

Wijzigingsplan

Schiphol-Rijk, 1^e wijziging

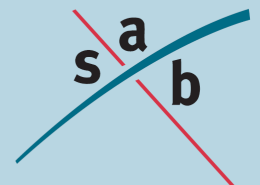
Toelichting

Gemeente Haarlemmermeer

Datum: 13 maart 2018

Projectnummer: 150319

ID: NL.IMRO.0394.WPGspschiprijk1ew-C001



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Aard en doel	3
1.3	Vigerende bestemmingsplan	3
1.4	Planproces	4
2	Bestaande en toekomstige situatie	5
2.1	Bestaande situatie	5
2.2	Toekomstige situatie	7
3	Beleid	12
3.1	Rijksbeleid	12
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Regionaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	19
4	Milieu- en omgevingsaspecten	20
4.1	Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)	20
4.2	Bedrijven en milieuzonering	20
4.3	Bodem	24
4.4	Geluid	24
4.5	Geur	27
4.6	Luchtkwaliteit	28
4.7	Externe veiligheid	30
4.8	Flora en fauna	34
4.9	Water	35
4.10	Archeologie	39
4.11	Cultuurhistorie	40
4.12	Verkeer en parkeren	41
4.13	Kabels en leidingen	42
5	Juridische aspecten	43
5.1	Algemeen	43
5.2	De regels	43
6	Uitvoerbaarheid	44
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	44
6.2	Economische uitvoerbaarheid	45

Bijlagen

- Bijlage 1: Hopman en Peters Milieutechniek, 3 augustus 2015, Verkennend bodemonderzoek inclusief asbest Molenweg (rond) 209 te Schiphol-Rijk, nummer 15-P-147
- Bijlage 2: SAB, 13 oktober 2016, Akoestisch onderzoek Starparc Aalsmeerderbrug, nummer 150319
- Bijlage 3: Adviesgroep AVIV bv, 18 maart 2013, technische rapportage externe veiligheid bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve, nummer 123462
- Bijlage 4: SAB, 18 november 2016, Quick scan flora en fauna Starparc Aalsmeerderbrug, nummer 150319

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bedrijvenpark Schiphol-Rijk is de afgelopen jaren grotendeels gerealiseerd. In het bestemmingsplan voor het bedrijvenpark is een aantal kavels aangewezen waar nog een wijziging van de bestemming kan plaatsvinden. Eén van deze kavels ligt aan de Molenweg te Aalsmeerderbrug. De geldende bestemming 'Agrarisch' kan hier worden gewijzigd naar de bestemming 'Bedrijf'. Bogor projectontwikkeling b.v. heeft het initiatief genomen om dit kavel te ontwikkelen voor een viertal bedrijfswoningen met bijbehorende bedrijfsunits aan de Molenweg en twee bedrijfsverzamelgebouwen aan de Boeing Avenue. Deze ontwikkeling wordt met dit wijzigingsplan planologisch toegestaan.

1.2 Aard en doel

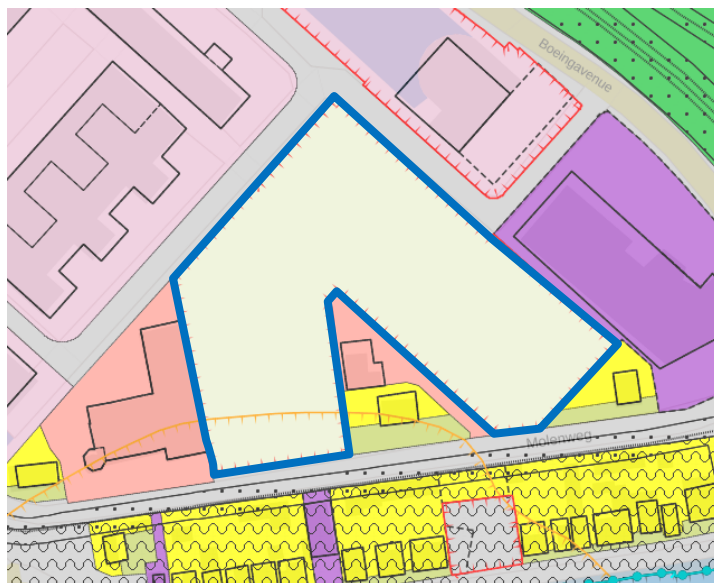
Dit wijzigingsplan maakt de bouw van vier bedrijfswoningen en bijbehorende bedrijfsunits aan de Molenweg en twee bedrijfsverzamelgebouwen aan de Boeing Avenue mogelijk.

1.3 Vigerende bestemmingsplan

Het plangebied ligt binnen de grenzen van het geldende bestemmingsplan 'Schiphol Rijk', dat op 4 juli 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer. Op grond van dit bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming 'Agrarisch'. Daarnaast gelden voor het plangebied de volgende gebiedsaanduidingen:

- geluidszone industrie (twee zones van twee verschillende industrieterreinen);
- luchtvaartverkeerzone - lib;
- wetgevingszone - wijzigingsgebied 1.

De wijzigingsbevoegdheid biedt het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid om de bestemming 'Agrarisch', onder nadere voorwaarden, te wijzigen in de bestemming 'Bedrijf'.



*Uitsnede verbeelding
geldende bestem-
mingsplan (plangebied
is met blauwe belijning
begrensd).*

1.4 Planproces

Terinzagelegging ontwerp

De voorbereidingsprocedure zoals opgenomen in artikel 3.6 Wro dient gevolgd te worden. Dit houdt in dat het ontwerpwijzigingsplan gedurende zes weken ter inzage ligt na voorafgaande bekendmaking, langs elektronische weg. Gedurende de termijn van terinzageligging kunnen belanghebbenden schriftelijk, mondeling of digitaal zienswijzen over het plan kenbaar maken bij het college van burgemeester en wethouders.

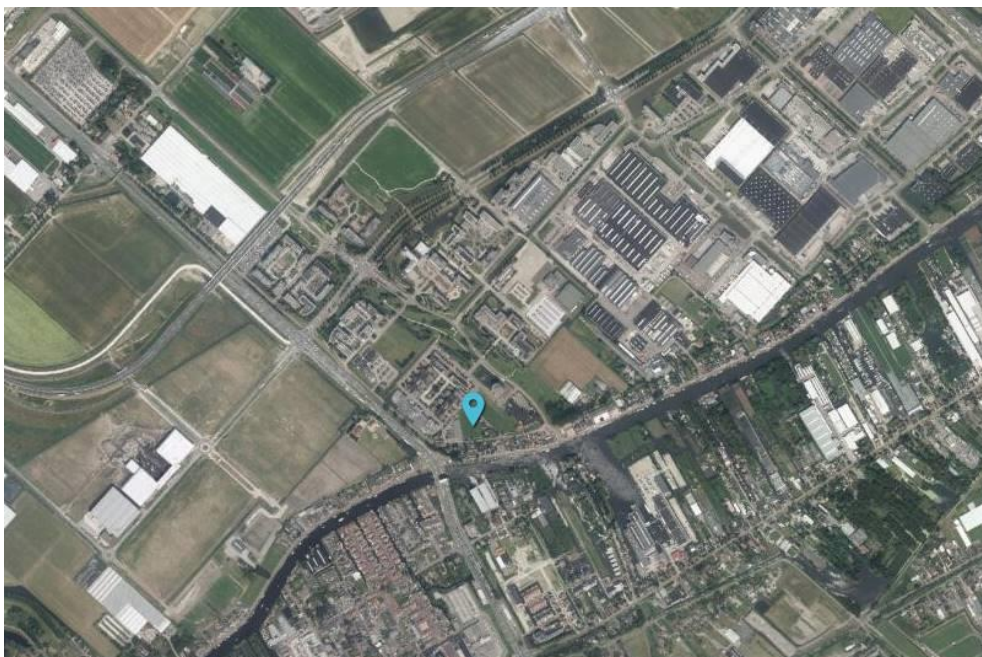
Vaststelling en beroep

Binnen acht weken na afloop van de termijn van terinzageligging van het ontwerp neemt het college van B&W een besluit over de vaststelling van het wijzigingsplan. Tegen dit vaststellingsbesluit (het wijzigingsplan) kan een belanghebbende beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2 Bestaande en toekomstige situatie

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied betreft een perceel tussen de Molenweg en de Boeing Avenue te Aalsmeerderbrug en heeft een omvang van circa 1,25 hectare. De navolgende afbeeldingen geven een indruk van de ligging van het plangebied binnen Aalsmeerderbrug en het bedrijvenpark Schiphol-Rijk en de ligging aan de Molenweg en de Boeing Avenue. Op dit moment is het plangebied in gebruik als goed onderhouden grasland. De bebouwing met kassen is reeds gesloopt. Er is geen sprake meer van bebouwing.



Globale ligging van het plangebied (blauwe markering) binnen Aalsmeerderbrug en het bedrijvenpark Schiphol-Rijk)



Ligging plangebied (rode begrenzing) aan de Molenweg en de Boeing Avenue

Het stedenbouwkundig beeld van de omgeving van het plangebied wordt bepaald door de bijzondere ligging. Het plangebied ligt ingeklemd tussen Schiphol-Rijk en de Aalsmeerderdijk. Dit gebied vormt de ruimtelijke en functionele overgang tussen de kantoorgebieden van Schiphol-Rijk en de lintbebouwing aan de dijk. Qua structuur vormt dit gebied een restruimte tussen de rechthoekige polderstructuur en de grillige contour van de dijk. Deze kavel heeft daarmee een twee voorkanten met twee verschillende omgevingskenmerken. Eén zijde is gericht naar het representatieve kantoorpark van Schiphol-Rijk (zijde Boeing Avenue) terwijl het ander meer introvert is gericht naar de achterkanten van de lintbebouwing aan de ringdijk (zijde Molenweg). Dit woongebied van de ringdijk wordt gekarakteriseerd door kleinschalige bebouwing met een aantrekkelijk woonmilieu en een minder flamboyante zijde met bedrijven aan de achterkant. Deze achterkanten en bedrijven worden door de Molenweg ontsloten, als ventweg van de ringdijk en als ontsluitingsweg voor het achtergelegen gedeelte van de dijkvoetzone. De navolgende foto's geven een indruk van de twee verschillende voorkanten van het plangebied.



Foto van de Molenweg en aangrenzende bebouwing (genomen in oostelijke richting)



Foto van de bebouwing langs de Boeing Avenue (genomen vanaf de Molenweg in noordelijke richting)

2.2 Toekomstige situatie

2.2.1 Uitgangspunten uit het geldende bestemmingsplan

2.2.1.1 Uitgangspunten vanuit de ruimtelijke analyse

In het geldende bestemmingsplan is reeds een analyse gemaakt voor de ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied. Navolgend zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de planvorming samengevat:

- er is sprake van het opvullen van een open gat in lintbebouwing in een bestaand bebouwd gebied, waardoor wordt voldaan aan de voorwaarden voor het verkrijgen van een verklaring van geen bezwaar in verband met het Luchtvaartindulingsbesluit voor Schiphol;
- kleinschalig programma met maximaal 4 bedrijfswoningen aan de Molenweg. Ontsluiting via de Molenweg;
- twee clusters van bedrijfsunits als begrenzing van het gebied naar het kantorenpark van Schiphol-Rijk. Deze units worden direct ontsloten via de Boeing Avenue en krijgen een architectonische verbijzondering in het zicht op de hoek bij de ingang van dit gebied;
- het plan onderscheidt zich door een duidelijke zonering met functies en bebouwingstypologie passend bij de schaal van de omgeving;
- het plan kent twee gezichten met verschillende voorkanten met een gewenste oriëntatie gericht naar de ringdijk en naar het bestaande kantorenterrein van Schiphol-Rijk;

- de watercompensatieopgave (minimaal 15% van de toename van het verharde oppervlak) wordt in diezelfde hoek opgelost om ruimte te creëren en als ruimtelijke koppeling met de vijver in het naastliggende kantoorpark;
- parkeren wordt aan het zicht onttrokken en op het ‘binnenterrein’ (de restruimte tussen de bouwvolumes in) opgelost.



Inrichtingsimpressie uit het geldende bestemmingsplan

Op grond van de ruimtelijke analyse zijn in het geldende bestemmingsplan (artikel 35) de volgende concrete wijzigingsregels opgenomen:

- 1 bedrijfsactiviteiten behorende tot bedrijfscategorie 1 of 2 zijn toegestaan;
- 2 het maximale bebouwingspercentage¹ bedraagt 60%;
- 3 het maximaal aantal bedrijfswoningen bedraagt 4;
- 4 de maximale bouwhoogte van bedrijfsgebouwen bedraagt 8 meter;
- 5 de maximale bouwhoogte van bedrijfswoningen bedraagt 9 meter;
- 6 de maximale goothoogte van bedrijfswoningen bedraagt 4 meter;
- 7 de bedrijfswoningen worden georiënteerd aan de Molenweg;
- 8 de bedrijfsunits worden georiënteerd aan de Boeing Avenue ;
- 9 aangetoond moet worden dat de bedrijfswoningen voldoen aan de gestelde nor-
men uit de Wet geluidhinder;
- 10 de watercompensatie bedraagt minimaal 15% van de toename van het verharde
oppervlakte.

In dit wijzigingsplan is gebruik gemaakt van deze wijzigingsbevoegdheid. In paragraaf 2.2.3 is het plan expliciet getoetst aan de wijzigingsvoorwaarden.

2.2.2 Inrichtingsschets

2.2.2.1 Hoofdpzetz

De uitgangspunten, inrichtingsimpressie en de wijzigingsvoorwaarden zoals beschreven in de voorgaande paragrafen vormden de leidraad voor de verdere uitwerking van de ontwikkeling in het plangebied. Kolpa architecten heeft in verband met de verdere uitwerking een schetsontwerp opgesteld. Het schetsontwerp is hieronder weergegeven. Deze schets vormt de basis voor het wijzigingsplan.



Schetsontwerp plangebied (Kolpa architecten, 18 januari 2017)

Het schetsontwerp sluit aan bij de beoogde ruimtelijke geleding in verband met de overgangszone tussen het grootschalige kantoren- en bedrijventerrein en het kleinschalige dijklint. Er is sprake van twee clusters bebouwing aan de zijde van de Boeing Avenue. Aan de zijde van de Molenweg is ruimte voor meer kleinschalige bebouwing in de vorm van vier bedrijfswoningen met daarachter enkele bedrijfsunits. Deze bedrijfsunits zijn wat betreft oppervlakte kleinschaliger dan de bedrijfsunits aan de Boeing Avenue. De bouwvorm van de bedrijfswoningen langs de Molenweg bestaat uit één bouwlaag met een hoge kap (goot- en bouwhoogte respectievelijk 4 m en 9 m). De bedrijfsunits in het plangebied kunnen worden gebouwd tot een bouwhoogte van 8 m.

Het parkeren voor alle bedrijfsunits wordt op het binnenterrein opgelost. Het parkeren voor de bedrijfswoningen wordt nabij deze woningen opgelost. Het totale aantal voorziene parkeerplaatsen is in paragraaf 4.12 getoetst aan de parkeernorm. Ontsluiting van de bedrijfswoningen vindt plaats op de Molenweg. Ontsluiting van de bedrijfsunits vindt plaats op de Boeing Avenue.

Bij de aanleg van verharding moet rekening worden gehouden met hemelwaterberging (15% compensatie). Het schetsontwerp voorziet in mogelijkheden voor waterberging door vergroting van de bestaande watergang langs de Molenweg en de aanleg van een waterpartij in de oksel van de Boeing Avenue, nabij de bestaande vijver ten noorden van het plangebied. Ter plaatse van de gele cirkel op de inrichtingsschets bestaat op dit moment het voornemen om een overhangend deel van het bedrijfsgebouw te realiseren. Een dergelijk overhangend deel wordt niet gerekend tot verhard oppervlak dat moet worden gecompenseerd. De waterbergingsopgave is in paragraaf 4.9 getoetst.

Aandachtspunten voor de nadere uitwerking van de inrichtingsschets richting de omgevingsvergunningaanvraag zijn het talud van de watergang langs de Molenweg en de aansluiting van het plan op de bestaande wegen. Eventuele parkeerplaatsen die door de aansluiting verdwijnen, moeten gecompenseerd worden. Tevens moet het ontwerp voor de bedrijfswoningen nog worden uitgewerkt wat beeldkwaliteit betreft.

2.2.3 Toetsing aan de wijzigingsvoorwaarden

De volgende wijzigingsvoorwaarden gelden voor de planontwikkeling:

- 1 *bedrijfsactiviteiten behorende tot bedrijfscategorie 1 of 2 zijn toegestaan;*
- 2 *het maximale bebouwingspercentage² bedraagt 60%;*
- 3 *het maximaal aantal bedrijfswoningen bedraagt 4;*
- 4 *de maximale bouwhoogte van bedrijfsgebouwen bedraagt 8 meter;*
- 5 *de maximale bouwhoogte van bedrijfswoningen bedraagt 9 meter;*
- 6 *de maximale goothoogte van bedrijfswoningen bedraagt 4 meter;*
- 7 *de bedrijfswoningen worden georiënteerd aan de Molenweg;*
- 8 *de bedrijfsunits worden georiënteerd aan de Boeing Avenue;*
- 9 *aangetoond moet worden dat de bedrijfswoningen voldoen aan de gestelde normen uit de Wet geluidhinder;*
- 10 *de watercompensatie bedraagt minimaal 15% van de toename van het verharde oppervlakte.*

Sub 1: hieraan wordt voldaan. De milieucategorie in het wijzigingsplan bedraagt maximaal categorie 2.

Sub 2: hieraan wordt voldaan. De bouwvlakken zijn zodanig vormgegeven dat aan het bebouwingspercentage van 60% kan worden voldaan.

Sub 3: hieraan wordt voldaan. Er zijn vier aanduidingsvlakken voor één bedrijfswoning per aanduidingsvlak opgenomen.

² Bebouwingspercentage: een percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van het bouwvlak dat maximaal mag worden bebouwd (definitie geldende bestemmingsplan).

Sub 4, 5 en 6: hieraan wordt voldaan. De genoemde hoogtematen voor de bedrijfsgebouwen zijn opgenomen op de verbeelding. De hoogtematen voor de bedrijfswoningen zijn reeds opgenomen in de regels bij de bestemming Bedrijf en komen daarom niet terug op de verbeelding.

Sub 7 en 8: hieraan wordt voldaan. De aanduidingsvlakken voor de bedrijfswoningen zijn georiënteerd aan de Molenweg. De bouwvlakken voor de bedrijfsunits zijn georiënteerd op de Boeing Avenue. Er mag geen fysieke openbare doorgang zijn tussen het terrein met de bedrijfsunits (ontsloten vanaf de Boeingavenue) en de bedrijfspercelen aan de Molenweg.

Sub 9: hieraan wordt voldaan. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat, na verlening van een ontheffing voor hogere waarden, kan worden voldaan aan de Wet geluidhinder (zie paragraaf 4.4).

Sub 10: hieraan wordt voldaan. In de inrichtingsschets is ruimte gereserveerd voor de waterberging. In het wijzigingsplan is de voorwaarde voor de waterbergingsopgave opgenomen. De waterbergingsopgave is in paragraaf 4.9 getoetst.

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012)*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. In de SVIR geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de structuurvisie worden belangrijke nadere accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden. Het betekent voor de ruimtelijke ordening in brede zin een decentralisatie van rijkstaken en bevoegdheden en actualisatie van het Nationaal Ruimtelijk Beleid.

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:

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

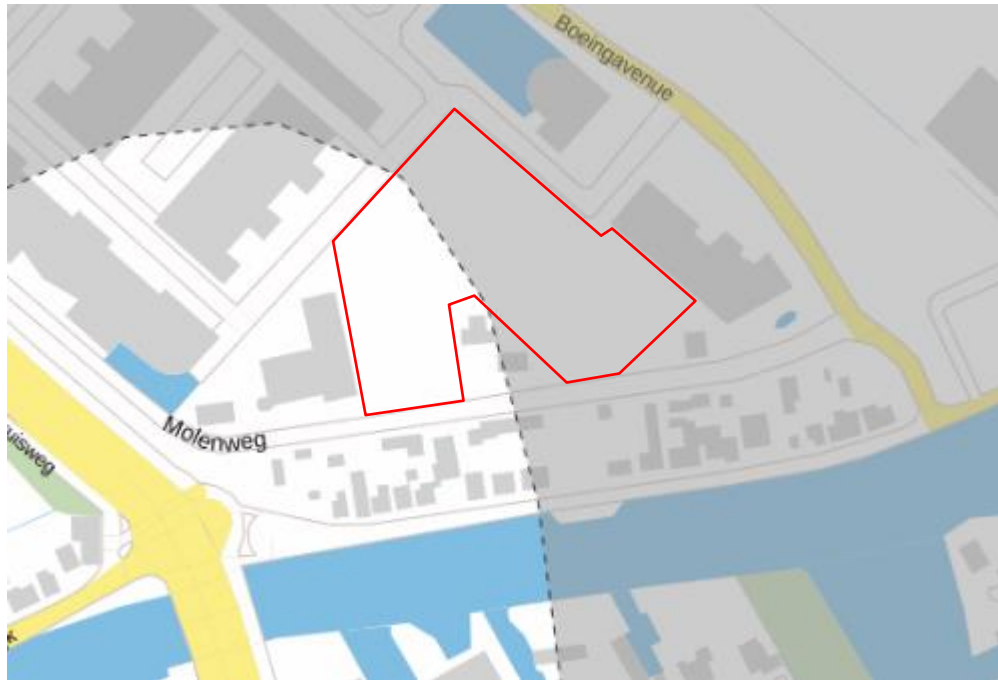
Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas, de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen, zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar nieuwe vormen van financiering. Met een Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) zet het Rijk in op versterking van de regio.

Toetsing

De ladder voor duurzame verstedelijking is getoetst in de navolgende paragraaf. Hieruit blijkt dat sprake is van een plan dat voldoet aan de treden van de ladder.

Van nationaal belang voor het onderhavige plangebied is verder de 20 Ke-contour van Schiphol. Het plangebied volgens de navolgende afbeelding deel binnen de 20 Ke contour van Schiphol. In het Luchthavenindelingbesluit zijn hieraan beperkingen verbonden. Dit is nader getoetst in paragraaf 3.1.3.

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de uitgangspunten en doelstellingen van de SVIR.



Ligging 20 Ke-contour uit de SVIR (grijs gekleurd gebied ligt binnen de contour) over het plan-gebied (met rode lijnen omkaderd)

3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd en is De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is opgenomen in artikel 3.1.6 van het Bro. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

Toetsing

Het wijzigingsplan maakt bedrijfswoningen met bijbehorende bedrijfsgebouwen en zelfstandige bedrijfsgebouwen mogelijk. Bij de ontwikkeling van de bedrijfsgebouwen is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Bij het aanbod van de vier bedrijfswoningen is sprake van een kleinschalige nieuwe ontwikkeling, mede gezien het aantal woningen.

De locatie ligt op een bestaand bedrijventerrein binnen bestaand en goed ontsloten stedelijk gebied. De provincie Noord-Holland heeft het terrein aangewezen als vastgesteld bedrijventerrein en bestaand bebouwd gebied. Bij de nieuwe ontwikkeling is door inbreiding sprake van een efficiënt gebruik van de schaarse grond binnen de Metropoolregio Amsterdam. De vestiging van bedrijvigheid vergroot de concurrentiekracht van de Metropoolregio Amsterdam. Deze concurrentiekracht ontstaat mede door bundeling van bedrijvigheid. Naast de bestaande bedrijvigheid in de directe omgeving, worden in de nabijheid van het plangebied (binnen een straal van 1 kilometer) nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld (de bestemmingsplannen Schiphol Logistics Park en

Corneliahoeve zijn hiervoor vastgesteld). Hierbij wordt ingezet op grootschalige logistieke terreinen in de directe nabijheid van de luchthaven. Het plangebied leent vanwege de ligging ten opzichte van deze terreinen onder andere uitstekend voor hieraan gelieerde bedrijvigheid. De regionale behoefte aan bedrijventerrein blijkt verder uit paragraaf 3.3 en de daarin benoemde regio-afspraken over planaanbod.

Met de hierboven beschreven systematiek wordt voldaan aan de regels wat betreft duurzame verstedelijking.

3.1.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) worden beperkingengebieden aangegeven voor onder andere de geluidbelasting, hoogtebeperkingen en vogelaantrekken-de werking.

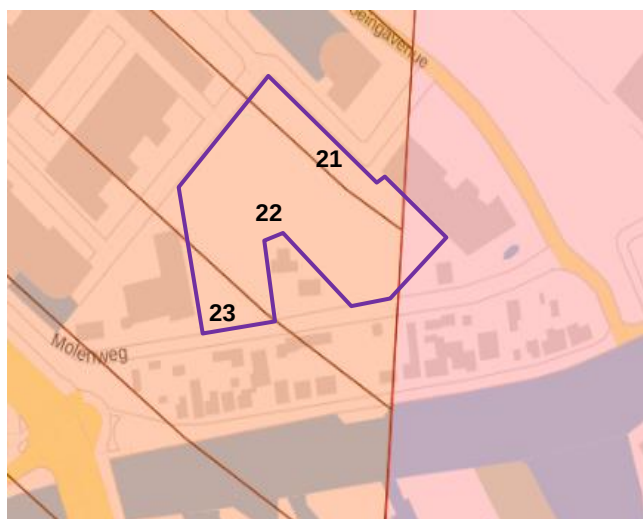
Toetsing

Geluidbelasting

Een deel van de locatie voor de bedrijfswoningen (westelijk deel) valt binnen de 20 Ke contour van vliegveld Schiphol. Toevoegen van (bedrijfs-)woningen is onder voorwaarden mogelijk ("Luchthavenindelingbesluit Schiphol", artikel 2.2.1 en verder). Uit het geldende bestemmingsplan blijkt dat met het toevoegen van bedrijfswoningen aan de Molenweg een inpassing in een bestaand bebouwd gebied wordt gerealiseerd als versterking van het bestaande lint. Omdat hier sprake is van het opvullen van een open gat in het lint wordt aan de voorwaarden voldaan voor het verkrijgen van een verklaring van geen bezwaar.

Hoogtebeperkingen

Voor het plangebied gelden op basis van het LIB beperkingen in verband met de bouwhoogte. De beperkingen zijn op de navolgende figuur weergegeven. De bouwhoogte in het plangebied bedraagt maximaal 9 m. Volgens de Algemene hoogtebe-stand Nederland (www.ahn.nl) is de hoogte ten opzichte van NAP ongeveer min 3,5 m. De maximale bouwhoogte in dit plan geeft geen conflict met de hoogtebeperkingen uit het LIB.



Uitsnede maatgevende kaart toetshoogtes (detailkaart) LIB. De toetshoogtes zijn t.o.v. NAP. Het plangebied is met paarse lijnen omkaderd.

Vogelaantrekkende werking

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, natuurreervaten 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.

Het plan is niet strijdig met het LIB. Niettemin zijn de geldende gebiedsaanduidingen overgenomen in het wijzigingsplan in verband met de digitale kenbaarheid van de belemmeringen die uit het LIB voortvloeien.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 *Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010, herzien 2011, 2014, 2015)*

Sinds 2010 schetst de Structuurvisie Noord-Holland 2040 de ruimtelijke ordening in de provincie op lange termijn. Omdat het provinciale ruimtelijk beleid moet aansluiten bij maatschappelijke trends is de Structuurvisie een dynamisch document en wordt deze geregeld herzien (2011, 2014, 2015). De Structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. De visie is vertaald in regels waarmee in de planvorming en in het ruimtelijk plan rekening moet worden gehouden. Deze regels zijn vastgelegd in de provinciale ruimtelijke verordening.

Toetsing

De provinciale belangen uit de structuurvisie zijn getoetst bij de behandeling van de provinciale Ruimtelijke Verordening

3.2.2 *Provinciale Ruimtelijke Verordening*

In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op ruimtelijke plannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. De provinciale ruimtelijke verordening wordt met enige regelmaat herzien. Deze paragraaf is gebaseerd op de verordening zoals die van kracht is in februari 2018.

De voor dit wijzigingsplan relevante artikelen uit de verordening zijn in de navolgende tabel weergegeven.

Artikel	Onderwerp
Artikel 5a	Nieuwe stedelijke ontwikkeling
Artikel 5d	Woningen binnen de 20 Ke-contour
Artikel 32	Windturbines

3.2.2.1 Toetsing artikel 5a

Artikel 5a 'Nieuwe stedelijke ontwikkeling' luidt als volgt:

- 1 Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.*
- 2 Gedeputeerde staten stellen nadere regels aan de afspraken bedoeld in het eerste lid.*

Het wijzigingsplan is in overeenstemming met de regionale afspraken.

3.2.2.2 Toetsing artikel 5d

Artikel 5d 'Woningen binnen de 20 Ke-contour' luidt als volgt:

- 1 Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour, zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan, kan een bestemmingsplan voorzien in nieuwe woningen, uitsluitend binnen het bestaand stedelijk gebied⁴.*
- 2 In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan voorzien in nieuwe woningen op de gronden binnen de 20 Ke-contour, zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan:*
 - a die tot stand komen door toepassing van artikel 13a, artikel 16 of artikel 17, of;*
 - b waarvoor vóór 1 maart 2017 een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart is verleend;*
- 3 Voor zover een bestemmingsplan nieuwe woningen toestaat op de gronden binnen de 20 Ke-contour, wordt in de toelichting van dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.*

Het plangebied maakt onderdeel uit van een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Er is sprake van een bestaand stedelijk gebied. Toetsing aan lid 2 is daarom niet aan de orde.

Toetsing aan lid 3 is wel aan de orde. De keuze voor ontwikkeling van de locatie is gemaakt in het geldende bestemmingsplan. Hierin is aangegeven dat met de planontwikkeling een afronding van het bedrijvenpark Schiphol-Rijk is beoogd, waarbij sprake moet zijn van een overgang naar het bebouwingslint langs de dijk. Al in dit plan is het belang van onderzoek naar de geluidbelasting benoemd en zijn de mogelijkheden verkend. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat sprake is van een goed woon- en

⁴ Als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid onderdeel h van het Bro.

leefklimaat (zie paragraaf 4.4). Het ontwerpwijzigingsplan en het ontwerpbesluit tot het verlenen van hogere waarden hebben ter visie gelegen. Tevens is vooroverleg gevoerd over het ontwerpwijzigingsplan. Uit deze maatschappelijke raadpleging volgen geen bezwaren (zie respectievelijk paragraaf 6.1 en paragraaf 4.4.2.3).

3.2.2.3 Toetsing artikel 32

De voor dit wijzigingsplan relevante bepalingen uit artikel 32 'Windturbines' luiden als volgt:

Een bestemmingsplan voorziet niet in bestemmingen en regels die het bouwen of opschalen van een of meer windturbines mogelijk maken.

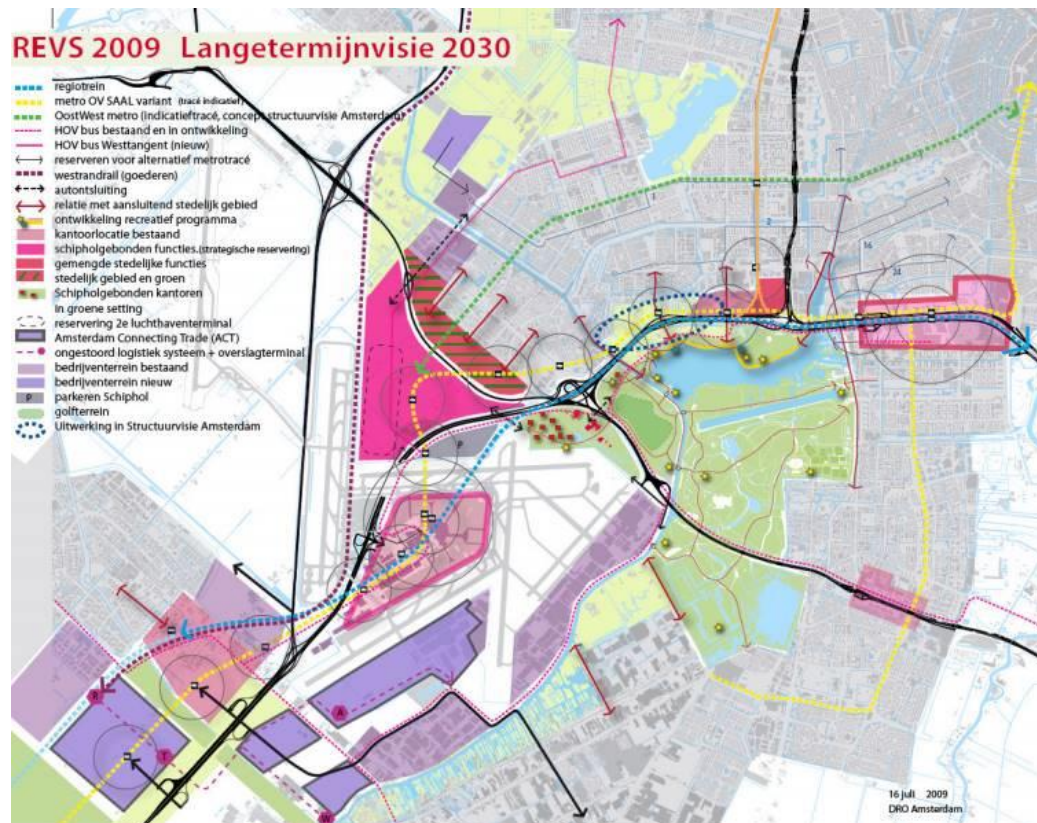
Voorliggend wijzigingsplan ziet toe op een bedrijventerrein waarop geen windturbines zijn toegestaan.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio 2009-2030

De gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam en de provincie Noord-Holland zijn verenigd in het Bestuursforum Schiphol (BFS), waarin Schiphol als gekwalificeerd adviseur toegevoegd is. De BFS heeft als ambitie om de Schipholregio internationaal concurrerend te houden ten opzichte van andere economische (luchthaven)regio's. In de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS) staat de gezamenlijke visie geformuleerd.

De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft de REVS 2009-2030 vastgesteld en gebruikt als een bouwsteen voor de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030. De REVS 2009 - 2030 gaat uit van een metropolitane strategie; een grotere samenhang tussen het economisch complex van de luchthaven en de wijde omgeving, de metropoolregio Amsterdam. Het economisch complex van de luchthaven is geen losse entiteit meer, maar wordt ruimtelijk geïntegreerd in de netwerkregio. De REVS 2009 - 2030 gaat uit van het Y-model bestaande uit een logistieke as, A4-A5-Westrandweg, met de nadruk op bedrijfslocatieontwikkeling en een dienstenas A4-A9-A10 (de as Hoofddorp-Schiphol-Zuidas) met een nadruk op kantoorontwikkeling. In de REVS 2009 - 2030 staan clusters, integrale gebiedsontwikkeling en diversiteit van vestigingsmilieus centraal. (Economische) meerwaarde valt te halen uit het accommoderen van clustering van bedrijven. Dit leidt tot een andere benadering van selectiviteit. Het vertrekpunt is een meer positieve wijze van sturing door de gewenste bedrijvigheid vooral vooraf (voordat er sprake is van toetsing) te verleiden zich te vestigen. Locaties moeten meer profiel en kleur krijgen door in te zetten op locatieprofielen die aansluiten op de wensen en eisen van de doelgroepen (de clusters). Zie hiervoor ook paragraaf 3.2.3 over het selectief vestigingsbeleid. De regio heeft excellente verbindingen nodig om vast te houden aan de internationale concurrentiepositie en om het gebied waaruit de lokale passagiers komen goed te bedienen.



Kaart langetermijnvisie 2030. Het plangebied is opgenomen binnen het bestaande bedrijventerrein Schiphol-Rijk.

3.3.2 Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Plabeka

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. 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 infra-structurele projecten.

3.3.3 Conclusie

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. Het plangebied ligt binnen de grenzen van het bedrijvenpark Schiphol-Rijk. Er is sprake van inbreiding, die bijdraagt aan een efficiënt gebruik van de schaarse grond binnen de netwerkregio.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) beschrijft de belangrijke ambities, speerpunten en opgaven voor Haarlemmermeer in de periode tot 2030. De structuurvisie stelt de kaders voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd: sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend; duurzaam en klimaatbestendig; fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving; blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats. Ingezet wordt op versterking van de potenties van de luchthaven Schiphol op basis van een duurzame ontwikkeling met beperkt ruimtebeslag, een reservering van de Schipholdriehoek en het terugdringen van geluidsoverlast. Haarlemmermeer heeft de ambitie om de Schipholregio internationaal concurrerend te houden ten opzichte van andere economische (luchthaven)regio's. De mainportstrategie waarin de ruimtelijke inpassing van de luchthaven en het economisch complex rond de luchthaven centraal stond, is vervangen door een metropolitane strategie. Deze gaat uit van een grotere samenhang tussen het economisch complex van de luchthaven, inclusief ontwikkelingen van ACT en PrimAviera en de wijde omgeving, de Metropoolregio Amsterdam. Deze grotere samenhang zorgt voor een betere wisselwerking tussen de luchthaven en haar omgeving.

3.4.2 *Deltaplan Bereikbaarheid*

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

3.4.3 *Conclusie*

De gemeente Haarlemmermeer heeft beleidskaders opgesteld waaraan deze ontwikkeling voldoet. De ontwikkeling was reeds voorzien in het geldende bestemmingsplan voor bedrijvenpark Schiphol-Rijk dat reeds bijdraagt aan het ruimtelijke en economisch functioneren van Schiphol.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

In het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een milieueffectbeoordeling ook uitgevoerd moet worden als een project, dat wordt genoemd in de bijlage onder D van het Besluit m.e.r., nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Het wijzigingsplan voorziet in de mogelijkheid tot het bouwen van stedelijke voorzieningen. Dit is een activiteit die is genoemd in de D-lijst (categorie D 11.2 Stedelijk vernieuwingsproject). Daarom moet worden beoordeeld of het plan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Gelet op de geringe omvang van het plan, ruim onder de drempelwaarde (2.000 woningen) en de ligging van het plan, worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. Het milieubelang wordt in het kader van het wijzigingsplan in navolgende paragrafen voldoende mate afgewogen. Een nadere beoordeling in een m.e.r.-beoordeling of plan-m.e.r. is niet noodzakelijk.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

4.2.1 Algemeen

Indien door middel van een project nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed woon- en leefklimaat mogelijk kan worden gemaakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Omliggende bedrijven mogen niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen functies met een milieuzone en gevoelige functies is de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'⁵ als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat om de volgende omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied', 'gemengd gebied' en 'functiemengingsgebied'. In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Het begrip 'functiemengingsgebied' wordt gebruikt om aan te geven welke functies binnen een gebied met functiemenging onder welke voorwaarden zijn toegestaan.

Het aantal categorieën, dat wordt onderscheiden in de VNG-brochure, is zes. Categorie 1 en 2 hebben betrekking op lichte bedrijven en categorie 6 heeft betrekking op bedrijven die de meeste hinder veroorzaken. Per categorie wordt een grootste indicatieve richtafstand aanbevolen. De navolgende tabel bevat een overzicht van de aanbevolen richtafstanden.

⁵ VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering', 2009.

Milieucategorie	Richtafstand rustige woonwijk	Richtafstand gemengd gebied
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3.1	50 meter	30 meter
3.2	100 meter	50 meter
4.1	200 meter	100 meter
4.2	300 meter	200 meter
5.1	500 meter	300 meter
5.2	700 meter	500 meter
5.3	1.000 meter	700 meter
6	1.500 meter	1.000 meter

Tabel met aanbevolen richtafstanden. Bron: VNG-brochure

Bij het bepalen van de aanbevolen richtafstanden zijn in de VNG-brochure de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het betreft ‘gemiddeld’ moderne bedrijfsactiviteiten met gebruikelijke productieprocessen en voorzieningen;
- de richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstypen ‘rustige woonwijk’ en ‘rustig buitengebied’. Bij het omgevingstype ‘gemengd gebied’ kan worden uitgegaan van kortere afstanden (verlaging met één afstandsstap);
- de richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten;
- bij activiteiten met ruimtelijk duidelijk te onderscheiden deelactiviteiten (zoals productie, opslag, kantoren, parkeerterreinen) kunnen deze deelactiviteiten desgewenst als afzonderlijk te zoneren activiteiten worden beschouwd, bijvoorbeeld bij ligging van de activiteit binnen zones met een verschillende milieucategorie.

De richtafstanden lopen op naar mate sprake is van een bedrijf in een hogere milieucategorie. Zoals bij de uitgangspunten voor de richtafstanden is gesteld, kan bij het type gemengd gebied de richtafstand zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat met één afstandsstap worden verlaagd (dus van bijvoorbeeld 50 naar 30 meter voor milieucategorie 3.1). Verdere reducties zijn volgens de VNG-brochure niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functioneren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht. De richtafstand wordt gemeten vanaf de grens van het bedrijfsperceel tot de gevel van het gevoelige object.

4.2.1 Onderzoek

Het plangebied maakt gezien de ligging op het bedrijvenpark Schiphol-Rijk en de ligging aan het dijklint met het gemengde karakter deel uit van een gemengd gebied. Dit wijzigingsplan voorziet in de realisatie van zowel een gevoelige functie (bedrijfswoningen) en als een functie die milieuhinder met zich kan meebrengen (bedrijven, milieucategorie 2).

4.2.1.1 Gevoelige functies in het plangebied

Het wijzigingsplan voorziet onder andere in een mogelijkheid voor maximaal vier bedrijfswoningen. Deze bedrijfswoningen zullen behoren bij bedrijven in maximaal mili-

milieucategorie 2. Gezien de lage milieucategorie, is bij de milieuzonering voor de bedrijfswoningen geen rekening gehouden met de bedrijfsactiviteiten behorende tot het bedrijf waar de bedrijfswoning onderdeel van uitmaakt. In het plangebied worden ook mogelijkheden geboden voor de realisatie van bedrijven (maximaal milieucategorie 2) zonder bedrijfswoning. Gezien de aanbevolen richtafstand voor milieucategorie 2 (10 m) is een goed woon- en leefklimaat bij de bedrijfswoningen mogelijk.

Voor milieuhinder van bedrijven buiten het plangebied wordt geconstateerd dat voor de bedrijfswoningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. De gegevens in de onderstaande tabel tonen aan dat de aanbevolen richtafstand in de meeste gevallen wordt behaald. Voor het lasbedrijf aan de Boeing Avenue 259 wordt de aanbevolen richtafstand (geluid) niet gehaald. De huidige inrichting van het lasbedrijf bestaat uit een bedrijfsgebouw langs, nagenoeg, de gehele westgrens van het bedrijfsterrein. Het bedrijfsgebouw is toegankelijk vanuit de oostzijde. Laden en lossen vindt aan deze zijde plaats. Op het buitenterrein ten oosten van het bedrijfsgebouw staan tevens enkele containers voor het afval en wordt ook ruimte geboden voor het parkeren. De geluidproductie van het bedrijf concentreert zich op oostelijke buitenruimte. Aan de zijde van het plangebied bevinden zich, op een vermoedelijke nooduitgang na, geen gevelopeningen (zie de navolgende foto). De woning Molenweg 201 is maatgevend voor het bedrijf gezien de ligging ten opzichte van het lasbedrijf. De nieuwe bedrijfswoningen zijn gezien deze situatie niet maatgevend voor de milieuhinder van het bedrijf. Gezien het voorgaande bestaat geen aanleiding voor een nader onderzoek.

Tabel. Bedrijven en instellingen (feitelijk en bestemd) in de omgeving van het plangebied

Adres ⁷	Gegevens aanwezig bedrijf ⁶		Gegevens bestemmingsplan		Feitelijk kortste afstand
	Feitelijk aanwezig bedrijf (SBI-code)	Maatgevend aspect VNG	Bestemming/ (milieucategorie)	Aanbevolen afstand VNG	
Molenweg nabij 209	Verkoop van motorvoertuigen (451, 452, 454)	Geluid	Detailhandel - auto-verkoop (categorie 2)	10 m	10 m
Molenweg 247/249a	Aviation megastore (47.A)	Geluid	Detailhandel (categorie 1), met bedrijfswoning	0 m	5 m
Molenweg naast 334	Transformatorgebouw, vermogen < 10 mva ⁸ (35.C1)	Geluid	Bedrijf - nutsvoorziening (categorie niet bepaald)	10 m (op basis van feitelijk aanwezig)	30 m
Boeing Avenue (ten noorden van plangebied)	Diverse kantoorpanden	Geluid	Kantoor	0 m	70 m
Boeing Avenue 259	Lasbedrijf (255, 331.B1)	Geluid	Bedrijf (categorie 3.1)	30 m	25 m
Aalsmeerderdijk nabij 319	Parkeerterrein (5221.1)	Geluid	Wonen, aanduiding parkeerterrein (categorie 2)	10 m	15 m
Aalsmeerderdijk 328	Leverancier scheepvaartonderdelen (52109.B)	Geluid	Bedrijf (categorie 2)	10 m	15 m

⁶ Op basis van gegevens via www.google.nl (november 2016).

⁷ Op basis van de kadastrale kaart via www.pdokviewer.pdok.nl/ (oktober 2016).

⁸ Het vermogen is een aanname gebaseerd op de omvang van het transformatorgebouw.



Aanzicht van de naar het plangebied gekeerde gevel van het lasbedrijf Boeing Avenue 259 (Google maps)

4.2.1.2 Gevoelige functies buiten het plangebied

In de directe omgeving van het plangebied is sprake van enkele bestemde en feitelijk aanwezige (bedrijfs-)woningen. Het gaat om de volgende objecten:

- Bedrijfswoning:
 - Molenweg 247/249a;
- Woningen:
 - Molenweg 201;
 - Molenweg 209;
 - Woningen Aalsmeerderdijk.

In het plangebied zijn bedrijven tot en met categorie 2 toegestaan, waarbij een richtafstand van 10 m wordt aanbevolen.

Molenweg 247/249a en Molenweg 201

De afstand van het plangebied tot het bouwvlak voor de bedrijfswoning Molenweg 247/249a bedraagt 0 m. Op basis van een inventarisatie vanaf de openbare ruimte lijkt de feitelijke woonfunctie gerealiseerd aan de voorzijde van het gebouw (langs de Molenweg), op de verdieping. Deze woonruimte grenst direct aan het plangebied en bevindt zich ter hoogte van de beoogde bedrijfswoningen in dit wijzigingsplan.

Het bouwvlak voor de woning Molenweg 201 ligt op een afstand van circa 6 m tot het plangebied. In de feitelijke situatie beslaat het bouwvlak grotendeels de oppervlakte van de woning. Vergunningvrij bouwen aansluitend aan de woning kan deze afstand nog verkleinen, ongeveer tot op de perceelsgrens.

In het Activiteitenbesluit zijn voor de nieuwe bedrijven regels ter bescherming van een goed woon- en leefklimaat opgenomen. Het Activiteitenbesluit vormt bijvoorbeeld het toetsingskader voor het aspect (geluid)hinder als gevolg van het laden en lossen. Gezien de lichte milieucategorieën en de regels van het Activiteitenbesluit is in dit plan sprake van een goed woon- en leefklimaat, ook ter plaatse van voornoemde woningen aan de Molenweg.

Molenweg 209

Het bouwvlak voor de woning Molenweg 209 ligt op een afstand van circa 12 m tot het plangebied. In de feitelijke situatie beslaat het bouwvlak grotendeels de oppervlakte van de woning. De woning ligt in dezelfde rooilijn van de beoogde bedrijfswoningen en

wordt grotendeels van het beoogde deel voor de bedrijfsunits afgesloten door het bedrijfsperceel van de autohandel. Gezien de situering van de woning Molenweg 209 kan worden voldaan aan de aanbevolen richtafstand en is geen nadere afweging of regeling in verband met milieuzonering nodig.

Woningen Aalsmeerderdijk

De bouwvlakken van de woningen aan de Aalsmeerderdijk liggen op een afstand van minimaal 35 m van het plangebied. Er wordt ruimschoots voldaan aan de aanbevolen richtafstand, waardoor een nadere onderbouwing van het woon- en leefklimaat niet nodig is.

4.2.2 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het plan.

4.3 Bodem

4.3.1 Algemeen

Voordat een wijzigingsplan wordt vastgesteld voor de toevoeging van functies waar langdurig of frequent mensen verblijven, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

4.3.2 Toetsing

Voor de planontwikkeling is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd⁹. Het rapport is als bijlage toegevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het toekomstige gebruik als bedrijventerrein. Indien voor de toekomstige herontwikkeling grond van het terrein dient te worden afgevoerd is het Besluit Bodemkwaliteit van toepassing. Afvoer van grond mag alleen plaatsvinden binnen de het gebied van een vastgestelde bodemkwaliteitskaart. Toepassing mag plaatsvinden op een locatie van vergelijkbare bodemkwaliteit. Indien grond wordt afgevoerd buiten het gebied van een bodemkwaliteitskaart kan een grondkeuring conform het Besluit bodemkwaliteit vereist worden.

4.3.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

4.4 Geluid

4.4.1 Algemeen

Voor dit wijzigingsplan zijn drie geluidsbronnen relevant. Het wettelijk kader van deze bronnen is navolgend kort toegelicht. Voor een uitgebreidere toelichting op het wettelijk kader wordt verwezen naar het uitgevoerde geluidonderzoek.

⁹ Hopman en Peters Milieutechniek, 3 augustus 2015, Verkennend bodemonderzoek inclusief asbest Molenweg (rond) 209 te Schiphol-Rijk, nummer 15-P-147.

Wegverkeer

De Wet geluidhinder (Wgh) bepaalt dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een wijzigingsplan de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wgh 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 voorkeursgrenswaarde van 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.

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wgh kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoneerd industrieterrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde 'zware lawaaimakers' als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB niet te boven gaan. De op 1 januari 2007 geldende ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

Luchtverkeerslawaai

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidsbelasting (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.

Luchtverkeerslawaai en Wet geluidhinder

In de Wgh is bepaald dat een akoestisch onderzoek dient plaats te vinden naar de samenloop (cumulatie) van verschillende geluidbronnen (art. 110f, lid 1 Wgh). Indien een plangebied ligt binnen een beperkingengebied als bedoeld in de Wet Luchtvaart, dient bij de cumulatie rekening te worden gehouden met de geluidbelastingen vanwege het luchtvaartlawaai.

4.4.2 Toetsing

Dit wijzigingsplan voorziet in een geluidgevoelige functie op een locatie waar reeds grotendeels geluidgevoelige functies zijn toegestaan. Er is een akoestisch onderzoek in verband met de relevante geluidbronnen uitgevoerd¹⁰. Het rapport is als bijlage toegevoegd.

¹⁰ SAB, 13 oktober 2016, Akoestisch onderzoek Starparc Aalsmeerderbrug, nummer 150319.

4.4.2.1 Toetsing geluidbelastingen

Uit het onderzoek blijkt dat bij 2 bedrijfswoningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden vanwege de N196. De hoogste geluidbelasting op de bedrijfswoningen ten gevolge van de N196 bedraagt 53 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt hiermee niet overschreden. Vanwege de overige zoneplichtige wegen wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden.

Uit de berekeningen blijkt verder dat de geluidbelasting vanwege de Aalsmeerderdijk (30 km/h) niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van de geluidbelastingen vanwege de 30 km/h-wegen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Daarnaast wordt de voorkeursgrenswaarde vanwege het industrieterrein Schiphol (bij 4 bedrijfswoningen) en het industrieterrein Gouwerok (bij 2 bedrijfswoningen) overschreden. De hoogste geluidbelasting op de bedrijfswoningen ten gevolge van de industrieterreinen Schiphol en Gouwerok bedraagt respectievelijk 55 dB(A) en 52 dB(A). De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden.

4.4.2.2 Cumulatie

De voorkeursgrenswaarde wordt overschreden vanwege de N196 en de industrieterreinen Schiphol en Gouwerok. In het kader van de Wgh dienen de cumulatieve geluidbelastingen inzichtelijk te worden gemaakt. Daarbij is onderscheid gemaakt in de geluidbelastingen inclusief en exclusief de geluidbelasting vanwege luchtvaartlawaai (Schiphol):

- de hoogste cumulatieve geluidbelasting exclusief luchtvaartlawaai bedraagt 57 dB¹¹.
- de hoogste cumulatieve geluidbelasting inclusief luchtvaartlawaai bedraagt 65 dB¹².

Voor de gecumuleerde geluidbelastingen zijn geen normen opgenomen in de Wgh. Ter vergelijking is in eerste instantie de maximale ontheffingswaarde uit de Wgh voor een vergelijkbare 50 km-weg gebruikt voor de toetsing in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De maximale ontheffingswaarde voor nieuw te bouwen woningen langs een bestaande weg in stedelijk gebied bedraagt 63. De geluidbelastingen exclusief luchtvaartlawaai zijn hiermee lager dan de maximale ontheffingswaarde.

Het luchtvaartlawaai is echter maatgevend bij de cumulatie. Om te beoordelen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden de geluidbelastingen vergeleken met de omgerekende cumulatieve geluidbelastingen voor de maatgevende bronsoort (i.c. luchtvaartlawaai). De geluidbelasting vanwege het luchtvaartlawaai bedraagt 58 dB. De hoogste omgerekende cumulatieve geluidbelasting (L_{LLcum}) voor luchtvaartlawaai bedraagt 58,8 dB. Als gevolg van de overige geluidbronnen (N196 en industrieterreinen) bedraagt de cumulatieve geluidbelasting daarmee hoogstens 0,8 dB meer dan de geluidbelasting vanwege het luchtvaartlawaai. Daarmee is sprake van een beperkte toename vanwege de cumulatie ten opzichte van de afzonderlijke geluidbelastingen.

¹¹ exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.

¹² exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.

Het treffen van bron- en/of overdrachtsmaatregelen voor luchtvaartlawaai is niet mogelijk dan wel stuit op bezwaren van organisatorische en financiële aard. Op grond van het Bouwbesluit 2012 worden eisen gesteld aan de akoestische binnenwaarde ten gevolge van luchtvaartlawaai. Bij het bepalen van de vereiste gevelgeluidwering kan rekening worden gehouden met de gecumuleerde geluidbelastingen op de gevels van het plan. In een aanvullend onderzoek naar de gevelgeluidwering (in het kader van de aanvraag om omgevingsvergunning) kunnen de benodigde gevelmaatregelen worden gedimensioneerd.

4.4.2.3 Verlening van hogere waarden

Gezien de beperkte schaal van dit project is het niet mogelijk of wenselijk om maatregelen te treffen die de geluidbelastingen terugbrengen tot waarden die lager zijn dan de voorkeursgrenswaarden. Voor het wijzigingsplan moeten hogere waarden worden vastgesteld. Het ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere waarden heeft met ingang van 15 december 2017 gedurende zes weken ter visie gelegen. Belanghebbenden konden een zienswijze op het ontwerpbesluit indienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

4.4.3 Conclusie

Voor het project worden hogere waarden vastgesteld. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan.

4.5 Geur

4.5.1 Algemeen

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) heeft betrekking op twee aspecten. Ten eerste speelt de geurbelasting een rol bij de beoordeling of er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Ten tweede moet bij de belangenafweging voor een zorgvuldige besluitvorming worden nagegaan of een bedrijf niet onevenredig in haar belangen wordt geschaad.

4.5.2 Toetsing

In de directe nabijheid van het plangebied is geen sprake van een bestaande intensieve veehouderij. Tevens is geen sprake van vaste geurafstanden (Wgv) van veehouderijen waarvan de contour binnen het plangebied ligt.

4.5.3 Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.6 Luchtkwaliteit

4.6.1 Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer (Wm) hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes als PM_{10} (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratie-niveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$. Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$ wordt voldaan.

De wet- en regelgeving onderscheidt projecten die 'in betekenende mate' (IBM) en 'niet in betekenende mate' (NIBM) leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO_2 en PM_{10} betekent dit dat aannemelijk moet worden gemaakt dat het project tot maximaal $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet daarnaast worden afgewogen of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

4.6.2 Toetsing

Toets NIBM

Het plan bestaat uit de ontwikkeling van gemengde functies (woningen en bedrijfsfuncties). De ministeriële regeling NIBM bevat geen kwantitatieve uitwerking voor voorliggend plan. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk moet worden gemaakt dat het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit wordt gedaan door de toename van de luchtverontreiniging ten gevolge van de extra verkeersbewegingen van het plan inzichtelijk te maken.

De verkeersgeneratie van het plan wordt bepaald door de aard en omvang van de activiteiten waarin het plan voorziet. Om de verkeersbijdrage te bepalen, is gebruikgemaakt van de kengetallen van het CROW¹³. Bij de bepaling van de verkeersgeneratie is uitgegaan van een "Matig stedelijk gebied" in de "rest bebouwde kom" voor de ligging van het plangebied. Bij het bepalen van de bedrijfsoppervlakte is uitgegaan van 2 bouwlagen (op basis van een maximale bouwhoogte van 8 meter). In de onderstaande tabel is de verkeersgeneratie van het plan weergegeven.

¹³ CROW publicatie 317, 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2012.

Functie	Omschrijving	Eenheid	Kengetal CROW	Verkeersgeneratie [mvt/etmaal]
Bedrijfswoningen	Koop, vrijstaand	4 woningen	8,6 mvt per woning	34,4
Bedrijfsunits	Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	5370 m ² BVO	10,9 mvt per 100 m ² BVO	585,3
Bedrijfsverzamelgebouw	Bedrijfsverzamelgebouw	2130 m ² BVO	8,2 mvt per 100 m ² BVO	174,7
				794

De totale verkeersgeneratie van het plan bedraagt 794 voertuigbewegingen per etmaal (weekdaggemiddelde). Daarbij is voor de bedrijfsgebouwen uitgegaan van een aandeel vrachtverkeer van 20%. Voor de bedrijfswoningen is uitgegaan van een aandeel vrachtverkeer van 1%. Het totale aandeel vrachtverkeer bedraagt daarmee 18,2%.

Met behulp van de NIBM-rekentool¹⁴ (versie juli 2016) is de verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het plan berekend. Een plan is in betekenende mate wanneer de toename van de luchtverontreiniging (NO₂ of PM₁₀) meer is dan 1,2 µg/m³. Wanneer een plan "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, is toetsing van het plan aan de grenswaarden op grond van de Wm niet noodzakelijk. Bij het opstellen van de NIBM-rekentool is uitgegaan van een worstcase situatie: bij de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging.

Standaard gaat de NIBM-rekentool ervan uit dat het rekenpunt ligt op 5 meter van de wegrand. Op basis van de gewijzigde Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit, Actualisatie 2011, mag worden gerekend met een afstand van het rekenpunt tot de wegrand van 10 meter. In dit onderzoek is dan ook gerekend op 10 meter uit de wegrand. In de navolgende tabel is de berekening met de NIBM-tool weergegeven. In de navolgende tabel is de berekening met de NIBM-tool weergegeven.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2017
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	794
Aandeel vrachtverkeer	18,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³
	PM ₁₀ in µg/m ³
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

¹⁴ Een rekenprogramma voor luchtkwaliteit, dat gebaseerd is op het luchtmodel CAR. Dit rekenmodel is gepubliceerd op InfoMil, door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Uit de berekening met de NIBM-tool blijkt dat de bijdrage van het plan groter is dan de NIBM-grens van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Het plan zal (mogelijk) 'in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Er dient op een ander wijze te worden aangetoond dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van de luchtkwaliteit. Dit wordt gedaan door de totale concentraties luchtverontreinigende stoffen te toetsen aan de grenswaarden uit de Wm.

Toets grenswaarden Wm

Voor de toetsing aan de grenswaarden uit de Wm is de monitoringstool¹⁵ uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geraadpleegd. De monitoringstool geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof ($\text{PM}_{2.5}$ en PM_{10}) in het plangebied voor de jaren 2015, 2020 en 2030. In de navolgende tabel staan de concentraties fijn stof (PM_{10} en $\text{PM}_{2.5}$) en stikstofdioxide (NO_2) in de nabijheid van het plan zoals opgenomen in de monitoringstool. Het betreffen concentraties langs de N196. De concentraties langs deze weg zijn representatief voor de concentraties binnen en in de directe omgeving van het plangebied. Indien de concentraties langs deze weg voldoen aan de grenswaarden, vindt eveneens geen overschrijding plaats binnen en in de directe omgeving van het plangebied.

	Concentraties ter hoogte van de N196						
	Stikstofdioxide (NO_2), Jaargem. concentratie			fijn stof (PM_{10}), jaargem. concentratie			fijn stof ($\text{PM}_{2.5}$), jaargem. concentratie
	NSL- monitorings- tool	NIBM-tool	Totaal	NSL- monitorings- tool	NIBM-tool	Totaal	
2015	32,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	34,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	22,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	22,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	13,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2020	23,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	12,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2030	16,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	18,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	19,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	19,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	11,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Grenswaarde			40,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$			40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Uit de tabel blijkt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen onder de grenswaarden liggen in de drie zichtjaren (2015, 2020 en 2030). Tevens geven de uitkomsten uit de monitoringstool aan dat de concentraties van de luchtvervuilende stoffen vanaf 2015 in het plangebied verder afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

4.6.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat zowel vanuit de Wet Milieubeheer als in het kader van een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het plan.

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route

¹⁵ <http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>.

gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwijking, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

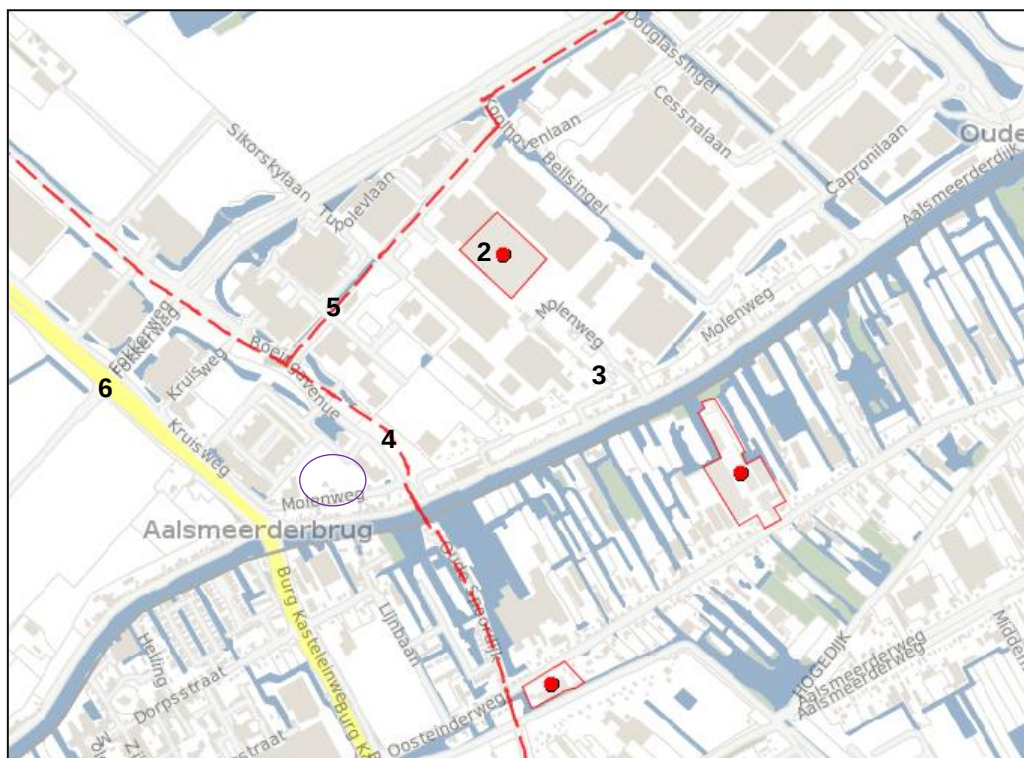
4.7.2 Toetsing

Dit wijzigingsplan voorziet in een gebruiksmogelijkheid voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in de vorm van respectievelijk bedrijfswoningen en bedrijven. In het geldende bestemmingsplan is het aspect externe veiligheid getoetst in verband met de wijzigingsbevoegdheid voor het plangebied. Uit deze toets bleek dat geen sprake was van belemmeringen. Het plangebied ligt niet binnen de plaatsgebonden risicocontour van de omliggende risicobronnen.

Destijds zijn onder andere de volgende risicobronnen beschouwd:

- 1 LPG-tankstation aan de Fokkerweg 185;
- 2 Bevi-inrichting Koolhovenlaan 112;
- 3 Propaantank Molenweg 165;
- 4 aardgasleiding 1 (W-529-01) van de Gasunie (maximale werkdruk 4.000 kpa, uitwendige diameter 12,76 inch);
- 5 aardgasleiding 2 (W-529-09) van de Gasunie (maximale werkdruk 4.000 kpa, uitwendige diameter 6,61 inch);
- 6 route transport gevaarlijke stoffen N201/Fokkerweg (op circa 425 m afstand van het plangebied).

Op de navolgende afbeelding is een fragment van de provinciale risicokaart (oktober 2016) opgenomen. Op de kaart staan de nabij het plangebied gelegen risicobronnen zoals hierboven genummerd.



Fragment risicokaart. Plangebied is met een paarse cirkel aangeduid. Nummers verwijzen naar de aangehaalde risicobronnen in deze paragraaf.

De relevante risicobronnen zijn opnieuw getoetst in verband met dit wijzigingsplan.

LPG-tankstation aan de Fokkerweg 185, propaantank Molenweg 165

Het LPG-tankstation en de inrichting met de propaantank liggen respectievelijk op circa 2 kilometer en 275 meter afstand van het plangebied. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied.

Bevi-inrichting Koolhovenlaan 112

Dit bedrijf betreft een groothandel in farmaceutische produkten waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen. Het bedrijf is een Bevi-inrichting. De plaatsgebonden risico-contour overschrijdt volgens de informatie van de risicokaart de grenzen van de inrichting niet. Gezien de afstand tot het plangebied (meer dan 500 m) zijn vanuit het groepsrisico geen belemmeringen te verwachten.

Het LPG-tankstation en de inrichting met de propaantank liggen respectievelijk op circa 2 kilometer en 275 meter afstand van het plangebied. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied.

Route transport gevaarlijke stoffen N201/Fokkerweg

Het plangebied ligt op circa 425 m afstand van de N201. Het plangebied ligt daardoor buiten het invloedsgebied, onder andere wat betreft het vervoer van LPG, van de N201.

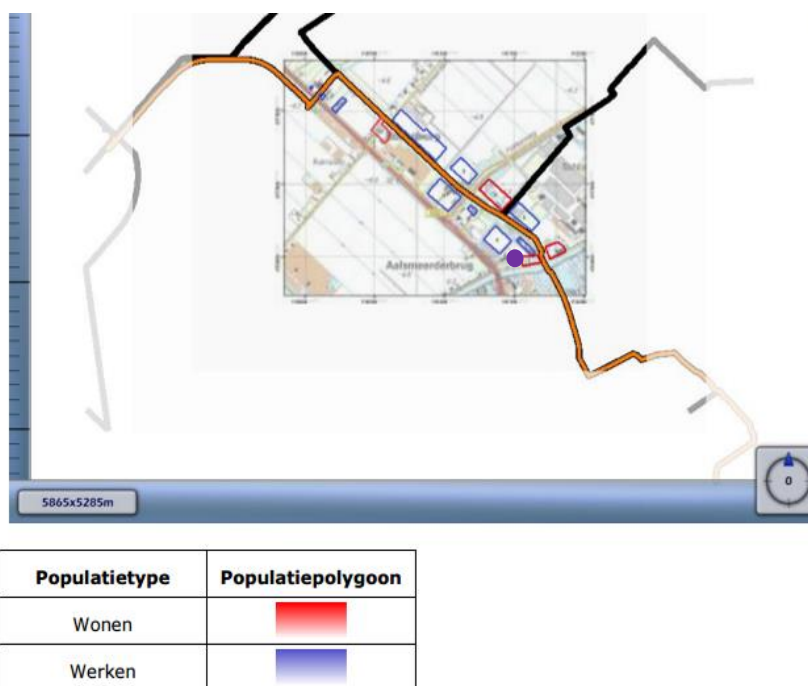
Aardgasleidingen

De aardgasleiding 1 en 2 hebben op basis van de maximale werkdruk en de uitwendige diameter een invloedsgebied van respectievelijk circa 140 m en 75 m. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van aardgasleiding 1.

In verband met het bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve (vastgesteld 9 maart 2015) is een berekening van het groepsrisico uitgevoerd¹⁶. Het rapport is als bijlage toegevoegd.

Uit de berekening van het groepsrisico bleek dat, bij genoemd bestemmingsplan, zowel in de huidige situatie als de toekomstige situatie het groepsrisico een factor 0.002 ten opzichte van de oriëntatiewaarde bedraagt. Het groepsrisico is en blijft circa 500 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde.

Het plangebied is in het onderzoek blijkens de onderstaande figuur, niet ingevuld met kwetsbare of beperkt kwetsbare functie. Uit de figuur blijkt dat de bebouwing/functies ten noorden, oosten en zuiden van het plangebied wel zijn betrokken in de CAROLA-berekening. Gezien het berekende groepsrisico in het onderzoek zal de toevoeging van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in het plangebied niet tot gevolg hebben dat de oriëntatiewaarde wordt overschreden.



Figuur 2.3 uit het onderzoek van Adviesgroep AVIV bv. Het plangebied is met een paarse cirkel aangeduid.

¹⁶ Adviesgroep AVIV bv, 18 maart 2013, technische rapportage externe veiligheid bestemmingsplan Rozenburg Corneliahoeve, nummer 123462.

4.7.3 Verantwoording groepsrisico

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een aardgasleiding. Het groepsrisico neemt als gevolg van de realisatie van het wijzigingsplan zeer beperkt toe. Daarom is geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico nodig. Wel spelen de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid een rol. Hierover adviseert de regionale brandweer in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag.

4.7.4 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.8 Flora en fauna

4.8.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. De bescherming van natuur is op te delen in gebiedsbescherming en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming zijn de Wet natuurbescherming (per 1 januari 2017) en het Nationaal Natuurnetwerk van belang. Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet. De bescherming van dieren en plantensoorten is geregeld in de Wet natuurbescherming.

4.8.2 Toetsing

Voor de planontwikkeling is een quick scan flora en fauna uitgevoerd¹⁷. Het rapport is als bijlage toegevoegd. In de navolgende paragrafen zijn de resultaten samengevat.

4.8.2.1 Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied of een ander beschermd gebied. Nabijgelegen Natura 2000-gebieden liggen op minimaal 10 kilometer afstand. Negatieve effecten van het plan op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden zijn niet te verwachten. Nader onderzoek in de vorm van een voortoets wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

Het plangebied op circa 225 m afstand van het NNN. De ligging van het plangebied ten opzichte van het NNN staat de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.

4.8.2.2 Soortbescherming

Volgens verspreidingsgegevens van de NDFF komt een aantal strikt beschermde plant- en diersoorten in de buurt van het plangebied voor. Deze soorten zijn in de huidige situatie echter niet in het gebied te verwachten, omdat mede op basis van het veldbezoek is geconstateerd dat een geschikt leefgebied ontbreekt.

¹⁷ SAB, 18 november 2016, Quick scan flora en fauna Starparc Aalsmeerderbrug, nummer 150319.

4.8.3 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan.

4.9 Water

4.9.1 Algemeen

Ten aanzien van het ruimtelijk beleid met betrekking tot water zijn de volgende beleidstukken en wetgeving van belang:

- Kaderrichtlijn water;
- Het Nationaal Waterplan;
- Adviezen van de “Commissie Waterbeheer 21^e eeuw”;
- De Waterwet;
- Het Besluit ruimtelijke ordening;
- De nota “Anders omgaan met water”.

Hieronder wordt kort ingegaan op de strekking van dit beleid en deze wetgeving.

In onder ander de Europese “Kaderrichtlijn water”, het “Nationaal Waterplan” en de adviezen van de “Commissie Waterbeheer 21^e eeuw” is het beleid met betrekking tot het water(beheer) vastgelegd. Het beleid is gericht op het duurzaam behandelen van oppervlaktewater. Dit betekent onder andere het waarborgen van voldoende veiligheid en het beperken van de kans op hinder vanwege water; dit ook in verhouding tot ontwikkelingen als de verandering van het klimaat, het dalen van de bodem en het stijgen van de zeespiegel.

Op 22 december 2009 is de Waterwet (Wtw) in werking getreden. Uitgangspunt van de Wtw is een volledig beheer van het watersysteem. Mede door middel van de Wtw is er een goede samenhang tussen het waterbeleid en de ruimtelijke ordening.

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is uitdrukkelijk bepaald dat in de toelichting op een ruimtelijk plan inzicht verkregen moet worden in de gevolgen van het bestemmingsplan voor de waterhuishouding en hoe deze gevolgen in het bestemmingsplan zijn betrokken.

In de nota “Anders omgaan met water” is bepaald dat de gevolgen van (ruimtelijke) ontwikkelingen voor de waterhuishouding uitdrukkelijk in onder andere bestemmingsplannen moeten worden overwogen. Hiervoor moet de zogenoemde watertoets worden uitgevoerd. De watertoets is het vroeg informeren (van de waterbeheerder), het adviseren (door de waterbeheerder), het overwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige belangen in ruimtelijke plannen en besluiten.

4.9.2 Toetsing

4.9.2.1 Bestaande situatie

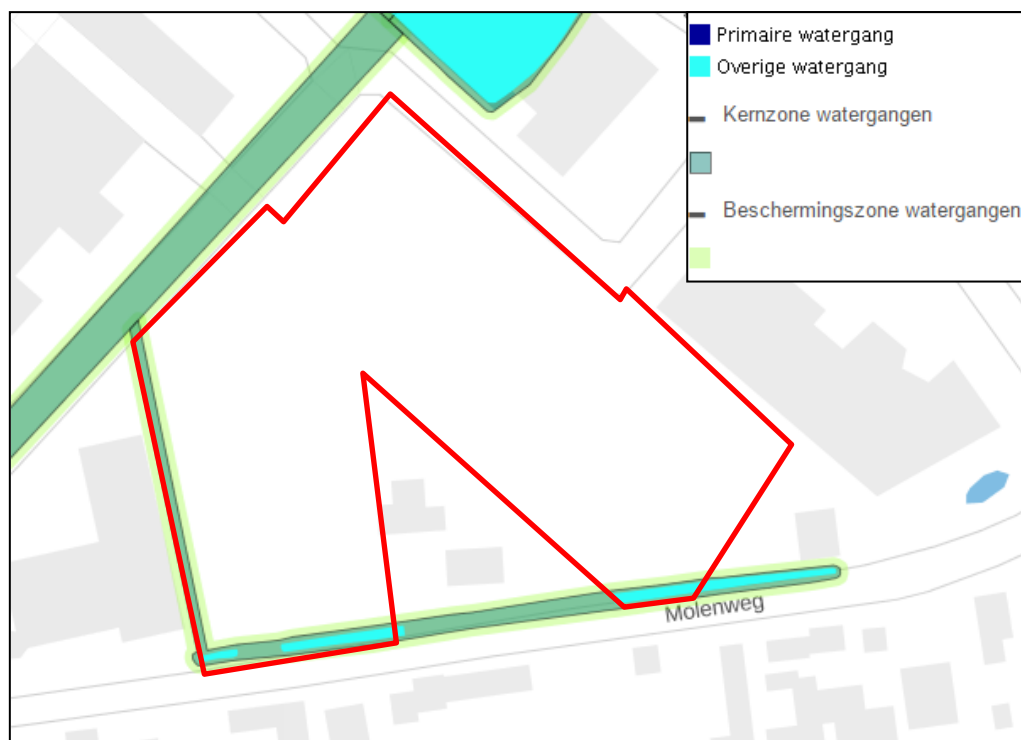
Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Volgens de legger oppervlaktewateren (25 juni 2015) liggen in het plangebied de volgende objecten:

- 1 'overige watergangen' met kern- en beschermingszones (2 m aan weerszijden) langs de Molenweg;
- 2 kernzone met beschermingszone (2 m aan weerszijden) langs de westelijke perceelsgrens;

In de directe nabijheid van het plangebied liggen de volgende objecten:

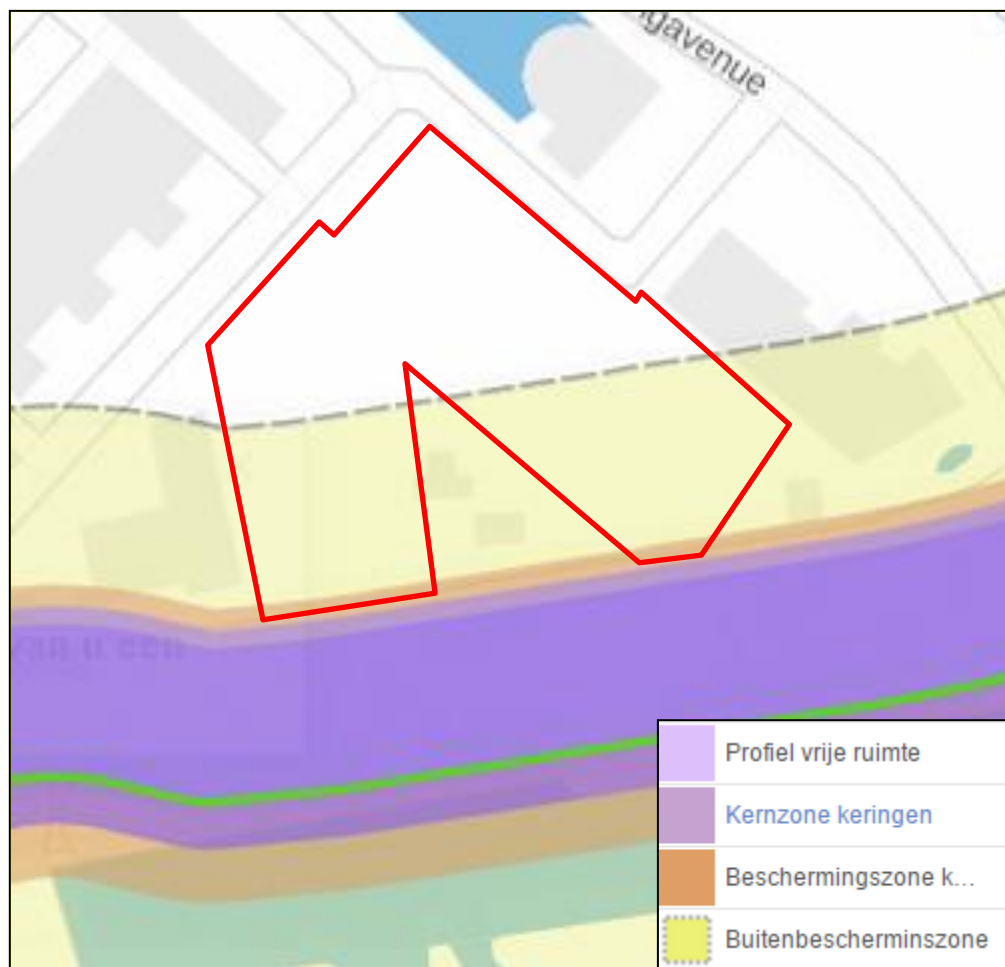
- 3 kernzone met beschermingszone (2 m aan weerszijden) ter hoogte van de Boeing Avenue ten noorden van het plangebied.

Uit telefonische navraag bij het hoogheemraadschap blijkt dat de objecten onder 2 en 3 duikers betreffen. De navolgende afbeelding geeft meer inzicht in de ligging van het plangebied en de beschreven objecten.



Uitsnede kaart legger watergangen, Hoogheemraadschap van Rijnland. Het plangebied is met rode lijnen aangeduid.

Het plangebied ligt verder voor een groot deel in de buitenbeschermingszone en voor een klein deel (langs de Molenweg) in de beschermingszone van de waterkering (dijk) langs de ringvaart ten zuiden van het plangebied. De navolgende afbeelding maakt dit duidelijk.



Uitsnede kaart ontwerp-legger 2016 waterkeringen, Hoogheemraadschap van Rijnland. Het plangebied is met rode lijnen aangeduid.

4.9.2.2 Toekomstige situatie

Compensatie verharding

Door de planologische wijziging is sprake van een toename van het verharde oppervlak. Bij toename van verhard oppervlak wordt getoetst aan de uitvoeringsregels (Uitvoeringsregel 11) van de beleidsregels bij de Keur.

De toename van verharding bedraagt per saldo meer dan 5.000 m². Daarom geldt een vergunningplicht. Daarnaast moet ruimte worden gecreëerd om de neerslag in het plangebied te bergen. In beginsel geldt een norm van minimaal 15% van het oppervlak van de verharding voor waterberging. Één van de wijzigingsvoorwaarden is ook dat de watercompensatie minimaal 15% bedraagt van de toename van de verharde oppervlakte.

In de bestaande situatie is geen sprake van verharding. In de toekomstige situatie is sprake van verharding bestaande uit bebouwing en erf bij de bebouwing. In het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met de waterbergingsopgave. De onderstaande tabel bevat een overzicht van het verharde oppervlak, de te compenseren oppervlakte en de oppervlakte in het stedenbouwkundig plan. De navolgende afbeelding behoort bij deze tabel en geeft de locatie van de verharding weer. Uit de tabel blijkt dat bij de toekomstige inrichting kan worden voldaan aan de eisen voor waterberging door de aanleg van oppervlaktewater.

Legger waterkeringen

De waterkering van de ringvaart is een regionale waterkering. Het zuidelijk deel van het plangebied ligt in de buitenbeschermingszone en de beschermingszone. In de beschermingszone is de vergroting van de bestaande watergangen langs de Molenweg voorzien. In de buitenbeschermingszone voorziet het wijzigingsplan in bedrijfswoningen en de bedrijfsunits.

Er gelden enkele uitvoeringsregels op basis van de Keur.

Uitvoeringsregel 21 - Risicovolle werken waterkering en zeewering

Er zijn werken die, onder andere de binnen buitenbeschermingszone, grote risico's geven voor de stabiliteit en waterkerendheid van waterkeringen en zeeweringen. Tot deze werken behoren:

- afgravingen voor het winnen van delfstoffen en specie;
- het uitvoeren van seismisch onderzoek door middel van explosies;
- het bouwen van inrichtingen met explosiegevaarlijk materiaal en/of explosiegevaarlijke inrichtingen zoals een vuurwerkfabriek, vuurwerkopslagplaatsen of een tankstation;
- het aanleggen van hogedrukleidingen met een druk groter dan 10 bar.

Voor deze werken geldt een watervergunningplicht op grond van de Keur. Tevens geldt een watervergunningplicht voor fysieke ingrepen zoals het vergraven van grond. De procedure voor een watervergunning staat los van dit wijzigingsplan.

4.9.3 Conclusie

Het wijzigingsplan is uitvoerbaar wat betreft het aspect water.

4.10 Archeologie

4.10.1 Algemeen

De Erfgoedwet verschillende specifieke regelingen en wetten die er zijn voor het behoud en beheer van cultureel erfgoed. In deze wet legt de overheid overzichtelijk en kenbaar vast hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Daarmee wordt, naast dat integraliteit wordt bevorderd, tevens uitdrukking gegeven aan het grote maatschappelijke belang van een zorgvuldige omgang met ons cultureel erfgoed.

In de Erfgoedwet is voor bepaalde onderdelen, tot aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, overgangsrecht opgenomen. Dit is vastgelegd in artikel 9.1 van de Erfgoedwet. Dat artikel regelt dat de onderdelen van de Monumentenwet 1998 die overgaan naar de Omgevingswet toch van kracht blijven tot de inwerkingtreding daarvan, zodat er geen lacunes in de bescherming ontstaan. Het gaat onder meer om de aanwijzing en bescherming van stads- en dorpsgezichten (artikel 35 en 36 van de Monumentenwet 1998) en om de bescherming van archeologie in ruimtelijke besluiten (artikelen 38 tot en met 43 van de Monumentenwet 1998).

4.10.2 Toetsing

In het geldende bestemmingsplan is de planontwikkeling reeds getoetst aan de nota 'Erfgoed op de kaart'. In deze toets is geconcludeerd dat de kans op het aantreffen van archeologische waarden in het plangebied zeer laag is. Het plangebied ligt in een omgeving die vanwege de zeer natte condities weinig aantrekkelijk is geweest voor bewoning en waar eventuele vroege bewoningssporen zullen zijn verdwenen door de latere erosie van het Haarlemmermeer en de vervening. Het Pleistocene dekzandoppervlak is in het plangebied vermoedelijk intact, maar ligt diep en zal door de ontgroningen niet en door heipalen slechts in geringe mate verstoord worden. In het plangebied en directe omgeving zijn vooralsnog geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen. Er bestaat een zeer geringe kans op het aantreffen van oeverversterkingen uit de achttiende eeuw. De kans op het aantreffen van archeologische vindplaatsen op het Pleistocene oppervlak wordt eveneens zeer laag ingeschat.

Voor de planontwikkeling bestaat op basis van de bovenstaande toets geen noodzaak voor een archeologisch onderzoek. Indien tijdens graafwerkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen, geldt een meldingsplicht bij het bevoegde gezag.

4.10.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect archeologie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.11 Cultuurhistorie

4.11.1 Algemeen

Door de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmings- en wijzigingsplannen.

4.11.2 Toetsing

In het geldende bestemmingsplan is de planontwikkeling reeds getoetst aan de nota 'Erfgoed op de kaart'. Wat betreft cultuurhistorie is geconstateerd dat de geplande ontwikkelingen plaatsvinden op agrarische grond. Dit heeft geen invloed op de historische waarden van ringdijk en ringvaart. De kavelsloot langs de Molenweg blijft gehandhaafd in dit plan. Er is geen sprake van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of waardevolle elementen in het plangebied.

4.11.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect cultuurhistorie geen nadere kaders geeft voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.12 Verkeer en parkeren

4.12.1.1 Verkeer

Het noordelijk deel van het plangebied wordt ontsloten op de Boeing avenue. Het grootste aantal verkeersbewegingen van en naar het plangebied zal gezien de omvang van de bouwvlakken betrekking hebben op het noordelijk deel. De bestaande wegenstructuur is toereikend voor de afwikkeling van het verkeer uit dit deel van het plangebied.

Via de Molenweg worden de vier bedrijfswoningen in het zuiden van het plangebied ontsloten. Dit zal zorgen voor een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen op de Molenweg, maar gezien de wegcapaciteit en de beperkte toename niet voor onacceptabel bereikbaarheidsproblemen zorgen.

Er is vanuit het plangebied snel toegang te vinden tot het provinciale en landelijke wegennet. Het openbaar vervoer biedt snelle busverbindingen naar onder andere Amstelveen, Schiphol, Haarlem en Uithoorn. De luchthaven Schiphol is nabij gelegen en goed bereikbaar.

4.12.1.2 Parkeren

In het geldende bestemmingsplan is bepaald dat de bouwverordening van aanvullende toepassing is ten aanzien van onder andere de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden. Voor de toepassing van de bouwverordening is getoetst aan het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer (december 2013). Dit handboek bevat parkeernormen en schrijft voor op welke wijze de minimum of maximumnormen voor de bandbreedte kunnen worden gekozen. De navolgende tabel bevat een overzicht van de parkeernormen voor de in het plan voorziene functies en de bijbehorende bandbreedte.

Functie	Bandbreedte norm	Invulling plangebied	Berekende parkeerbehoefte min.	Berekende parkeerbehoefte max.
Bedrijfswoningen	1,4 tot 2,2 per woning	4	5,5	9
arbeidsintensief/ bezoekersextensief	1,3 tot 1,8 per 100 m ² bvo	5.370 m ² (53,7)	70	97
Bedrijfsverzamel- gebouw	1 tot 1,6 per 100 m ² bvo	2.130 m ² (23,3)	23	37
			98,5	143

De parkeernormen gelden voor het gebiedstype 'weinig stedelijk' waartoe het plangebied behoort. Voor de interpretatie van de bandbreedte is het onder andere van belang of de locatie nabij een HOV-halte of treinstation ligt.

Het plangebied is goed bereikbaar per openbaar vervoer, met name vanwege de busroutes over de N196. In de toekomst zal hier een HOV-verbinding worden aangelegd middels een vrije busbaan. Donderdag 22 september 2016 werd namelijk de samenwerkingsovereenkomst getekend voor de aanleg van een vrije busbaan over het tracé van de N196. De circa 4,6 kilometer lange, vrijliggende busbaan komt tussen de kruising met de Fokkerweg (Haarlemmermeer) en de kruising met de Poelweg (Uithoorn), en loopt dwars door Aalsmeer over de Burgemeester Kasteleinweg. Bij de Fokkerweg

wordt een busknooppunt aangelegd om overstappen op diverse buslijnen richting Schiphol mogelijk te maken. Volgens de provinciale website is de nieuwe busbaan naar verwachting in 2019 klaar voor gebruik.

De navolgende afbeelding geeft een impressie van de busbaan nabij het plangebied.



Figuur uit de bijlagen van de samenwerkingsovereenkomst Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Aalsmeer Schiphol-Zuid. Het plangebied is met een paarse cirkel aangeduid.

Vanwege de huidige bereikbaarheid per openbaar vervoer en de toekomstige ligging nabij een HOV-verbinding is uitgegaan van de gemiddelde parkeernorm, wat resulteert in circa 120 parkeerplaatsen. In het plangebied is voldoende ruimte beschikbaar om deze parkeernorm te realiseren. Dat dit haalbaar is, blijkt uit de inrichtingsschets (zie paragraaf 2.2.2). Hierin zijn in totaal 117 parkeerplaatsen voorzien, waarvan in totaal 8 parkeerplaatsen bij de bedrijfswoningen.

4.13 Kabels en leidingen

Er zijn geen planologisch relevante leidingen aanwezig waarmee in het plangebied rekening moet worden gehouden. De duiker van het hoogheemraadschap is planologisch niet relevant, maar in verband met de signaalfunctie en de uitvoerbaarheid wel benoemd en beschreven in de waterparagraaf.

5 Juridische aspecten

5.1 Algemeen

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken in de juridische onderdelen van het wijzigingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk gaan wij daarop in.

In de Wet ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting geldt vanaf 1 januari 2010. Van toepassing zijn:

- de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening met de norm Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP);
- het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten.

De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van een wijzigingsplan. Voor dit plan zijn voorts de RO Standaarden 2012 verplicht. Dit bestemmingsplan is daarom opgesteld volgens de normen van de SVBP2012.

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding (bijvoorbeeld topografische gegevens).

5.2 De regels

Een wijzigingsplan is een plan dat een bepaald onderdeel van een bestemmingsplan wijzigt. In dit geval vormt 'Schiphol-Rijk, 1^e wijziging' een wijziging op het bestemmingsplan 'Schiphol Rijk'. Dat laatste plan wordt wel het moederplan genoemd. Een aantal regels van het moederplan is van overeenkomstige toepassing op het wijzigingsplan. Die behoeven dan ook niet te worden opgenomen in de 'eigen' regels van het wijzigingsplan. Dat betreft bijvoorbeeld begrippen, de manier van meten, algemene regels, overgangs- en slotregels.

Op de verbeelding van het wijzigingsplan is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen. Hierna zijn kort de gebruiks- en bouwmogelijkheden van deze bestemming behandeld.

Bedrijf

Bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 en voorzieningen zoals groen, waterberging en parkeren zijn toegestaan. Bedrijfsgebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen een bouwvlak. Het bebouwingspercentage (van het bouwvlak) bedraagt maximaal 60%. De maximale goot- en bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Er geldt een verplichting voor minimaal 15% compensatie van verharding in het plangebied. De bedrijfswoningen zijn, buiten het bouwvlak, specifiek aangeduid op de verbeelding. De maximale goot- en bouwhoogte is opgenomen in de regels van de bestemming Bedrijf.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het wijzigingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 Bro worden voorgelegd aan de overleginstanties. Er zijn geen vooroverlegreacties ingediend.

Conform het gestelde in artikel 38 Wro jo. Afd 3.4. Awb, is het ontwerpwijzigingsplan met ingang van 15 december 2017 gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Een ieder kon tijdens deze periode zijn of haar zienswijze indienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

Het ontwerpwijzigingsplan is na de tervisielegging alleen op de volgende punten gewijzigd:

- administratief: versiecode, datum en de actualisatie van onderhavige paragraaf en vermelding van het resultaat van de procedure voor het vaststellen van hogere waarden in paragraaf 4.4.2.3 en paragraaf 4.4.3;
- inhoudelijk:
 - paragraaf 3.2 (provinciaal beleid) is geactualiseerd, omdat de ontwerpverordening waarin in het ontwerpwijzigingsplan was getoetst inmiddels inwerking is getreden. Dit heeft geen gevolgen voor de inhoudelijke conclusie: het wijzigingsplan voldoet nog steeds aan het provinciaal ruimtelijk beleid.
 - in het moederplan, het bestemmingsplan “Schiphol-Rijk” (identificatienummer NL.IMRO.0394.BPGsprschipholrijk-C001), ligt een drietal gebiedsaanduidingen over het plangebied. De wijzigingsregels zien niet toe op een wijziging van deze gebiedsaanduidingen. Deze gebiedsaanduidingen blijven onverkort van kracht. In het ontwerpwijzigingsplan zijn de gebiedsaanduidingen daarom dan ook niet opgenomen. Wel is wel getoetst aan de ruimtelijke belangen die met de gebiedsaanduidingen zijn vastgelegd. Hieruit volgen geen belemmeringen. Voor de eenduidige presentatie op en raadpleging via www.ruimtelijkeplannen.nl is het echter gewenst om de gebiedsaanduidingen wel op de verbeelding van het wijzigingsplan weer te geven. Daarom is de verbeelding als volgt gewijzigd:
 - 1 twee gebiedsaanduidingen ‘geluidzone – industrie’ uit het geldende bestemmingsplan zijn op de verbeelding opgenomen. De regels bij deze gebiedsaanduidingen staan in het geldende bestemmingsplan “Schiphol-Rijk” en zijn ten gunste van de leesbaarheid ook in de regels van het wijzigingsplan overgenomen;
 - 2 één gebiedsaanduiding “luchtvaartverkeerzone – lib” uit het geldende bestemmingsplan is op de verbeelding opgenomen. De regels bij deze gebiedsaanduiding staan in het geldende bestemmingsplan “Schiphol-Rijk” en zijn ten gunste van de leesbaarheid ook in de regels van het wijzigingsplan overgenomen.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Doorgaans is de vraag relevant of er gemeentelijke kosten zijn en hoe deze verhaald worden. Deze vraag omhelst tevens eventuele planschade.

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het opstellen van een wijzigingsplan een exploitatieplan te koppelen. Er is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Een exploitatieplan is niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de in het plan opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro).

De gemeente en de ontwikkelaar sluiten een exploitatieovereenkomst waarin afspraken worden gemaakt over de kosten voor de exploitatie van de gronden. De kosten die de gemeente maakt voor de exploitatie zullen door de afspraken in deze overeenkomst worden gedekt. In de overeenkomst worden verder afspraken gemaakt over inrichting en overname van toekomstig openbare gronden.

De economische haalbaarheid is gelet op bovenstaande voldoende aangetoond.