5.14.1                                    | Wet- en regelgeving en beleid .....                               | 41        |
| 5.14.2                                    | Onderzoek M.e.r. (beoordelings)plicht .....                       | 41        |
| 5.14.3                                    | Conclusie M.e.r. (beoordelings)plicht.....                        | 41        |
| <b>6</b>                                  | <b>Uitvoerbaarheid .....</b>                                      | <b>42</b> |
| <b>6.1</b>                                | <b>EXPLOITATIE .....</b>                                          | <b>42</b> |
| <b>6.2</b>                                | <b>PROCEDURE WET RUIMTELIJKE ORDENING .....</b>                   | <b>42</b> |
| 6.2.1                                     | Inspraak .....                                                    | 42        |
| 6.2.2                                     | Wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. Bro).....                       | 42        |
| <b>7</b>                                  | <b>Juridische aspecten .....</b>                                  | <b>43</b> |
| <b>OPZET REGELS EN VERBEELDING .....</b>  | <b>43</b>                                                         |           |
| <b>REGELS .....</b>                       | <b>43</b>                                                         |           |
| <b>Overzicht relevante rapporten.....</b> | <b>44</b>                                                         |           |



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In 2015 is het bestemmingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park (SLP) vastgesteld. Met de vaststelling van dit wijzigingsplan is het juridisch-planologisch kader voor de transformatie van SLP mogelijk gemaakt. De transformatie is nog volop gaande om het logistieke bedrijventerrein Schiphol Logistics Park (SLP) te realiseren. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het aanleggen van een ontsluitingsweg voor bedrijfskavels gelegen in SLP West II. Dit wijzigingsplan voorziet in het planologisch-juridisch vastleggen van deze wijzigingsbevoegdheid.



*Afbeelding 1.1 aanduiding deelgebieden SLP*

De naam van dit wijzigingsplan is **Wijzigingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park 1e Wijziging**. Op [ruimtelijkeplannen.nl](http://ruimtelijkeplannen.nl) is dit wijzigingsplan digitaal terug te vinden. De digitale kaart met de geometrisch bepaalde plan-objecten, regels en bijlagen staan in het GML-bestand: NL.IMRO.0394.WPGrozslp1ewijz-C001.

## 1.2 Aard en doel

Dit wijzigingsplan heeft een ontwikkelingsgericht karakter. Het biedt de juridische basis voor de ontwikkeling van de ontsluitingsweg voor de bedrijfskavels in SLP-West II en III. In maart 2017 heeft Schiphol Logistics Park CV. (SLP) een deel van de percelen AL 2019, 2021 en 2023 van Eendeveld vastgoed B.V. verworven. Op dit deel wenst SLP een weg met groenstrook aan te leggen t.b.v. van de ontsluiting van de zuidelijk gelegen bedrijfskavels op SLP West II. Het overige deel van de percelen is verkocht aan Schiphol Real Estate. Voor de functie verkeer is op grond van het vigerende bestemmingsplan Rozenburg SLP (d.d. 16-2-2016) een wijziging van de bestemming noodzakelijk. Dit is mogelijk door het gedeeltelijk uitoefenen van de wijzigingsbevoegdheid voor de wetgevangingszone-wijzigingsgebied 7.

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). De uitgifte van kavels op SLP gaat momenteel voorspoedig. Op deelgebied SLP Oost zijn er geen kavels meer beschikbaar. Ook voor het deelgebied SLP West II hebben zich diverse logistieke partijen gemeld, die op korte termijn kavels willen afnemen voor de ontwikkeling van hun bedrijfsactiviteiten.

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

### 1.3 Begrenzing plangebied

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats ter hoogte van de percelen AL 2019, 2021 en 2023. Het plangebied omvat agrarisch akkerland, als zijweg van de Aalsmeerderweg. Het plangebied valt binnen het aangewezen ontwikkelingsgebied SLP West II.



Afbeelding 1.2 Focusgebied binnen Rozenburg Schiphol Logistics park met links globaal de ligging van het plangebied ten opzichte van SLP en rechts de ligging van de geprojecteerde weg.



Afbeelding 1.3 Uitsnede totale gebied Rozenburg Schiphol Logistics Park met in paars aangegeven de locatie van het wijzigingsgebied.

## 1.4 Geldende plannen en regelingen

De onderstaande bestemmingsplannen gelden momenteel in het plangebied:

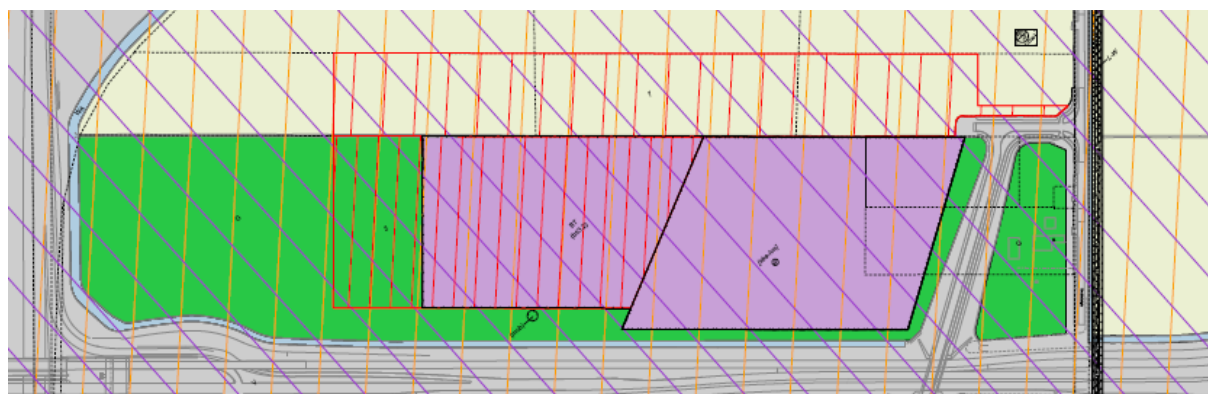
| Bestemmingsplan                         | Vastgesteld | Onherroepelijk | Geheel/gedeeltelijk opnemen |
|-----------------------------------------|-------------|----------------|-----------------------------|
| 1. Hoofddorp A4 omlegging buisleidingen | 23-02-2012  | 20-04-2012     | gedeeltelijk                |
| 2. N201 omlegging Schiphol Rijk         | 14-07-2011  | 09-09-2011     | gedeeltelijk                |
| 3. Schiphol Rozenburg Logistics Park    | 11-02-2016  | 25-03-2016     | Geheel                      |

Het voorliggende wijzigingsplan is een aanvulling op bovengenoemde plannen. Momenteel rust op het wijzigingsgebied de bestemming 'agrarisch'.

Conform artikel 22.5.7 Wetgevingszone-wijzigingsgebied 7 kunnen Burgemeester en wethouders ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone-wijzigingsgebied 7' de bestemming 'Agrarisch' wijzigen in 'Bedrijventerrein', 'Verkeer' en 'Groen' voor de realisatie van logistieke bedrijven, onder voorwaarde dat:

- aan de zuidwestzijde van de zone, in aansluiting op de reeds bestaande weg, een weg wordt aangelegd ter breedte van 30 meter ter ontsluiting van de gebieden SLP West II en SLP West III.
- aan de noordwestzijde een robuuste groene afscheiding wordt gerealiseerd.

In hoofdstuk 4 van deze toelichting wordt nader ingegaan op de ruimtelijke inpassing van het beoogde initiatief.



Afbeelding 1.4 Uitsnede vigerend bestemmingsplan.

## 1.5 Leeswijzer

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

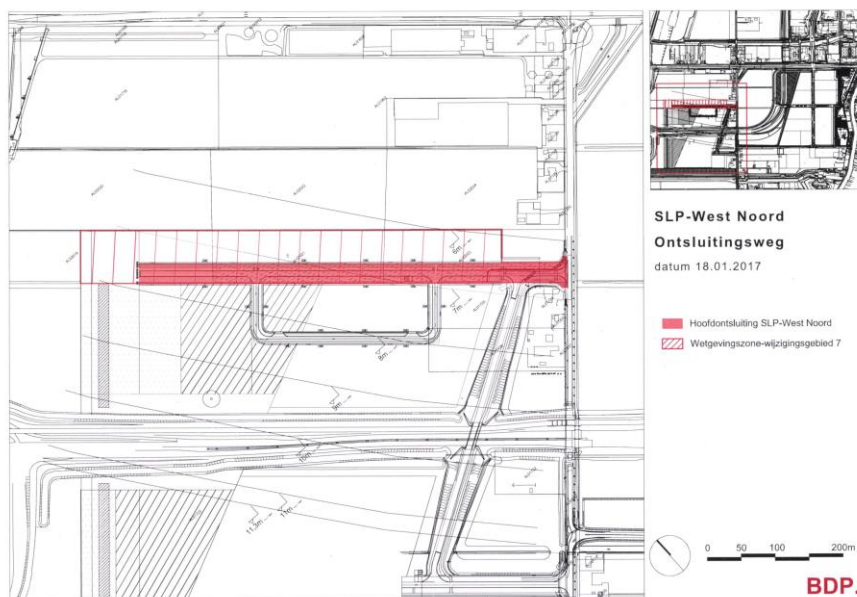
## 2 Bestaande situatie

### 2.1 Ruimtelijke structuur

De nieuw aan te leggen weg grenst aan de Aalsmeerderweg en heeft als doel om de te ontwikkelen bedrijfskavels in SLP-West II beter te ontsluiten en daarmee het ontwikkelingspotentieel te vergroten. Momenteel is de grond die hiervoor is aangewezen in gebruik als akkerland. Ter plaatse van de Aalsmeerderweg is reeds een gedeeltelijke afslag opgenomen.



Afbeelding 2.1 Impressie van de weg ter plaatse.



Afbeelding 2.2 Indicatie ligging van de nieuwe ontsluitingsweg.

## 2.2 Functionele structuur

### Omgeving plangebied

De komende jaren zal SLP ontwikkeld worden tot bedrijventerrein. 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 uitviegroutes 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 de nabijheid van het plangebied ligt een beperkt aantal woningen in het lint aan de Aalsmeerderweg. Op grote afstand aan de Aalsmeerderdijk bevinden zich een boerderij en een aantal woonhuizen 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. De ontwikkeling die samenhangt met dit wijzigingsplan heeft geen invloed op de aanwezige woonpercelen.

### Bedrijven

De aanleg van de ontsluitingsweg, die met dit wijzigingsplan mogelijk wordt gemaakt, is ten dienste van de bedrijvigheid in de directe omgeving van het plangebied, specifiek SLP West II. In de directe omgeving van 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 Geniepark ligt. Het merendeel van deze glastuinbouwbedrijven is opgekocht en gesloopt door de provincie Noord-Holland. 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.

Afbeelding 2.3 Een impressie van bedrijvigheid binnen SLP.

### Verkeer

De aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg ten westen van de Aalsmeerderweg geschiedt ten behoeve van de ontsluiting van aangrenzende bedrijfskavels in SLP West II. Het bedrijventerrein SLP wordt doorkruist door een aantal 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. De ontsluitingsweg die met dit wijzigingsplan mogelijk wordt gemaakt is slechts ten behoeve van doelverkeer naar de bedrijfskavels in het gedeelte ten noorden van de nieuwe weg.



Afbeelding 2.4 Viaduct Naritaweg



N201, HOV en 500-el boom

### *Landbouw*

Het plangebied wordt nu nog deels agrarisch gebruikt. Met de aanleg van de weg zal het plangebied de agrarische functie grotendeels verliezen. Het gebied ten noorden van de ontsluitingsweg blijft in agrarisch gebruik, totdat ook daar bedrijfskavels ontwikkeld kunnen worden.

## 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.

#### *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). De ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt met dit wijzigingsplan draagt bij aan het versterken van de concurrentiekracht van aan Schiphol gelieerde bedrijvigheid. Daarmee dient dit wijzigingsplan een nationaal belang.

#### *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 bedrijventerrein SLP ligt een ecologische verbindingszone (onderdeel van het Nationaal Natuurnetwerk, voorheen EHS) langs de ringvaart en ten zuiden langs de Geniedijk. In het wijzigingsplan 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 gebied (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).



Afbeelding 3.1 Uitsnede Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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.

### **3.1.3 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, omdat het de positie van mainport Schiphol in de regio versterkt.

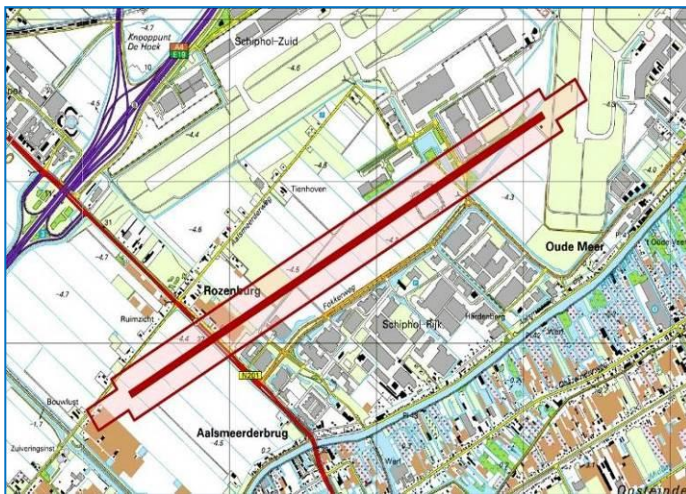
### **3.1.4 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)**

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 wijzigingsplan vinden plaats in zone 4. In het LIB worden eisen gesteld aan de maximale bouwhoogte van gebouwen. In het wijzigingsplan 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 wijzigingsplan. 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.



Afbeelding 3.2 Reservering parallelle kaagbaan

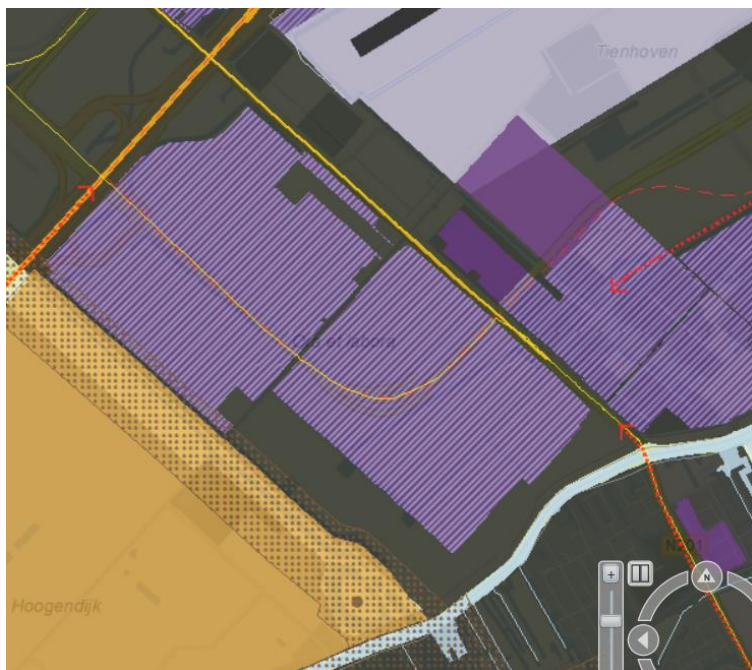
### 3.1.6 Conclusie Rijksbeleid voor wijzigingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park eerste wijziging

Met de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg wordt de mogelijkheid geschapen om Schiphol Logistics Park verder te ontwikkelen tot een aan de regio verbonden logistiek bedrijventerrein. Hiermee wordt de groei van Schiphol gestimuleerd en wordt er op de lange termijn bijgedragen aan een wezenlijke bijdrage van de luchthaven aan de regionale bedrijvigheid en werkgelegenheid. Hiermee draagt dit wijzigingsplan bij aan het bereiken van de nationale beleidsdoelstellingen.

## 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.



Afbeelding 3.3 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. Met dit wijzigingsplan wordt de samenhang tussen SLP, Schiphol en de regio verder gefaciliteerd.

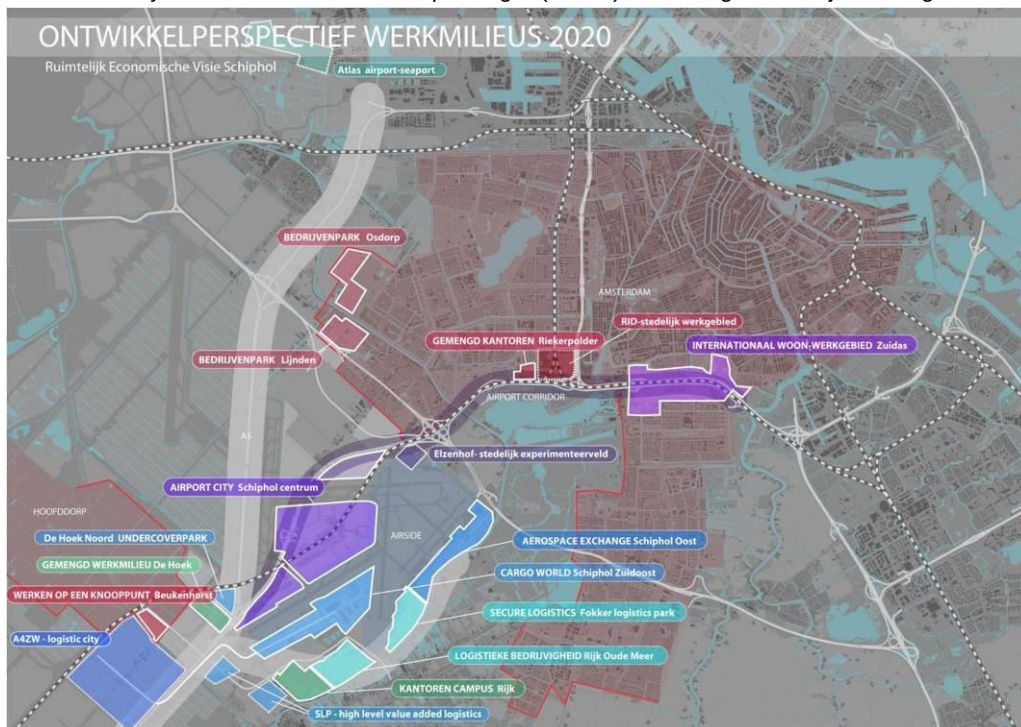
#### *Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie*

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS, 2014) is het plangebied grotendeels aangegeven als Bestaand Bebouwd Gebied.

### 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.



Afbeelding 3.4 Ontwikkelperspectief werkmilieus 2020

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 metropoolregio Amsterdam. Het economisch complex van de luchthaven is geen losse entiteit meer, maar wordt ruimtelijk geïntegreerd in de netwerkregio. Het planologisch-juridisch mogelijk maken van een nieuwe ontsluitingsweg ten behoeve van (toekomstige) bedrijvigheid binnen SLP draagt bij aan de doelstellingen zoals genoemd in de *Structuurvisie*.

### 3.2.4 Metropoolregio Amsterdam (MRA), Plabeka en ACT

Door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) - een samenwerking tussen de gemeenten en provincies in de noordvleugel 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. Met deze ontwikkeling in het achterhoofd kan de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voor de aanwezige bedrijfskavels in SLP-West bijdragen aan de concurrentiekracht van de regio.

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. Met dit wijzigingsplan wordt bijgedragen aan deze doelstelling.

### 3.2.6 Conclusie provinciaal en regionaal beleid voor wijzigingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park eerste wijziging

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. Daarom is verdere ontwikkeling van SLP mogelijk en kansrijk binnen de regio. Dit wijzigingsplan faciliteert deze verdere groei in met name SLP West II.

De planologisch-juridische borging van het aanleggen van een ontsluitingsweg voor nieuwe bedrijfskavels past binnen de regionale beleidsdoelstellingen, die een verbinding van SLP aan groei van de regio voorstaat. In afstemming met regionale partners werkt de Gemeente Haarlemmermeer aan versterking van de concurrentie- en innovatiekracht van de gehele regio, onder meer via de uitvoering van concrete ruimtelijke en infrastructurele projecten. Daarmee draagt dit wijzigingsplan bij aan de provinciale en regionale beleidsdoelstellingen.

### 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 geluidoverlast. 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. Met de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg wordt het aantrekkelijker voor nieuwe logistieke bedrijven om zich te vestigen in SLP West-Noord. Het planologisch-juridisch mogelijk maken van deze nieuwe weg draagt daarmee bij aan het sterker maken van de Schipholregio en het beter verankeren van de bedrijvigheid rondom Schiphol met de regio.

#### 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'. Met dit wijzigingsplan wordt concreet een economische ontwikkeling in de regio gestimuleerd. Vanuit deze integraliteit draagt dit plan bij aan de doelstellingen zoals genoemd in het Deltaplan Bereikbaarheid.

#### 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 bedrijvenaandbod. 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).

#### 3.3.8 Conclusie beleid gemeente voor wijzigingsplan 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 voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de ontwikkeling van SLP. 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

Het wijzigingsplan Rozenburg SLP biedt de juridische basis voor de ontwikkeling van het logistieke bedrijventerrein Schiphol Logistics Park. De uitgifte van kavels op SLP gaat momenteel voorspoedig. Op deelgebied SLP Oost zijn er geen kavels meer beschikbaar. Ook voor het deelgebied SLP West II hebben zich diverse logistieke partijen gemeld, die op korte termijn kavels willen afnemen voor de ontwikkeling van hun bedrijfsactiviteiten.

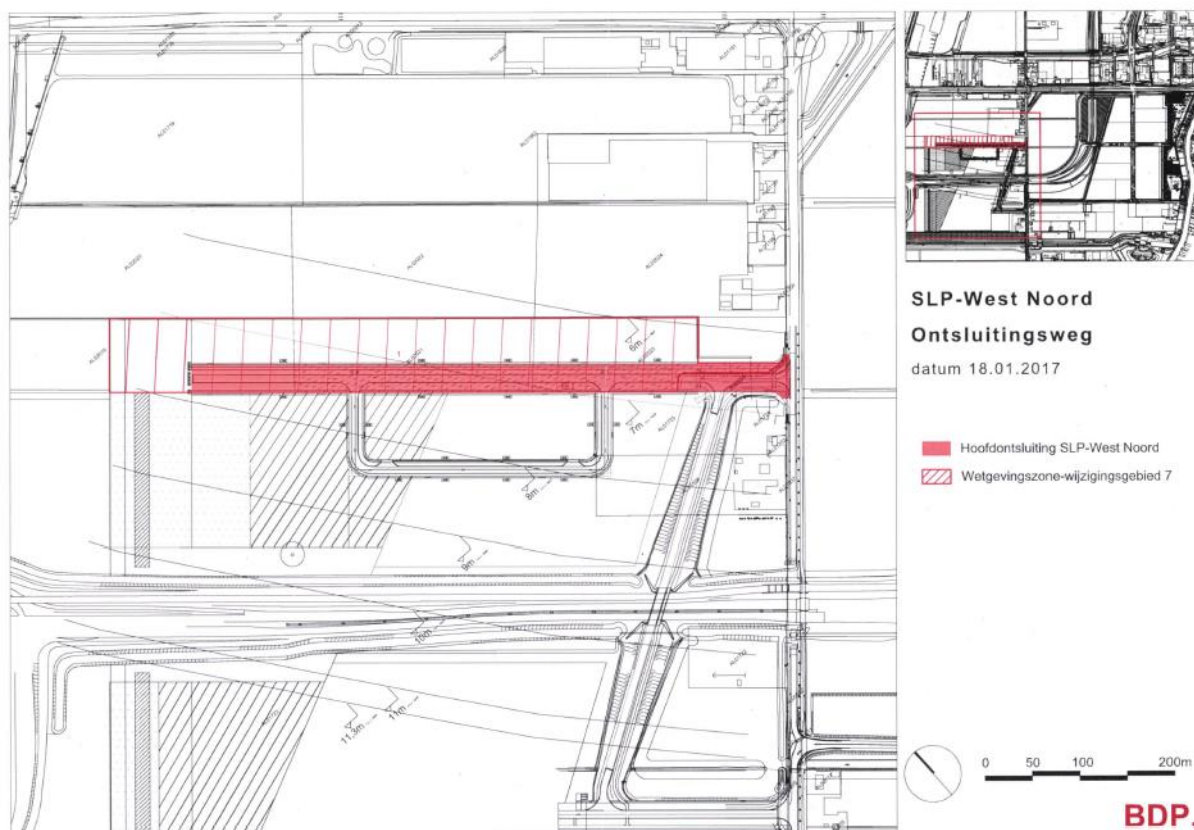
Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een weg met daarlangs een groenstrook aan noordwestzijde over een gedeelte van de percelen AL 2019, 2021 en 2023 gepland. In het bestemmingsplan Rozenburg SLP is reeds rekening gehouden met deze toekomstige functie door het opnemen van de wetgevingzone-wijzigingsgebied 7.

#### Art. 22.5.7 Wetgevingzone-wijziginggebied 7

Burgemeester en wethouders kunnen ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone-wijziginggebied 7' de bestemming 'Agrarisch' wijzigen in 'Bedrijventerrein', 'Verkeer' en 'Groen' voor de realisatie van logistieke bedrijven, onder voorwaarde dat:

- aan de zuidwestzijde van de zone, in aansluiting op de reeds bestaande weg, een weg wordt aangelegd ter breedte van 30 meter ter ontsluiting van de gebieden SLP West II en SLP West III.
- aan de noordwestzijde een robuuste groene afscheiding wordt gerealiseerd.

Met dit wijzigingsplan wordt alleen de aanleg van de weg geregeld. De robuuste groenstrook wordt in een later stadium als onderdeel van de groeninrichting langs de A4 aangelegd.



Afbeelding 4.1 Impressie locatie met aan te leggen ontsluitingsweg aan de noordzijde van SLP West II

**Rijnburg Schiphol Logistics Park '1e Verlenging**

**EEN** N: 2065/0042/P000000000000  
**datum** 15-09-2017  
**tekening** 10000  
**schalenformaat** A1 (84 x 54)  
**blad** 1 van 1

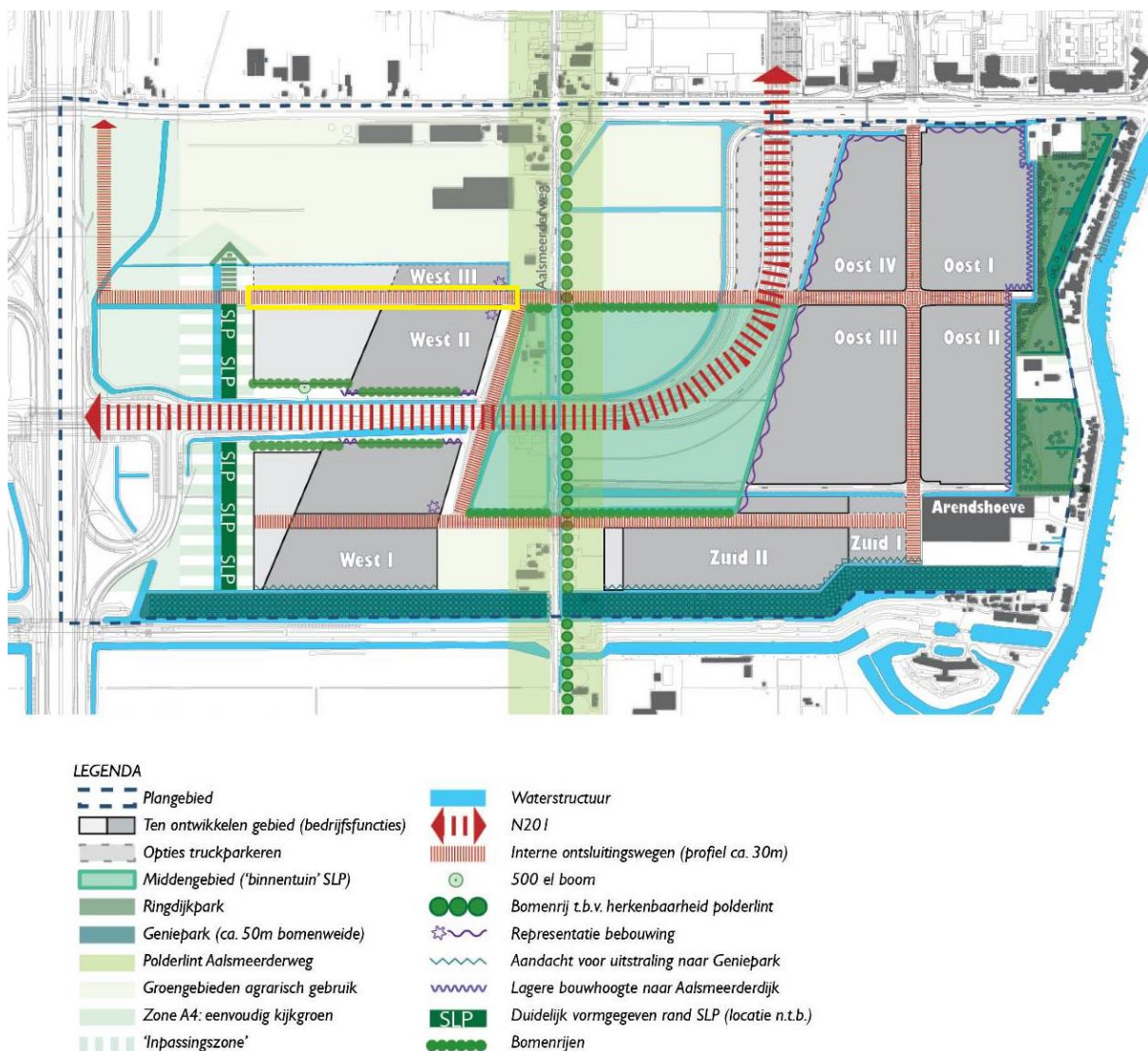
**ontwerper** Hout & Hout architectuur  
**aanvraag** Hout & Hout architectuur  
**projectnaam** Rijnburg Schiphol Logistics Park '1e Verlenging

BP Rozenburg SLP Eerste Wijziging

## 4.2 Ruimtelijke Structuur

### 4.2.1 Stedenbouwkundige structuur Schiphol Logistics Park

De nieuwe ontsluitingsweg wordt een onderdeel van de totale stedenbouwkundige structuur van SLP. 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. Onderstaande kaart geeft een overzicht van het ontwerp en de inpassing van het bedrijventerrein.



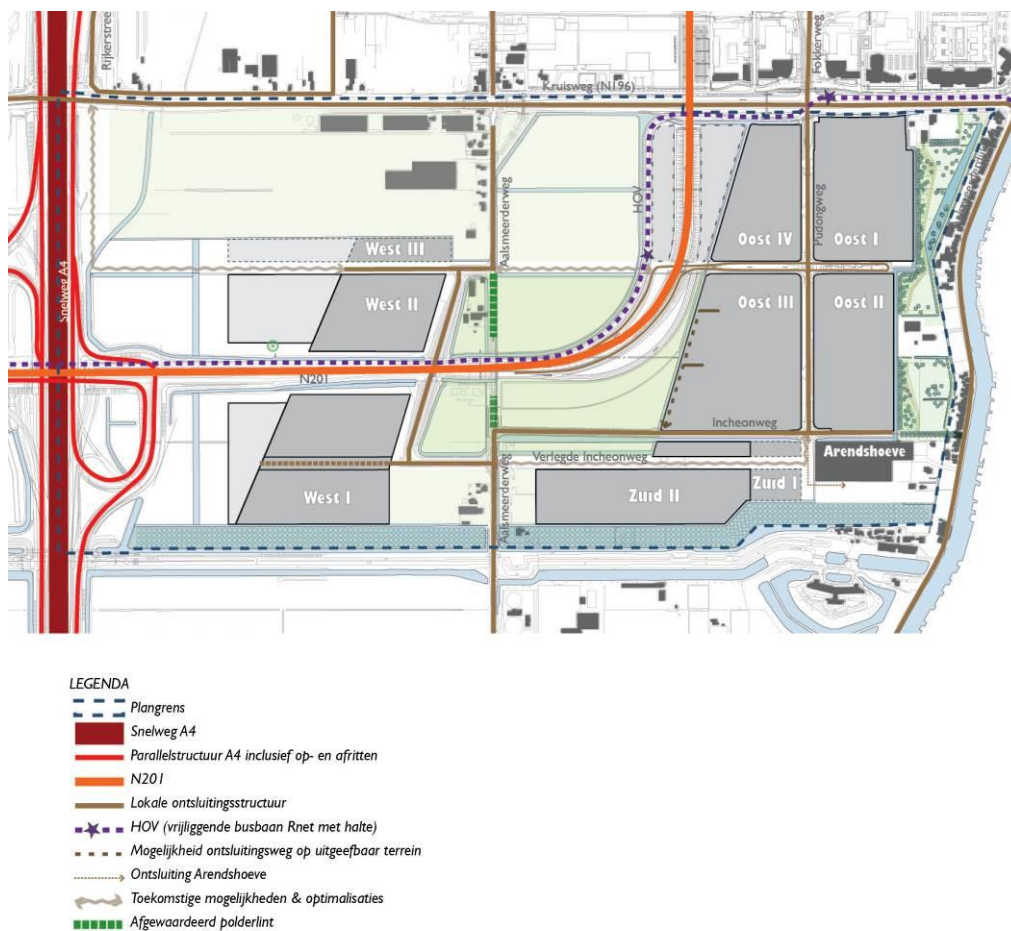
Afbeelding 4.3 Overzicht stedenbouwkundig plan SLP met in geel omkaderd de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg.

#### 4.2.2 Ontsluiting 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.

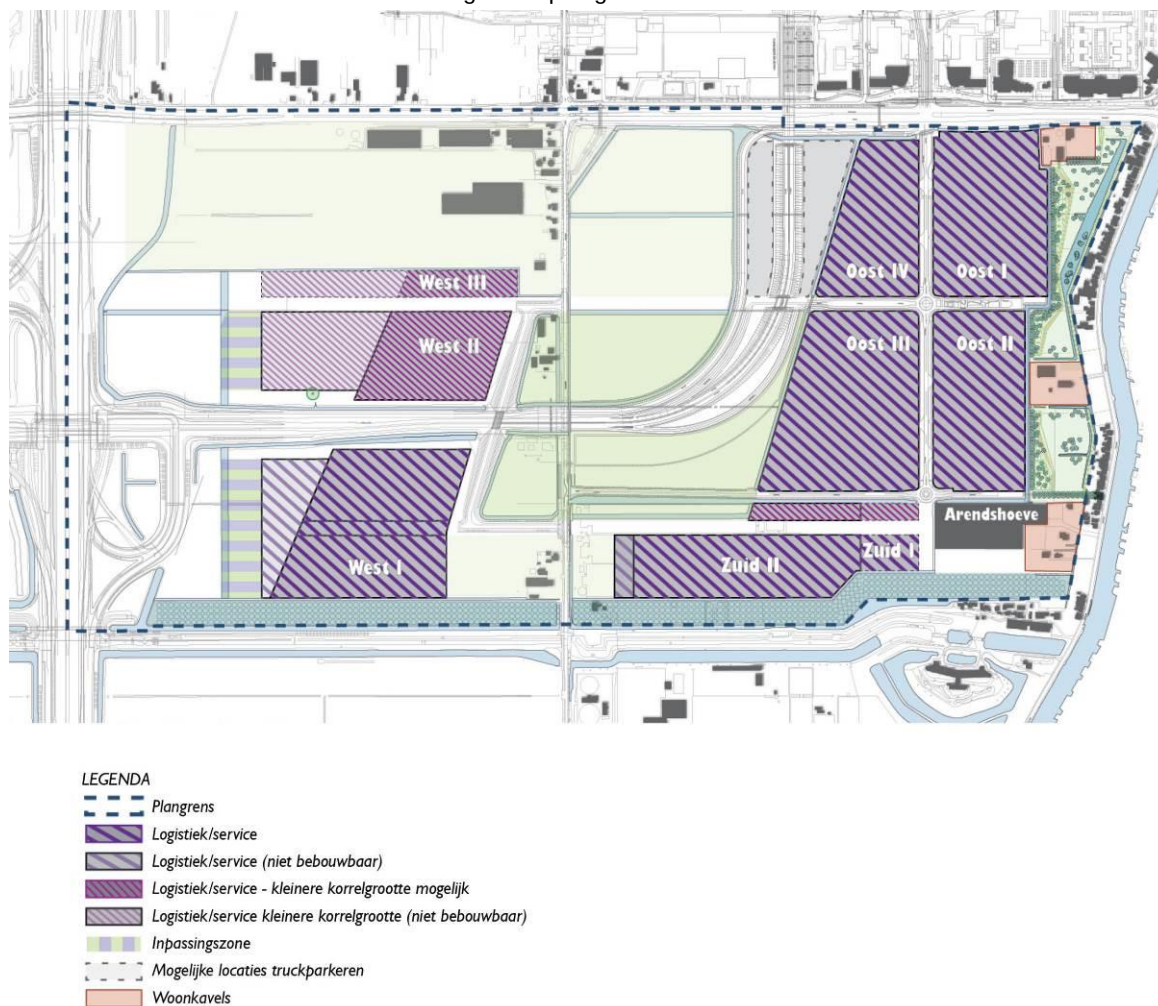
Onderdeel van de ontsluiting van SLP West is de ontsluiting van de kavels in SLP West II. Het planologisch-juridisch mogelijk maken van de reeds als wijzigingsbevoegdheid opgenomen ontsluitingsweg draagt bij aan de ontsluiting van de potentiële bedrijfskavels op deze locatie.



Afbeelding 4.4 Overzicht ontsluitingsstructuur SLP. Hierin is de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg omschreven als een 'toekomstige mogelijkheden en optimalisaties'.

### 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.



Afbeelding 4.5 Functionele structuur SLP met daarin aangegeven ook de zone West II

#### 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 linie op de cargo arealen van Schiphol) en logistieke terreinen elders in Nederland.

##### SLP West

Omdat de uitteefbare gebieden binnen SLP West kleiner zijn en met meerdere beperkingen te maken hebben, is in SLP West 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 geluidssloopzone kan bijvoorbeeld ingezet worden als parkeerplaats voor eigen trucks.

Het gebied SLP West II, 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, serviceverleners als cateraars, verhuurbedrijven en opleidingsbedrijven. De komst van een nieuwe ontsluitingsweg speelt een faciliterende rol om de groei van nieuwe bedrijvigheid mogelijk te maken.

#### **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.

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. De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voor bedrijfskavels in SLP West-Noord speelt hierin een duidelijke faciliterende rol. Het gestelde doel: behouden en optimaliseren van de Schipholregio als economische motor, wordt zo gediend.

## 5 Onderzoek en beperkingen

De wijzigingsbevoegdheid is opgenomen in het op 11 februari 2016 vastgestelde en het op 10 mei 2016 in werking getreden bestemmingsplan Rozenburg Schiphol Logistics Park. De benodigde onderzoeken zijn al uitgevoerd ten behoeve van het moederplan. Deze zijn ook van toepassing op het onderhavige plangebied. Het op nieuw verrichten van alle onderzoeken is niet noodzakelijk, omdat de wijzigingsbevoegdheid alleen ziet op de aanleg een weg.

Onderstaande teksten zijn samenvattingen van de uitgevoerde onderzoeken.

### 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.

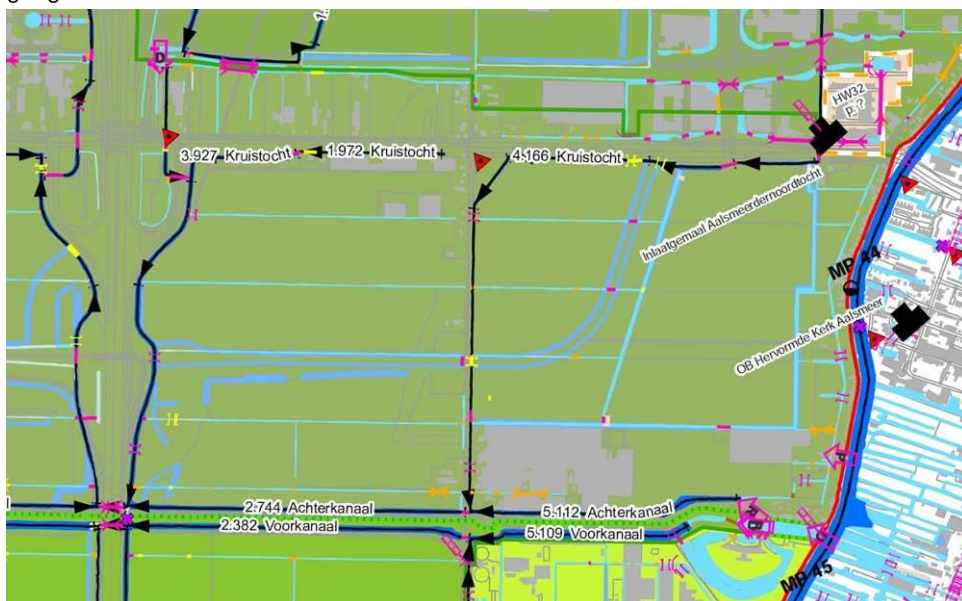
### 5.1.2 Algemeen

Het *Waterhuishoudingsplan en rioolstructuurplan 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. 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. De wijzigingsbevoegdheid die de aanleg van een ontsluitingsweg voor de bedrijfskavels SLP West-Noord is meegenomen in dit waterhuishoudingsplan.

### 5.1.3 Bestaande situatie

Het plangebied ligt aan de oostkant van de gemeente Haarlemmermeer, in de directe nabijheid van de A4, de Rozenburgdreef en de Aalsmeerderweg. Het plangebied is een nu nog grotendeels onbebouwd (voormalig agrarisch) gebied. Om het plangebied loopt een watergang heen, aan zowel west- als zuidzijde. 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 m<sup>3</sup>/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 hoofdwatergangen aangegeven zoals de Kruisocht, 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 hoofdwatergangen.



Afbeelding 5.1 Water- en peilstructuur SLP

### 5.1.4 Toekomstige situatie

Met dit wijzigingsplan wordt aangesloten bij de watertoets zoals uitgevoerd voor het bestemmingsplan Rozenburg SLP. De wijzigingsbevoegdheid zoals destijds opgenomen in het vigerend plan is meegenomen in de berekening voor de watercompensatie ten opzichte van het aanleggen van de verharding. Er wordt per saldo niet meer of minder verharding toegevoegd dan destijds is berekend. Hiermee voldoet dit wijzigingsplan aan de eisen die de wetgeving en het beleid met zich meebrengen op het gebied van water.

Voor de toename van verhard oppervlak en het dempen en graven van oppervlaktewater is inmiddels een watervergunning ingediend en in behandeling onder V64766.

#### **5.1.6 Conclusie**

Het aspect water is ten behoeve van de in het wijzigingsplan opgenomen ontwikkelingen uitvoerig onderzocht en beschreven in een waterstructuurplan dat in samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland is opgesteld. De toename in verharding die samenhangt met de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg is reeds meegenomen in het waterstructuurplan en behoeft daarmee geen nadere berekening. Het aspect water vormt daarmee geen belemmering voor het wijzigingsplan.

## 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 wijzigingsplan 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 genoemde ontsluitingsweg. Voor de specifieke onderzoeksresultaten wordt verwezen naar het moederplan.

Op basis van de resultaten van het historisch bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat ter plaatse van de onderzoekslocatie vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor de voorgenomen ontwikkeling, aangezien de percelen grotendeels onverdacht worden beschouwd en er geen sprake is van een kwetsbare voorziening.

### 5.2.3 Conclusie bodem

Geconcludeerd wordt dat de bodemkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling geschikt is voor de beoogde functie. Dit aspect staat de vaststelling van het wijzigingsplan 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 dus niet rechtstreeks van toepassing.

#### *Wet natuurbescherming*

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet Natuurbescherming de Flora en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. In dit kader zal voorafgaand aan de ter inzage legging van het wijzigingsplan een geactualiseerd onderzoek bijgevoegd worden. Het doel van de Wet Natuurbeschermingwet is volgens artikel 1.10:

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

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

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

### **5.3.2 Onderzoek flora en fauna**

Voor het wijzigingsplan is onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkelingen op aanwezige flora- en fauna. Voor de uitkomsten van dit onderzoek wordt verwezen naar het moederplan.

#### *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.

#### *Inventarisatie*

Het plangebied bestaat uit grote open akkers en braakliggende velden zonder enige struik- of boombegroeiing. De enige te verwachten soorten op locatie zijn ganzen. Die zijn niet beschermd conform de Wet Natuurbescherming.

### **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) worden uitgevoerd. De regelgeving voor de bescherming van flora en fauna staat het wijzigingsplan daarmee 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

Ten tijde van het maken van het vigerend bestemmingsplan is voor geheel SLP Rozenburg 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'. 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*

In het plangebied of de direct omgeving zijn geen rijks-, provinciale of gemeentelijke monumenten aanwezig. Er bevinden zich geen beschermde stads- en dorpsgezichten in het plangebied.

### 5.4.4 Conclusie cultuurhistorie en archeologie

Door de ontwikkelingen worden geen monumenten aangetast. De kans op het aantreffen van archeologische waarden in het plangebied is zeer laag. Verder aanvullend archeologisch onderzoek in het plangebied wordt niet noodzakelijk geacht. Geconcludeerd wordt dat archeologie en cultuurhistorie geen belemmering vormt voor het wijzigingsplan.

## 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.<sup>1</sup>

#### *Industrielawaai*

Een nieuwe ontsluitingsweg is geen geluidgevoelige bestemming. Toetsing voor wat betreft Industrielawaai is derhalve niet noodzakelijk.

#### *Luchtverkeerslawaai*

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 geluidgevoelige gebouwen. Een ontsluitingsweg valt niet onder deze categorieën.

### 5.5.2 Onderzoek geluid verkeer

Dit wijzigingsplan voorziet niet in de realisatie van geluidgevoelige objecten. Toetsing van de nieuwe voorzieningen aan de Wet Geluidhinder is derhalve niet noodzakelijk. Bij het bepalen van de potentiële toename van verkeersbewegingen door het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid in het vigerend bestemmingsplan is rekening gehouden met de omliggende woningen. Hierdoor is nader onderzoek voor het aspect geluid niet noodzakelijk. Dit leidt ertoe dat zichthoek voor reflecties van twee graden en een maximum sectorhoek van vijf graden.

#### *Berekening verkeerslawaai*

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 verkeerslawaai*

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.

### 5.5.4 Conclusie geluid

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

---

<sup>1</sup> 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.

## 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 (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), lood (Pb), koolmonoxide (CO). In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) 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 PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>), of;
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)<sup>2</sup>.

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 PM<sub>10</sub> en/of NO<sub>2</sub>. 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

Het initiatief betreft geen 'gevoelige bestemming'. Het wijzigingsplan maakt de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg mogelijk. De nieuwe ontsluitingsweg zal gepaard gaan met enkele nieuwe verkeersbewegingen van en naar de (toekomstige) bedrijfskavels. De verkeersaantrekkende werking blijft echter beperkt, ook omdat de beoogde kavels nog niet ontwikkeld zijn. Het plan is daarmee van dien aard dat het een "niet in betekenende mate project" betreft. Op basis van de huidige en toekomstige (gedeeltelijke) invulling van het plangebied zijn de emissieconcentraties 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.

### 5.6.3 Conclusie luchtkwaliteit

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de wijze waarop de grond in het plangebied bestemd is. Het wijzigingsplan voldoet aan de eisen ten aanzien van de luchtkwaliteit.

---

<sup>2</sup> 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.

## 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.

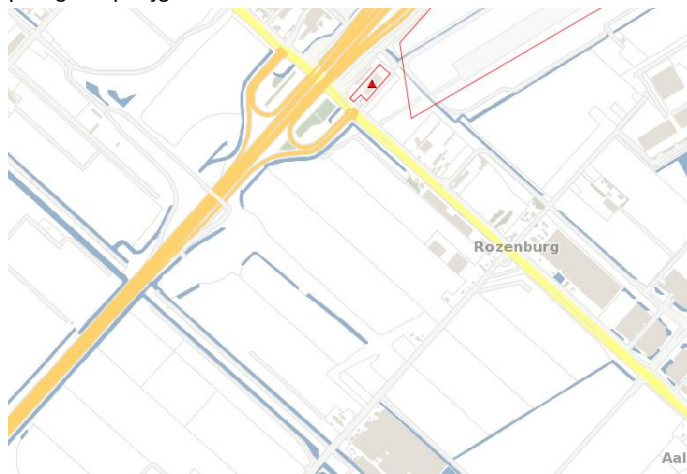
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (Revi) bevat de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations 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

#### *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.



Afbeelding 5.5 Uitsnede risicokaart met een overzicht van de mobiele en stationaire bronnen van gevaar

In de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich geen mobiele of stationaire bronnen van gevaar. Daarnaast is de aanleg van een weg geen kwetsbare voorziening volgens het Besluit Externe Veiligheid. Nader onderzoek voor het aspect externe veiligheid is derhalve niet noodzakelijk.

### 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 wijzigingsplan 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. Er worden geen nieuwe geurgevoelige objecten toegevoegd in het plangebied. Een ontsluitingsweg is daarnaast geen voorziening die geurhinder veroorzaakt. Nader onderzoek voor het aspect geur is derhalve overbodig.

### **5.9.3 Conclusies geur**

Het aspect geur vormt geen belemmering voor het wijzigingsplan.

## **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 door toedoen van de extra verkeersbewegingen op de weg.

### **5.10.3 Conclusies en aanbevelingen**

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

## **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**

Met de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg wordt geen hinder veroorzakend bedrijf toegevoegd. Daarnaast is een weg geen kwetsbare voorziening conform de Wet Milieuhinder. Er hoeven in dat kader ook geen hindercontouren opgenomen te worden voor dit wijzigingsplan. Indien er nieuwe bedrijvigheid komt op de nog uit te geven kavels, is een nieuwe WABO-procedure van toepassing waarin ook aandacht gegeven wordt aan het aspect bedrijven en milieuzonering.

### **5.11.3 Conclusie bedrijven en milieuzoneringen**

Dit wijzigingsplan is niet in strijd met het aspect bedrijven en milieuzonering.

## 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

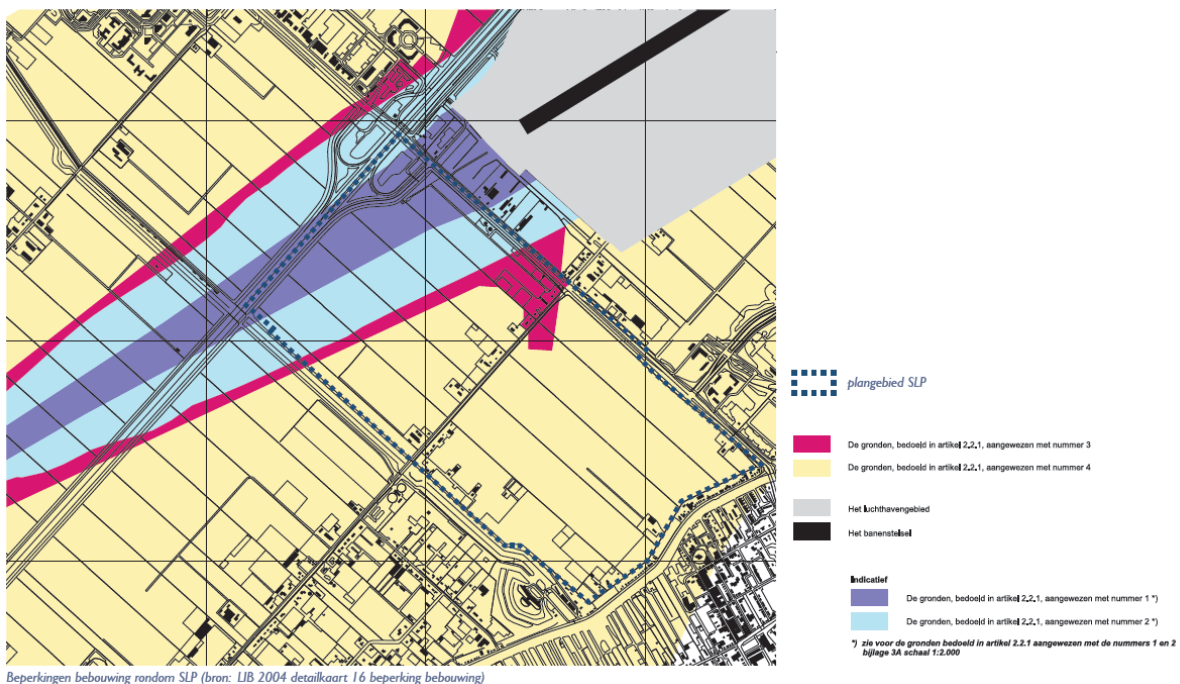
Schiphol heeft voor de toekomst ruimte nodig om uit te breiden. Daarom mogen binnen de zogenaamde 20 Ke-contour geen nieuwe uitleglocaties ten behoeve van woningbouw worden ontwikkeld. Herstructurering en intensivering in bestaand gebouwd gebied zijn binnen de 20 Ke-contour nu en in de toekomst wel mogelijk.

### 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 genoemd.

#### Bouwbeperkingen

In het plangebied gelden bouwbeperkingen conform de onderstaande kaart. Met deze beperkingen is bij het ontwerp van de ontsluitingsweg en bijbehorende gebouwen, geen gebouw zijnde (zoals lantaarnpalen) rekening gehouden. In het bestemmingsplan zijn regels conform deze beperkingen opgenomen.



Afbeelding 5.6 Overzicht LIB-invloedsgebied in relatie tot het plangebied.

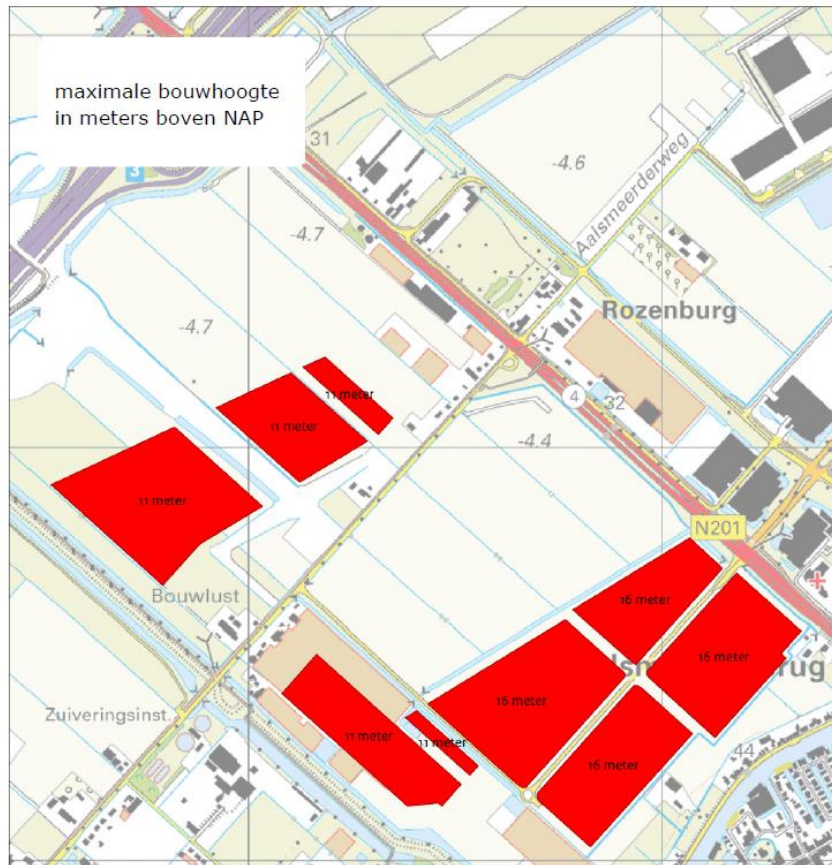
#### Vogelprotectiegebied

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 wijzigingsplan 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. Deze zijn niet van toepassing op dit wijzigingsplan, omdat het hier slechts de juridisch-planologische borging van een nieuwe ontsluitingsweg betreft. Voor wat betreft bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals lantaarnpalen, wordt aangesloten bij de maximale hoogte zoals voorgeschreven in het LIB.

#### 2.3 Schiphol Logistics Park



Afbeelding 5.7 Overzicht maximale bouwhoogte per deelgebied conform het LIB.

#### 5.11.3 Luchthavenindelingsbesluit

Dit wijzigingsplan is niet in strijd met het aspect luchthavenindelingsbesluit.

## **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 'Grondroerders-regeling'. 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.

### **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**

De beoogde ontwikkeling valt niet binnen de activiteiten die belangrijke 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). Derhalve is het opstellen van een Milieu-effectrapportage niet noodzakelijk. Een formeel milieueffectrapport zoals bedoeld in de Wet milieubeheer is daarmee niet nodig.

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

Er bestaan 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 wijzigingsplan 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 wijzigingsplan 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 wijzigingsplan voortkomt. Daarmee is het wijzigingsplan financieel uitvoerbaar.

### 6.2 Procedure Wet ruimtelijke ordening

#### 6.2.1 Inspraak

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

#### *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 moederplan 'Rozenburg SLP' is in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan de wettelijke overlegpartners. Het ontwerp wijzigingsplan en het vastgestelde wijzigingsplan zijn eveneens toegezonden aan de wettelijk verplichte overlegpartners. De wijzigingsbevoegdheid is opgenomen in het moederplan en op die manier reeds betrokken in het overleg.

## 7 Juridische aspecten

### Opzet regels en verbeelding

De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het wijzigingsplan. De toelichting is niet juridisch bindend, maar kan wel gebruikt worden als nadere uitleg bij de regels.

Op de bij het wijzigingsplan behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke gegevens ingetekend. Er wordt onderscheid gemaakt in (dubbel)bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Door deze standaarden wordt de kleur en de codering van de bestemmingen bepaald. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde. Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsregel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt en bebouwing mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de verbeelding. Aanduidingen in samenhang met de regels, geven duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken: de 'Inleidende regels', de 'Bestemmingsregels', de 'Algemene regels' en de 'Slotregel' die bestaat uit de naam waaronder het wijzigingsplan moet worden aangehaald.

### Regels

Hoofdstuk 1 bevat inleidende regels. In artikel 1 is een aantal in de regels gehanteerde begrippen gedefinieerd.

Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregel. De gronden in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen. 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 m<sup>3</sup>). Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken niet meer mag zijn dan 10 meter.

In hoofdstuk 3 is aangegeven welke artikelen uit het moederplan 'Rijsenhout Glastuinbouw en omgeving' van toepassing zijn.

Hoofdstuk 4 bevat de slotregel. In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het wijzigingsplan kunnen worden aangehaald.

## 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)