



Schiphol verdubbeling taxibaan Quebec

Juni 2020

Toelichting



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Aard en doel	4
1.3	Begrenzing plangebied	5
1.4	Geldende plannen en regelingen	5
1.5	Procedure	5
1.6	Leeswijzer	6
2	Bestaande situatie.....	7
3	Beleid en regelgeving	8
3.1	Rijksbeleid en Europese regelingen.....	8
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid.....	13
4	Nieuwe situatie	14
5	Onderzoek en beperkingen.....	17
5.1	Archeologie en Cultuurhistorie	17
5.2	Bodem.....	17
5.3	Water	17
5.4	Explosieven	17
5.5	Externe veiligheid	18
5.6	Flora en fauna.....	19
5.7	Geluid.....	19
5.8	Geur	19
5.9	Lichthinder.....	20
5.10	Kabels en leidingen.....	20
5.11	Luchthavenindelingbesluit Schiphol.....	20
5.12	Verkeer	21
5.13	Luchtkwaliteit en stikstofdepositie.....	21
5.14	Milieuzoneringen.....	22
5.15	Milieueffectrapportage	22
5.16	Privaatrechtelijke belemmeringen	22
5.17	Relatie met toekomstige ontwikkelingen A4	23
6	Uitvoerbaarheid	23
6.1	Economisch.....	23
6.2	Maatschappelijk	23

7	Juridische aspecten	24
7.1	Opzet regels en verbeelding	24
7.2	Toelichting op de regels en verbeelding	24
8	Overzicht van bijlagen	26

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Dit plan betreft een wijzigingsplan van het bestemmingsplan ‘Schiphol’ dat op 27 februari 2013 onherroepelijk is geworden. In het genoemde bestemmingsplan Schiphol is rekening gehouden met een verdubbeling van de taxibaan. Er is een wijzigingsgebied aangegeven waarbinnen het college van B&W de bestemming kan wijzigen om de aanleg en het gebruik mogelijk te maken.

Schiphol heeft een verzoek ingediend om de verdubbeling van de taxibaan Quebec planologisch mogelijk te maken. Aanleiding voor dit verzoek is de complexiteit van het rijbanenstelsel van Schiphol Centrum. Ter hoogte van de zuidelijke kruising met de rijksweg A4 is dit banenstelsel uitgevoerd met een enkele taxibaan (Quebec). Door de toenemende grondbewegingen van vliegtuigen leidt dit tot congestie en mogelijke onveilige situaties. In overleg met de Luchtverkeersleiding Nederland en Rijkswaterstaat is er een ontwerp gemaakt voor de verdubbeling van de taxibaan over de A4. De realisering van de verdubbeling is op korte termijn nodig.

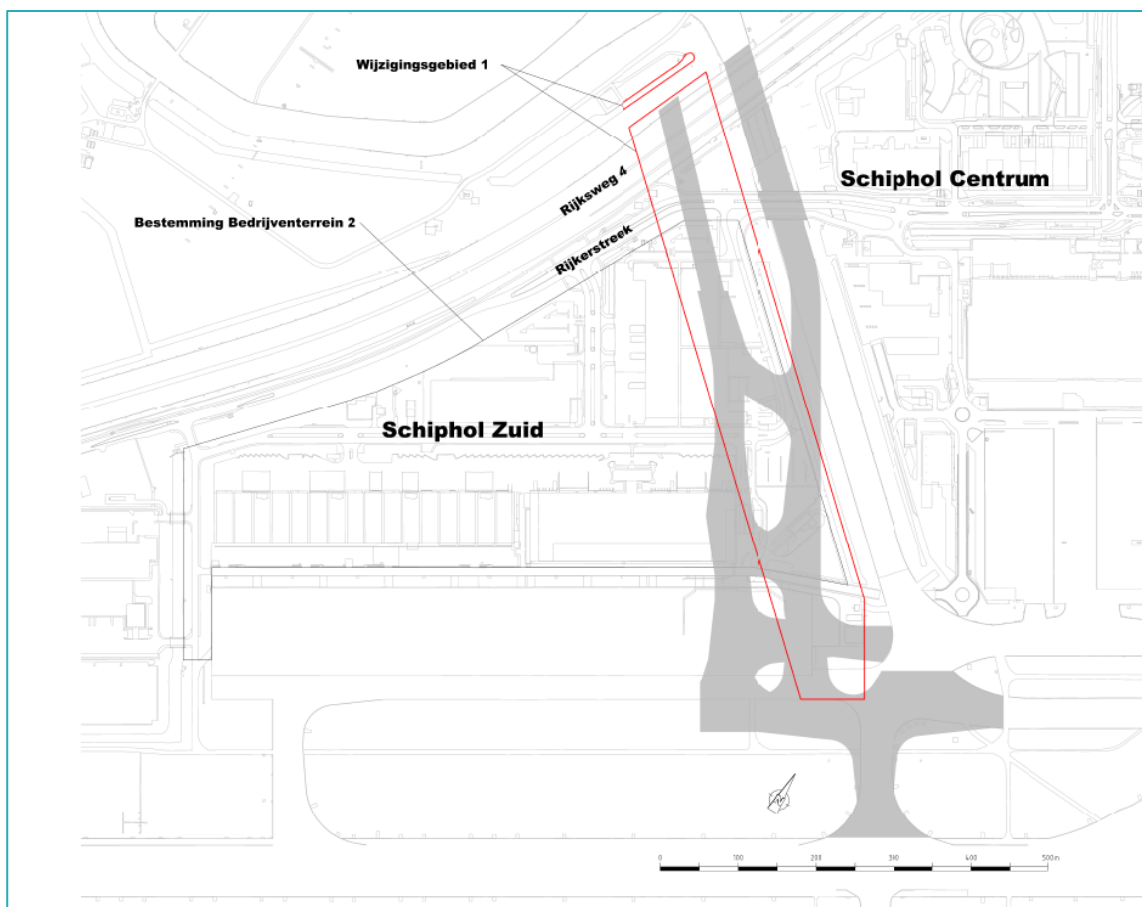
De naam van dit wijzigingsplan is “Schiphol verdubbeling taxibaan Quebec” (NL.IMRO.0394.WPGspltaxibaanqb-C001). Dit plan vervangt voor het aangegeven gebied de in het bestemmingsplan Schiphol aangegeven bestemmingen.

1.2 Aard en doel

Het voorliggende bestemmingsplan biedt een actueel juridisch-planologisch kader voor de ruimtelijke ontwikkelingen – de verdubbeling van taxibaan Quebec - in het plangebied. 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

Het plangebied voor de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan Schiphol is hieronder in rood omlijnd aangegeven (*figuur 1*):



Figuur 1: Plangrens wijzigingsplan

1.4 Geldende plannen en regelingen

In het bestemmingsplan Schiphol (2013)¹ is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om een verdubbeling van de taxibaan mogelijk te maken. Burgemeester en wethouders kunnen ter plaatse van de aanduiding 'WRO- zone – wijzigingsgebied 1' de bestemmingen wijzigen in de bestemming Verkeer – Luchtverkeer 1, mits de huidige en toekomstige functie van Rijksweg A4 daardoor niet wordt beperkt ².

1.5 Procedure

Een wijzigingsplan vaststellen is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders. Het ontwerp wijzigingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen in deze periode schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken. Vervolgens stelt

¹ Bestemmingsplan Schiphol NL.IMRO.0394.BPGsplSchiphol0000-E001

² De al dan niet beperkende werking van het wijzigingsplan in relatie tot Rijksweg A4 wordt nader toegelicht in Hoofdstuk 4 en 5

het college van burgemeester en wethouders het wijzigingsplan vast, waarna het nogmaals zes weken ter inzage wordt gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Dit kan uitsluitend indien ook een zienswijze tegen het ontwerp-wijzigingsplan is ingediend.

Het wijzigingsplan treedt in werking de dag nadat de beroepstermijn is afgelopen en geen schorsingsverzoek is ingediend. Het plan is onherroepelijk als er door de Raad van State een uitspraak is gedaan over het eventueel ingestelde beroep.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie, zowel ruimtelijk als functioneel. In hoofdstuk 3 zijn de beleidskaders weergegeven van Rijk, regio en de gemeente Haarlemmermeer. Deze kaders geven de basis waarop de planontwikkeling van de luchthaven Schiphol mogelijk is.

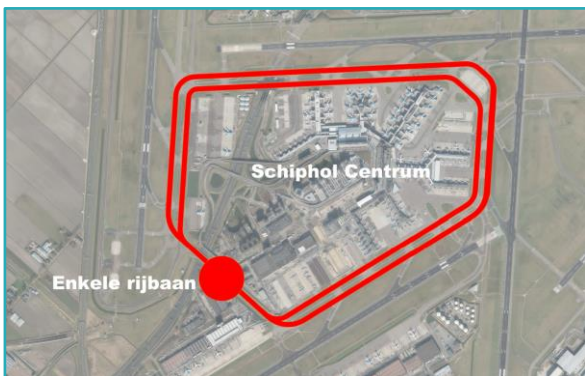
In hoofdstuk 4 wordt het plan beschreven. In hoofdstuk 5 worden alle randvoorwaarden en benodigde onderzoeken beschreven (water, luchtkwaliteit, externe veiligheid e.d.). Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het plan en het laatste hoofdstuk (7) beschrijft de juridische opzet.

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

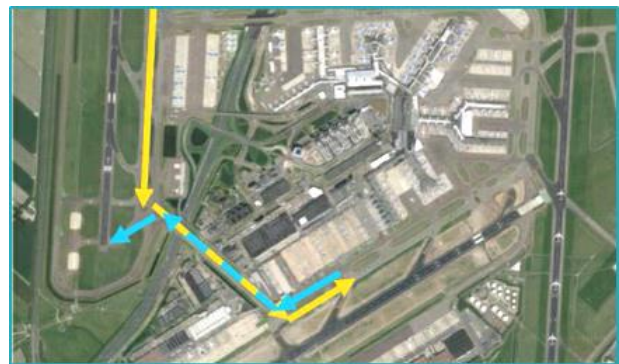
2 Bestaande situatie

De terminal van Amsterdam Airport Schiphol en de vliegtuig opstelplaatsen worden omringd door een dubbele rijbaan. Daardoor kunnen de taxibanen in verschillende richtingen worden gebruikt, wat meer flexibiliteit en capaciteit oplevert voor de grondbewegingen van vliegtuigen (geleid door LVNL in de verkeerstoren van Schiphol). Aan de zuidzijde bevindt zich nog een gedeelte waar sprake is van een enkele rijbaan: rijbaan Quebec (*figuur 2*).

Het ontbreken van de dubbele rijbaan en het toenemende aantal grondbewegingen leidt tot een beperkte capaciteit voor de taxi bewegingen van vliegtuigen (*figuur 3*).



Figuur 2: Locatie enkele rijbaan Quebec



Figuur 3: Tegemoetkomende verkeersstromen en wachtrijen op rijbaan Quebec

De rijbaan Quebec wordt gebruikt om de A4 van oost naar west over te steken en andersom. Bij bepaalde baancombinaties krijgt het inkomende verkeer vanuit westelijke richting te maken met uitgaand verkeer in westelijke richting rondom rijbaan Quebec. Dat levert stremming op, omdat de vliegtuigen moeten wachten totdat het verkeer in tegenovergestelde richting is gepasseerd.

Aangezien de afstanden tussen rijbaan Quebec en de toegangspunten tot de Zwanenburgbaan kort zijn, bevindt een groot deel van de wachtrij voor de Zwanenburgbaan zich op rijbaan Quebec. De genoemde wachtrij blokkeert de verkeersstroom naar de Polderbaan, verder naar het westen, wat leidt tot vertraging. De toch al aanzienlijke taxitijd naar de Polderbaan kan daardoor sterk variëren en wordt minder voorspelbaar. Zie voor uitgebreidere toelichting *hoofdstuk 4 (Nieuwe situatie)*, waarin de kwantitatieve en kwalitatieve voordelen van de verdubbeling van de taxibaan uitgebreider worden uiteengezet.

3 Beleid en regelgeving

De ontwikkeling van de luchthaven Schiphol 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 het plangebied. Het beleid ten aanzien van luchtkwaliteit, water, bodem, externe veiligheid en dergelijke wordt behandeld in hoofdstuk 5: *(Onderzoeken en beperkingen)*.

3.1 Rijksbeleid en Europese regelingen

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

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Het vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit. Delen van de structuurvisie die de nationale ruimtelijke belangen borgen en die juridische doorwerking behoeven, zijn uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur, het Barro.

In de nota zijn drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuur-historische waarden behouden zijn.

Het Rijk wil de ruimtelijke ordening meer overlaten aan gemeenten en provincies, tenzij Rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven. Er worden in de structuurvisie onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Betreffende opgaven worden per regio beschreven.

Gemeente Haarlemmermeer valt binnen regio Noordwest-Nederland. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn onder meer:

- Het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH).
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV).
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden.

Voorliggend wijzigingsplan maakt de verdubbeling van de taxibaan Quebec juridisch-planologisch mogelijk, waarmee uitvoering wordt gegeven aan de doelstellingen van het Rijksbeleid. Dit plan bevat geen ontwikkelingen die in strijd zijn met de vastgestelde Barro onderdelen.

3.1.2 Visie voor de Schipholregio (SMASH)

Het Rijk stelt in samenwerking met de zogenaamde regiopartijen en de partijen uit de luchtvaartsector een visie op 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. Dit bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van de verdubbeling van de taxibaan om de veiligheid te vergroten en is passend binnen deze visie.

3.1.3 Luchthavenindelingbesluit 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 Luchthavenindelingbesluit (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. Aangezien het luchthavengebied zelf niet in het gebied valt waarvoor het Luchthavenindelingbesluit relevant is, is nadere toetsing aan het LIB niet noodzakelijk. In het kader van goede ruimtelijke ordening wordt in paragraaf 5.11 dit aspect nader behandeld.

3.1.4 Beleidsnota mainport en metropool

Het Rijk heeft in samenwerking met de zogenaamde regiopartijen en de partijen uit de luchtvaartsector een beleidsnota (2016) opgesteld voor de Schipholregio. Deze beleidsnota is een uitwerking van het programma SMASH (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) en 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. De nota heeft de ambitie om de kracht en kwaliteiten van de regio verder uitbouwen, de economische ontwikkeling van de regio en Schiphol te stimuleren en kansen en potenties in de regio beter benutten. Daarnaast willen de partijen binnen de regio de verwachte woningbehoefte van 440.000 geschatte woningen accommoderen. De kracht en kwaliteit van de Schipholregio komt voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. De focus ligt hierbij op vier beleidsopgaven:

1. het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
2. het ruimte bieden voor verstedelijking, kwaliteit van leefomgeving en leefbaarheid;
3. het ruimte bieden voor verdere ontwikkeling van een veilige, concurrerende en duurzame luchtvaart in combinatie met een optimale netwerk- en mainportkwaliteit.
4. meer en betere samenwerking tussen Rijk, regio, marktpartijen en luchtvaartsector.

De verdubbeling van de taxibaan Quebec is een uitwerking van deze beleidsnota.

3.1.5 Conclusie Rijksbeleid

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, maar wordt ruimtelijk geïntegreerd in de netwerkregio.

Dit bestemmingsplan maakt een verdere optimalisering van het huidige banenstelsel planologisch-juridisch mogelijk. Dit komt de economische groei van de Mainport Schiphol ten goede. In die zin draagt dit bestemmingsplan bij aan het tot uitvoering brengen van het nationaal beleid.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018) is het integrale provinciale beleidsplan voor de gehele provincie Noord-Holland. In deze visie staat beschreven hoe de provincie de ambities wil realiseren voor de belangrijkste ontwikkelingen die op ons afkomen:

- Klimaatverandering
- Overgang naar duurzame energie
- Verdere verstedelijking
- Bereikbaarheid
- Gezonde leefomgeving
- Economische transitie
- Natuur en biodiversiteit

De hoofdambitie van de provincie is het vinden van een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven. Met de sturingsfilosofie ‘lokaal wat kan, regionaal wat moet’ heeft de provincie de regionale ruimtelijke consequenties van deze ontwikkelingen grotendeels juridisch verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Inmiddels is de PRV in verschillende ronden gewijzigd en opnieuw vastgesteld.

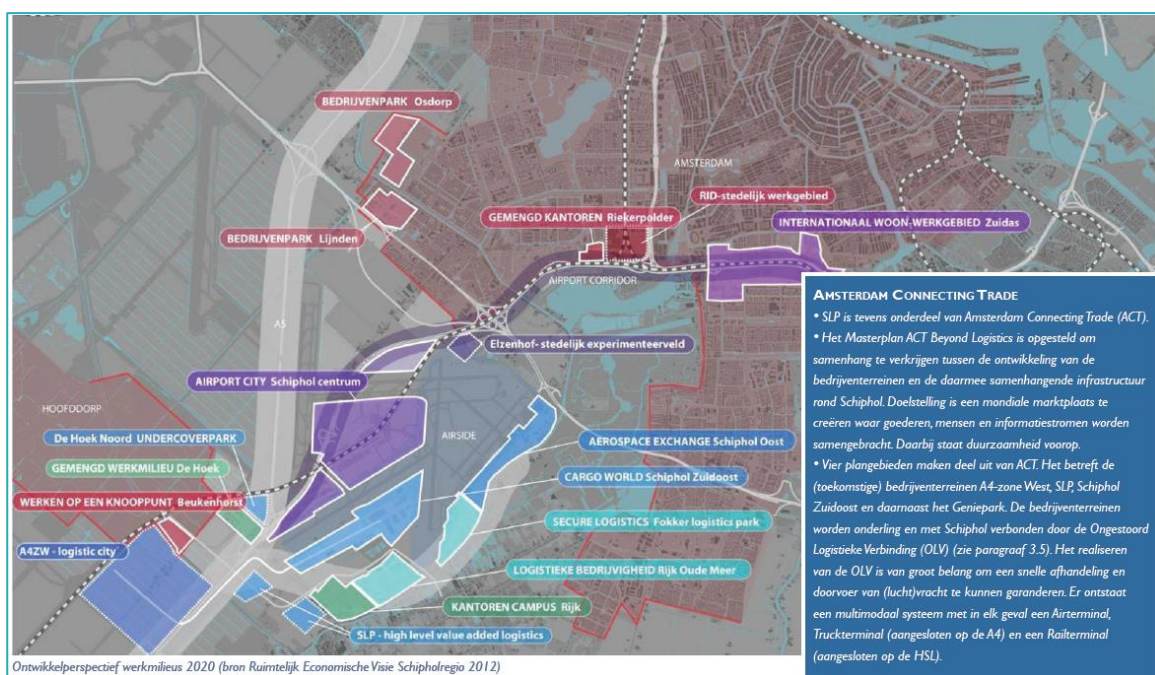
Schiphol

De grote economische dynamiek betekent dat de druk op het metropolitane landschap groot is, terwijl dat bijzonder belangrijk is voor het vestigingsklimaat. Schiphol en het Noordzeekanaalgebied zijn belangrijk voor zowel de economie van Noord-Holland als voor Nederland, en van de MRA in het bijzonder. De nadruk ligt op de wisselwerking tussen Schiphol, de Schipholregio en stedelijke omgeving. In deze ‘metropolitane ontwikkelingen’ 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. Voorliggend bestemmingsplan draagt bij aan de optimalisatie en de toekomstbestendigheid van de luchthaven. En zo aan de internationale entree van Nederland, de kerncorridor Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp, genaamd Enter-NL.

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 (figuur 4).



Figuur 4: Uitsnede kaart Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (2012)

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. Voorliggend wijzigingsplan draagt bij aan deze visie.

3.2.3 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.

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. De verdere ontwikkeling van de luchthaven Schiphol past binnen deze strategie.

3.2.4 Conclusie regionaal beleid

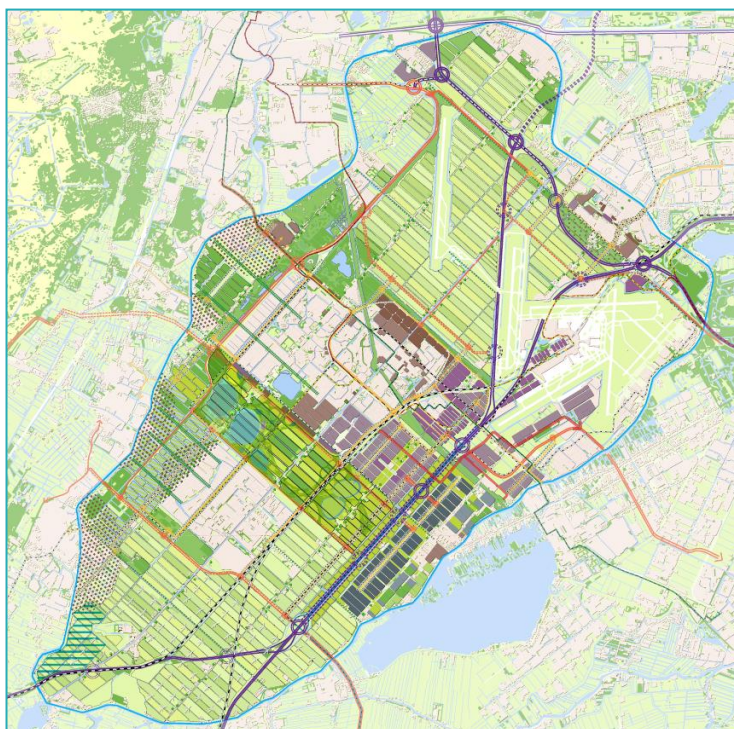
De regio zet in op groei van de luchthaven Schiphol binnen de beperkingen en met een nadrukkelijke duurzaamheidsdoelstelling. Daarbij wordt uitgegaan van een metropolitane strategie. Dus van een grotere samenhang tussen het economisch complex van de luchthaven en de wijde omgeving, de Metropoolregio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

Dit wijzigingsplan maakt de verdubbeling van de Quebec-baan mogelijk. Door deze ontwikkeling worden congestie en vertragingen voorkomen, wat bijdraagt aan de veiligheid en efficiëntere doorstroming op de luchthaven.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) beschrijft de belangrijke ambities, speerpunten en opgaven voor de gemeente 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 (*figuur 5*).



Figuur 5: Kaart Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

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

De ontwikkeling die planologisch-juridisch wordt vastgelegd met dit wijzigingsplan draagt bij aan de toekomstbestendigheid van Schiphol.

3.3.2 Conclusie gemeentelijk beleid

De gemeente Haarlemmermeer geeft aan de ontwikkeling van Schiphol voorwaarden en kaders mee. De ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt met dit bestemmingsplan zullen gaan bijdragen aan het ruimtelijke en economisch functioneren van Schiphol tot een compacte en veiligere luchthaven. Daarmee sluit dit bestemmingsplan aan op het gemeentelijk beleid.

4 Nieuwe situatie

Aanleiding voor wijzigingsplan is de complexiteit van het rijbanenstelsel van Schiphol Centrum. Ter hoogte van de zuidelijke kruising met de rijksweg A4 is dit banenstelsel uitgevoerd met een enkele taxibaan (Quebec). Door de toenemende grondbewegingen van vliegtuigen leidt dit tot congestie en mogelijke onveilige situaties. In overleg met de Luchtverkeersleiding Nederland en Rijkswaterstaat is er een ontwerp gemaakt voor de verdubbeling van de taxibaan over de A4. De realisering van de verdubbeling is op korte termijn nodig.



Figuur 6: Nieuwe situatie

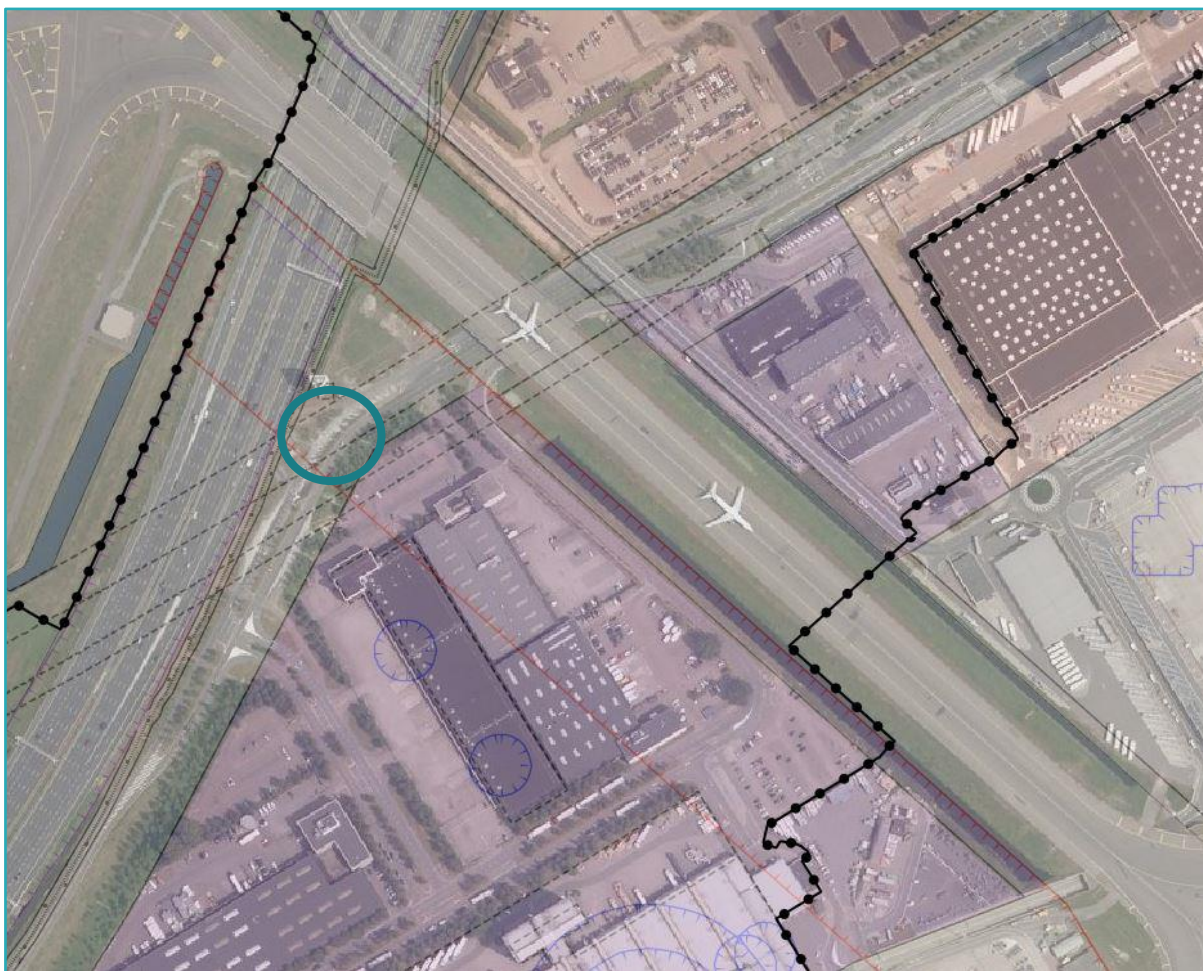
De kwantitatieve en kwalitatieve voordelen van de verdubbeling van de taxibaan zijn (*figuur 8*):

- **Veiligheid:** De standaard taxirottering is zodanig dat de rijbaan met de binnenste cirkel rechtsonder wordt gebruikt en de buitenste rijbaan linksom. Om dit principe te volgen, is een dubbele rijbaan vereist. Het vermindert de werkdruk voor de verkeersleider en de mogelijkheid van verwarring bij/tussen piloten en bestuurders van luchthavenvoertuigen, waardoor het risico op botsingen op de grond wordt verkleind. De vereenvoudigde verkeersstroom verhoogt de veiligheid.
- **Efficiëntie:** Verdubbeling van de rijbaan Quebec scheidt de nabijgelegen verkeersstromen en elimineert tegengestelde verkeersstromen op een enkele rijbaan. Het zorgt ervoor dat het verkeer richting de Polderbaan, onafhankelijk van het wachtende verkeer bij de toegangspunten tot de Zwanenburgbaan, kan doorstromen. Een dubbel rijbaanstelsel zal daarom vertragingen verminderen en de werkdruk van de verkeersleider verminderen.
- **Flexibiliteit:** Een volledig dubbel rijbaanstelsel maakt het rijbaanstelsel minder gevoelig voor verstoppingen. Taxibanen kunnen worden geblokkeerd vanwege een defect aan een vliegtuig, onderhoud of bouwwerkzaamheden. Bij een volledig dubbel rijbaanstelsel is er de mogelijkheid om andersom te rijden. Daarnaast zorgt een aan te leggen remote holding voor de mogelijkheid om vliegtuigen tijdelijk vast te houden. Dit om andere vliegtuigen te laten passeren en congestie te vermijden.
- **Voorspelbaarheid:** Bij gelijktijdig starten op de Zwanenburgbaan en de Polderbaan in noordelijke richting kan het voorkomen dat de wachtende vliegtuigen de route naar de Polderbaan blokkeren. De doorstroming naar de startbaan Zwanenburgbaan blijft gebruik maken van de huidige rijbaan Quebec, terwijl de verkeersstroom naar de Polderbaan de nieuwe rijbaan zal gebruiken, waardoor de wachtrij van de baan wordt omzeild. Dit verhoogt de voorspelbaarheid van de taxitijd.
- **Duurzaamheidswinst:** het voorkomen van congestie en vertragingen leidt tot vermindering van emissies en brandstofverbruik.

De verdubbeling was al voorzien in het bestemmingsplan Schiphol (2013). In dat plan is een wijzigingsbevoegdheid voor de bestemming van de gronden die daarvoor benodigd zijn opgenomen. Het onderhavige wijzigingsplan maakt uitvoering van de eerste fase van de verdubbeling mogelijk.

De volgende fase – die de begrenzing van de wijzigingsbevoegdheid overschrijdt - wordt meegenomen in de in procedure zijnde 2^e herziening van het bestemmingsplan Schiphol.

Op de huidige plek van de verdubbeling staan vrachtgebouwen en ligt een weg en ondergrondse infrastructuur. De gebouwen zullen worden gesloopt voorafgaand aan de uitvoering van het wijzigingsplan en de infrastructuur ten behoeve van de gebouwen zal worden omgelegd of verwijderd. Tevens zal de bestaande reclamemast (zie *figuur 7*) ten behoeve van de realisatie verplaatst worden. De verplaatsing wordt na stedenbouwkundige en verkeerskundige afweging middels een omgevingsvergunning bewerkstelligd.



Figuur 7: Markering huidige locatie reclamemast

Het constructieve ontwerp over de Rijksweg en de NS-tunnel en HOV Tunnel is afgestemd met de belanghebbende instanties. De functie van deze infra zal door dit project niet veranderen, hooguit tijdelijk tijdens de bouw. Dit zal in overleg gebeuren met de betreffende eigenaren/beheerders. Er is ook een vergunningen traject opgestart waarin alle benodigde vergunningen zullen worden aangevraagd.

5 Onderzoek en beperkingen

5.1 Archeologie en Cultuurhistorie

Op basis van de onderzoeksresultaten die zijn verkregen bij het maken van het bestemmingsplan Schiphol is voor het plangebied een lage verwachting gedefinieerd voor de aanwezigheid van archeologische overblijfselen uit alle perioden. Er is daarom in het bestemmingsplan geen archeologische dubbelbestemming opgenomen. Wanneer archeologische resten worden aangetroffen zal conform artikel 53 van de Wet op archeologische monumentenzorg 2007 een melding worden gedaan bij de gemeente Haarlemmermeer.

5.2 Bodem

Tijdens de uitvoeringsfase wordt rekening gehouden met bodemkwaliteit middels de omgevingsvergunning. Zodra er sprake is van (bouw)activiteiten in de grond zal de betreffende bodemkwaliteit bepaald worden middels bodemonderzoek. In geval van bodemverontreiniging zal Schiphol in overleg met het bevoegde gezag conform geldende wet- en regelgeving een sanering uitvoeren³. Met inachtneming hiervan, zijn geen negatieve effecten voor de bodemkwaliteit te verwachten.

5.3 Water

Het plangebied is gelegen in het peilgebied 'De Polderboezem'. De Polderboezem heeft een zomerpeil van -5,87 NAP en een winterpeil van -6,02 NAP. Door de realisatie van de verdubbeling van de taxibaan zal sprake zijn van verhardingstoename. Verhardingstoename zorgt voor versnelde afstroom van hemelwater. Het wijzigingsplan behoort in kader van watercompensatie tot het gebied van de 2^e herziening van het bestemmingsplan Schiphol. De toename verhard oppervlak wordt in relatie tot andere wijzigingen en in afstemming met het hoogheemraadschap gerealiseerd. Middels het verkrijgen van de watervergunning zal voldaan worden aan de eis voor de watercompensatie en de eventuele grondwateronttrekkingen.

5.4 Explosieven

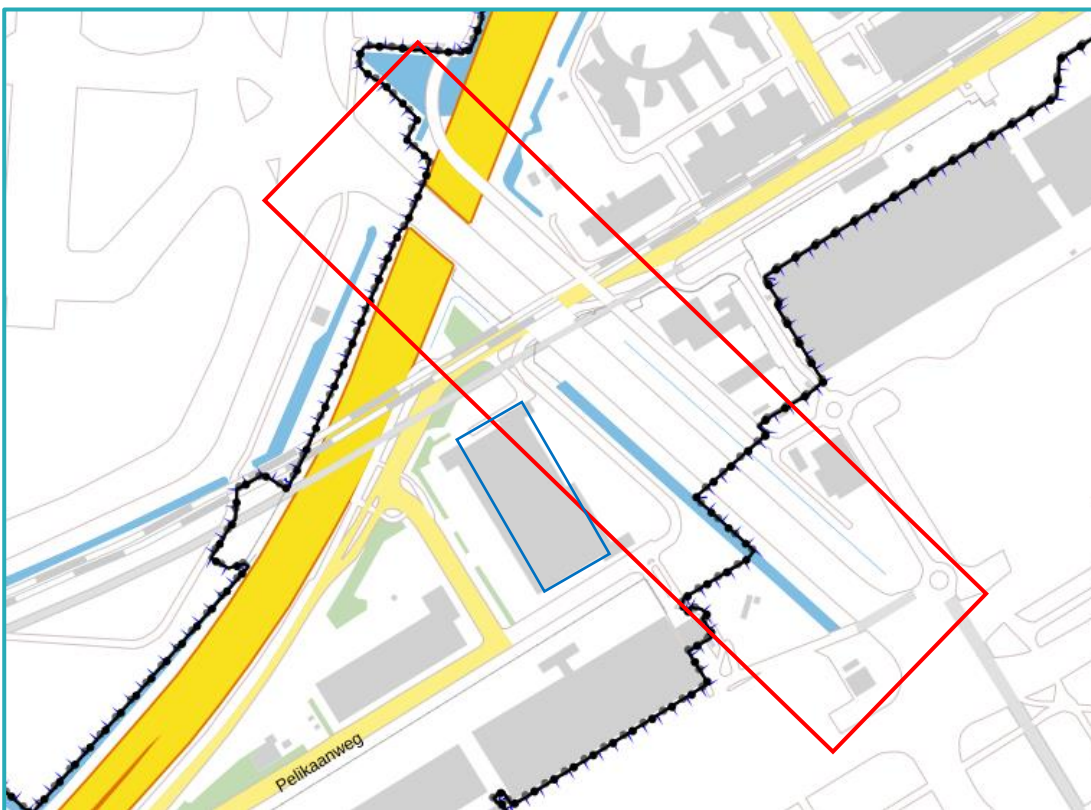
Bij alle aangemelde projecten wordt het digitale systeem met conventionele explosieven (CE) geraadpleegd. Indien CE's worden verwacht, zal onderzoek worden uitgevoerd en zullen, indien noodzakelijk, de opgespoorde CE's worden verwijderd. De beoogde activiteiten zullen pas worden gestart als de locatie is vrijgegeven. Schiphol heeft hiervoor een convenant met de gemeente Haarlemmermeer. Schiphol laat de onderzoeken naar de aanwezigheid van explosieven uit de WO II op bij in eigendom zijnde gebieden zelf uitvoeren en rapporteert vervolgens aan de gemeente.

³ Royal Haskoning DHV (15.11.2019) M.E.R. – beoordeling: BG6048_RP001_F1.0

5.5 Externe veiligheid

Recente aanpassingen in het ontwerp geven een enigszins verschoven ligging van de verdubbeling van de taxibaan weer ten opzichte van de situering van het gebied waarvoor de wijzigingsbevoegdheid geldt. Het gedeelte dat niet past planologisch worden geregeld in de 2^e herziening van het bestemmingsplan Schiphol en als 2^e fase worden uitgevoerd.

Het project is gedeeltelijk geprojecteerd over vrachtlodsen met veiligheidscontouren in verband met de opslag van ontplofbare stoffen. Voor deze contouren geldt een wijzigingsbevoegdheid op basis waarvan, na bedrijfsbeëindiging en sloop van de gebouwen, de betreffende contouren opgeheven kunnen worden (*figuur 8 -1*). Over de inwerkingtreding van het wijzigingsplan en de beëindiging van de opslagactiviteiten vindt afstemming plaats met de stakeholders.



Figuur 8-1 blauw: locatie bedrijfsgebouwen met veiligheidscontouren / Figuur 8-2 rood: markering projectgebied in relatie tot Veiligheidszone AFS (zwartblauwe lijn)

De aanwezigheid van de veiligheidszone – AFS Schiphol (*figuur 8-2*) ten zuidoosten van het wijzigingsplangebied, vastgesteld in bestemmingsplan Schiphol 1e herziening (2017), vormt met inachtneming van de activiteiten Airport Fuel Supply, geen belemmering voor de vaststelling van het wijzigingsplan en de realisatie van verdubbeling taxibaan, omdat noch binnen, noch buiten het plangebied gevoelige objecten aanwezig zijn. De realisatie van de beoogde taxibaan vermindert de werkdruk voor verkeersleiding en de mogelijkheid tot verwarring tussen bestuurders van (luchthaven)voertuigen, waardoor het risico op grondcollisie verkleind wordt.

5.6 Flora en fauna

Het gebied is onderzocht op mogelijke flora en fauna gerelateerde aspecten ten behoeve van het wijzigingsplan⁴. De resultaten van het Flora en Fauna onderzoek vormen geen belemmering voor de beoogde wijziging. Negatieve effecten op beschermde soorten, in dit geval de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis, zijn vrijwel uit te sluiten in verband met de bestaande en niet veranderlijke omgevingscondities voor de betreffende diersoort(en). De omgeving is namelijk niet geschikt voor de vestiging van vleermuizen wegens gebrek aan gunstige windcondities en voedselvoorziening⁵.

Het is, gezien de aard, de reikwijdte en de locatie van de plannen, ten opzichte van Natura 2000-gebieden, op voorhand uit te sluiten dat andere aspecten dan de soortenbescherming aan de orde zijn bij uitvoering van het plan. In het kader van de gebiedsbescherming ingevolge de Wet natuurbescherming (2017) is een stikstofdepositieberekening gemaakt; zie *paragraaf 5.13*.

5.7 Geluid

Er zijn geen geluidgevoelige bestemmingen binnen het plangebied aanwezig, door welke hinder ondervonden zou kunnen worden tijdens de gebruiksfase van de tweede taxibaan. Zowel bij stilstand als in beweging, neemt de geluidsbelasting veroorzaakt door vliegtuigen en vliegtuigmotoren motoren niet toe. Door de realisatie van de verdubbeling verbetert de doorstroming van vliegverkeer op de taxibaan, waardoor de congestie van wachtende vliegtuigen afneemt. Dit heeft een positieve invloed op geluidsuitstoot van in werking zijnde vliegtuigmotoren in afwachting van het opstijgen⁶.

Door de afwezigheid van geluidgevoelige bestemmingen kunnen de bouwactiviteiten van de taxibaan geen belemmering vormen. De sloop van het logistieke bedrijf ten westen van het plangebied is om dezelfde reden evenmin van invloed. Nader akoestisch onderzoek is daarom niet benodigd.

5.8 Geur

In kader van het vigerende bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de mogelijke overlast door geurhinder middels het in beeld brengen van geurgevoelige objecten en bestemmingen⁷. De uitbreiding van aviation en non-aviation activiteiten op Schiphol heeft nauwelijks invloed op de geurbelasting op de omliggende (woon)omgeving. Middels verbeterde doorstroming op de te realiseren verdubbeling taxibaan neemt de wachttijd voor het verder taxiën af, wat van positieve invloed is op de geuruitstoot (afname).

⁴ Van der Goes & Groot (29.03.2019) Verdubbeling Rijbaan-Q te Schiphol Natuuronderzoek: QS2019-34

⁵ Nijenhuis, H. (04.02.2020) Polderecologie: Memo Beoordeling QuickScan Van der G&G: QS2019-34

⁶ Goudappel Coffeng (21.06.2019) Verkeerskundige luchtkwaliteit en geluidhinder gevolgen 2^e herziening bestemmingsplan Schiphol: 003152.20190621.N1.01

⁷ Bureau Blaauw (29.05.2019) Geuronderzoek bestemmingsplan Schiphol, Onderzoek i.k.v. wijziging bestemmingsplan

5.9 Lichthinder

Luchthaven Schiphol is een volcontinu bedrijf, waar de luchthavenoperatie 24 uur per dag, 7 dagen per week plaatsvindt. Om de processen en werkzaamheden te kunnen continueren, wordt op zowel luchtzijde als landzijde op meerdere plaatsen kunstmatige verlichting toegepast, indien daglicht niet volstaat.

Schiphol Nederland B.V. streeft naar beperking van lichthinder onder waarborging van (vlieg)veerkeersveiligheid en sociale veiligheid. Dit wordt als uitgangspunt gehanteerd bij uitgifte en inrichting van terreinen. Er is op de luchthaven geen sprake van (directe) lichtinstraling bij woningen. De gemeente Haarlemmermeer heeft binnen het plangebied geen gebieden waar de duisternis en het donkere landschap ter bescherming onderworpen zijn, waardoor ruimtelijke consequenties aangaande versterking van de omgeving niet aan de orde zijn.

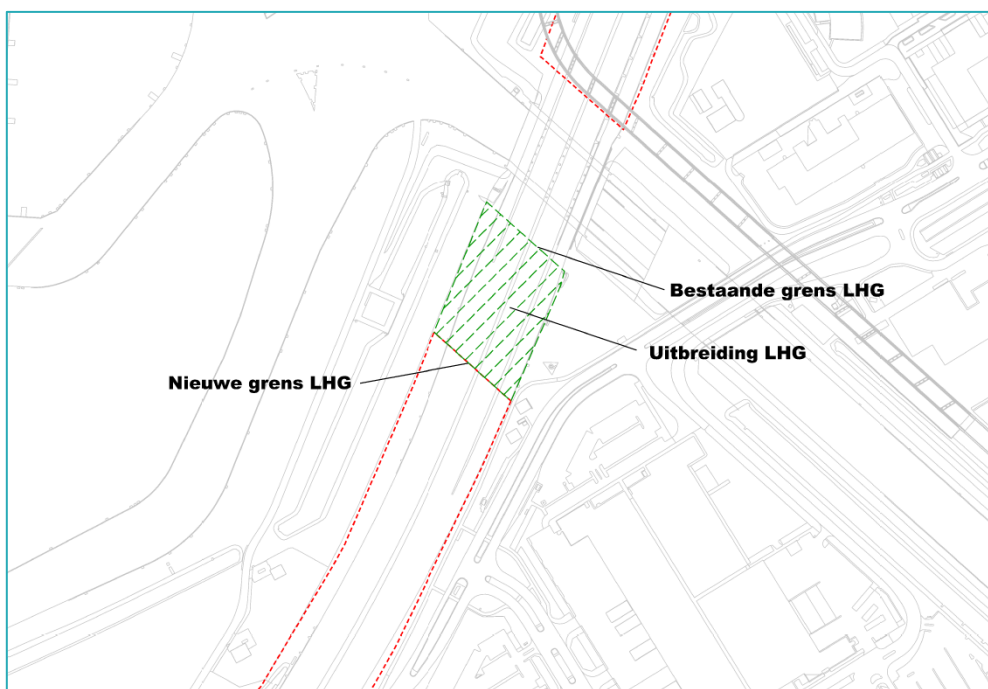
5.10 Kabels en leidingen

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

5.11 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het gebied valt binnen het Luchthavengebied (LHG) waar het Luchthavenindelingbesluit niet van toepassing is. Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is van toepassing op gronden die (nog) niet tot het luchthavengebied behoren. Schiphol heeft een interne procedure waarbij, indien nodig, bouwplannen en activiteiten worden voorgelegd aan de LVNL ter toetsing (*figuur 9*). Voor het gedeelte over de Rijksweg A4 wordt een wijziging Luchthavengebied aangevraagd.

De te realiseren taxibaan heeft geen invloed op een geluidgevoelig object. Evenmin is hier sprake van (overschrijding van) hoogtebeperkingen of vogelaantrekkende inrichting(en) binnen het plangebied van het wijzigingsplan.



Figuur 9: locatiedeel waar het projectgebied momenteel buiten het Luchthavengebied (LHG) valt

5.12 Verkeer

Door de verdubbeling van de taxibaan ontstaat ontwikkelruimte voor opstelplaatsen voor vliegtuigen en wordt de doorstroming tijdens het taxiën van de toestellen verbeterd. De inwerkingtreding van het wijzigingsplan ten behoeve van de te realiseren taxibaan zorgt tevens voor een positief saldo met betrekking tot uitstoot voortkomend uit wegverkeer van en naar de te slopen bedrijfsgebouwen ten zuidoosten van de toekomstig te realiseren taxibaan. Er zal sprake zijn van een afname van (weg)verkeer op onder meer de Rijkersstreek, samenhangend met de geluidsproductie hieruit voortvloeiend⁸.

5.13 Luchtkwaliteit en stikstofdepositie

In de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 is bepaald dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet als basis voor toestemming voor stikstof uitstotende activiteiten mag worden gebruikt⁹. In het kader van de uitspraak is daarom een aparte rapportage met stikstofberekeningen als bijlage gevoegd¹⁰. Het onderzoek, aangaande de realisatiefase door middel van mobiele werktuigen en wegverkeer, toont aan dat zowel in 2020 als in 2021 (zichtjaren) geen sprake is van stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Daarmee vormt de stikstofdepositie geen belemmering voor de verdubbeling van de taxibaan.

⁸ Goudappel Coffeng (21.06.2019) Verkeerskundige luchtkwaliteit en geluidhinder gevolgen 2^e herziening bestemmingsplan Schiphol: 003152.20190621.N1.01

⁹ Zaaknummers: 201600614/3/R2, 201600617/3/R2, 201600618/3/R2, 201600620/3/R2, 201600622/4/R2, 201600630/3/R2

¹⁰ Goudappel Coffeng (30.01.2020) Voltooiing dubbel rijbaanstelsel Stikstof: 005282.20191210.R1.02

Door de realisatie van de verdubbeling van de taxibaan neemt de doorstroming van vliegtuigen op de taxibaan toe, waardoor de congestie van wachtende vliegtuigen afneemt. De effecten op bevorderde doorstroming van taxiënde vliegtuigen worden daarom als positief beschouwd op de uitstootwaarden in relatie tot luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Dit heeft als gevolg dat er tevens geen negatieve veranderingen optreden in de gebruiksfase.

De inwerkingtreding van het wijzigingsplan zorgt tevens voor een positief saldo met betrekking tot uitstoot voortkomend uit wegverkeer van en naar de bedrijfsgebouwen ten zuidoosten van de toekomstig te realiseren taxibaan¹¹.

5.14 Milieuzoneringen

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen). De VNG-brochure 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. Het verbreden van de taxibaan leidt niet tot het veranderen van de functie die in het bestemmingsplan Schiphol mogelijk is gemaakt.

5.15 Milieueffectrapportage

In relatie tot het wijzigingsplan voor de verdubbeling van de taxibaan Quebec zijn er vrijwel geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten. De verdubbeling van de taxibaan is geen activiteit die genoemd is in onderdeel C of D van de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage.

Er ligt nog een uitwerkingsopgave voor de watercompensatie. Echter, het is aannemelijk gemaakt dat de watercompensatie mogelijk is, waardoor in het geval van optreden van effecten, nadelige milieugevolgen kunnen worden voorkomen. Dit zal geborgd worden in de noodzakelijke vervolgbesluitvorming (water, - en omgevingsvergunning, alsmede ontheffingen Wnb)¹².

5.16 Privaatrechtelijke belemmeringen

De grond aangaande het plangebied is in eigendom van Schiphol Nederland BV. Het gedeelte van de onderliggende A4 weglichaam is eigendom van Rijkswaterstaat en wordt middels recht van opstal gevestigd.

¹¹ Goudappel Coffeng (21.06.2019) Verkeerskundige luchtkwaliteit en geluidhinder gevolgen 2^e herziening bestemmingsplan Schiphol: 003152.20190621.N1.01

¹² Royal Haskoning DHV (15.11.2019) M.E.R. – beoordeling: BG6048_RP001_F1.0

5.17 Relatie met toekomstige ontwikkelingen A4

Door Rijkswaterstaat is rekening gehouden met de effecten van de verdubbeling van de taxibaan op het verloop van Rijksweg A4. Aan de hand van afspraken tussen de initiatiefnemer en Rijkswaterstaat worden mogelijke negatieve gevolgen opgevangen.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economisch

De kosten van het project worden gedragen door Schiphol Nederland BV. Dit geldt niet alleen voor de uitvoering en realisatie, maar ook voor de hinder (afzettingswerkzaamheden en omleidingen) tijdens de uitvoeringsfase van de werkzaamheden.

6.2 Maatschappelijk

Het ontwerp wijzigingsplan wordt door burgemeester en wethouders gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen in deze periode schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken. Vervolgens stelt het college van burgemeester en wethouders het wijzigingsplan vast, waarna het nogmaals zes weken ter inzage wordt gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Dit kan uitsluitend indien ook een zienswijze tegen het ontwerp-wijzigingsplan is ingediend.

7 Juridische aspecten

7.1 Opzet regels en verbeelding

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

Op de verbeelding zijn aan de binnen het plan aanwezige gronden bestemmingen toegekend. Daarbinnen komen functie- en bouwaanduidingen en gegevens over maatvoering voor. Door middel van in de bestemmingen toegepaste aanduiding(en) zijn daarnaast extra regels van toepassing.

De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Deze zijn in overeenstemming met de Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP2012). De SVBP bepaalt kleur en codering van de bestemmingen. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde (per soort bestemming). Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een artikel in de regels. De regels omschrijven in samenhang met aanduidingen op de kaart op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden en wat, en of, er gebouwd mag worden.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken;

- De 'Inleidende Regels' bestaan uit een begrippenlijst.
- De 'Bestemmingsregels' bevatten artikelen over de (dubbel)bestemmingen.
- De 'Algemene regels' bevatten bepalingen die betrekking (kunnen) hebben op alle bestemmingen.
- De 'Overgangs- en slotregels' bestaan uit het (in de Bro voorgeschreven) overgangsrecht (voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik dat van het bestemmingsplan afwijkt) en de naam waaronder het plan moet worden aangehaald.

7.2 Toelichting op de regels en verbeelding

7.2.1 Inleidende bepalingen

In de begripsbepalingen zijn de (standaard)omschrijvingen van in dit wijzigingsplan voorkomende begrippen opgenomen.

7.2.2 Bestemmingsregels en Algemene regels

In Artikel 2 Van toepassing verklaring is aangegeven dat het wijzigingsplan in de plaats komt van het bestemmingsplan Schiphol voor zover het de geometrisch aangegeven planobjecten in het plangebied betreft. Voor het overige blijven de regels van het bestemmingsplan Schiphol gelden.

Aan de te verbreden taxibaan Quebec is de bestemming Verkeer – Luchtverkeer 1 (artikel 3) gegeven. Hier zijn alle functies en voorzieningen toegestaan die te maken hebben met het rijden van vliegtuigen van en naar start- en landingsbanen en met de luchtverkeersveiligheid.

Met functie/bouwaanduidingen in deze bestemming zijn daarnaast een onderdoorgang voor wegverkeer, de spoortunnel en een tunnel toegestaan.

De in het plangebied aanwezige leiding is met de bijbehorende belemmeringenstrook met een dubbelbestemming aangegeven, die over de andere bestemming heen ligt. Bij strijdigheid met andere regels hebben de bepalingen in dit artikel prioriteit. Er is een vergunningenstelsel voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden van toepassing.

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is van toepassing op gronden die (nog) niet tot het luchthavengebied behoren. Dit is regelgeving die rechtstreeks geldt en via de website ruimtelijkplannen.nl raadpleegbaar is.

7.2.3 Overgangsrecht

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

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

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

7.2.4 Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

8 Overzicht van bijlagen

Geuronderzoek bestemmingsplan Schiphol, Bureau Blaauw (29.05.2009) Onderzoek i.k.v. wijziging bestemmingsplan.

Memo Beoordeling QuickScan Natuur Van der G&G door Nijenhuis, H. (04.02.2020). Polderecologie: QS2019-34.

Verdubbeling Rijbaan-Q te Schiphol Natuuronderzoek van Van der Goes & Groot (29.03.2019) QS2019-34.

Voltooiing dubbel rijbaanstelsel Stikstof, Goudappel Coffeng (30.01.2020) 005282.20191210.R1.02.

Verkeerskundige luchtkwaliteit en geluidhinder gevolgen 2^e herziening bestemmingsplan Schiphol Goudappel Coffeng (21.06.2019) 003152.20190621.N1.01.