



Gemeente Haarlemmermeer

ONTWERP

TOELICHTING, BEHORENDE BIJ HET BESTEMMINGSPLAN "SCHIPHOL EN OMGEVING" VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER



I. De aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende gedachten (art. 10, lid 2 van het besluit op de ruimtelijke ordening).

Op de in 1965 door de gemeenteraad vastgestelde kaart van het "structuurplan 1964 Haarlemmermeer" is het noordoostelijke deel van Haarlemmermeer grotendeels voor luchtvaartdoeleinden aangewezen. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de bestemmingen "luchthaven" zonder meer, "bebouwing luchthaven", "bestaande startbanen" en "ontworpen startbanen".

In de toelichting bij genoemde kaart wordt ten aanzien van de luchthaven het volgende opgemerkt. "Het in uitvoering zijnde tangentiële banenstelsel en het daarmee samenhangende nieuwe verkeersareaal is uiteraard in dit structuurplan opgenomen. Bij de bepaling van de vorm der dorpen is volledig rekening gehouden met het patroon der zogenaamde geluidstroggen, zoals dit na voltooiing van de nieuwe luchthaven zal ontstaan".

Het onderhavige bestemmingsplan "Schiphol en omgeving" bevat in vergelijking met het structuurplan 1964 in principe vrijwel geen nieuwe elementen. In feite is dit bestemmingsplan te beschouwen als een gedetailleerde uitwerking van het structuurplan 1964 voor wat betreft het noordoostelijke gedeelte van Haarlemmermeer, aangepast aan enkele nieuwe ontwikkelingen die sinds 1964 hebben plaatsgevonden. Zo werd in het structuurplan nog rekening gehouden met de aanleg van een 5de startbaan evenwijdig aan de Kruisweg. Deze baan werd destijds nodig geacht om zijwindgevoelige vliegtuigen bij alle windrichtingen te kunnen laten starten en landen. Daar inmiddels is gebleken dat een dergelijke zijwindgevoeligheid geen rol meer speelt, komt deze baan in het onderhavige plan niet meer voor. Gelet op het bekende, afwijzende standpunt van het gemeentelijke en provinciale bestuur ten opzichte van de aanleg van een vijfde baan ter vergroting van de capaciteit van de luchthaven, is deze baan evenmin in het plan opgenomen. Het voorliggende bestemmingsplan beperkt zich dan ook hoofdzakelijk tot het huidige terrein van de luchthaven en enkele aangrenzende gebieden.

Reeds in 1969 werd een eerste ontwerp van dit bestemmingsplan gereedgemaakt en voorgelegd aan de overleginstanties, bedoeld in artikel 8 van de wet op de ruimtelijke ordening. Dit aanvankelijke ontwerp had een wat andere begrenzing dan het huidige. Bedoeld overleg is niet verder voortgezet toen gebleken was dat het nieuwere ontwikkelingen en inzichten enkele aanpassingen nodig maakten. Tevens kwam naderhand de wens naar voren om het gebied rond de Sloterweg zuidelijk van de Schipholweg met zijn geheel eigen problematiek in een afzonderlijk plan, te regelen (het bestemmingsplan "Badhoevedorp-Wildenhorst").

In het onderhavige, gewijzigde en qua omvang beperkte bestemmingsplan heeft het gebied buiten het eigenlijke luchtvaartterrein in hoofdzaak agrarische bestemmingen verkregen. Op de gronden, gelegen buiten de stroken met de bestemmingen "agrarische doeleinden A" en "agrarische doeleinden A¹", is de eventuele toelaatbaarheid van bebouwing uitdrukkelijk mede afhankelijk gesteld van de invloed van de bebouwing op de luchtvaartbelangen.

De gronden die grenzen aan de scheepswerf Verhoeff in Aalsmeerderbrug hebben de bestemming "handel en nijverheid" gekregen om uitbreiding van dit plaatsgebonden bedrijf mogelijk te maken.

De bestemming "bedrijfsbebouwing" die gegeven is aan een klein perceel aan de Schipholdijk sluit aan bij de gelijklopende bestemming van het aangrenzende deel van het perceel in het bestemmingsplan Oude Meer-Noord. Het gaat hier om een door middel van artikel 19 W.R.O. tot stand gekomen bouwplan.

Het terrein tussen de oude en de nieuwe rijksweg 4 en de Schipholweg, waarop hotel Frommer is gebouwd, heeft in overeenstemming met het huidige gebruik de bestemming "horecabedrijf" gekregen.

Een tweetal terreinen is aangewezen voor "opslagterrein rijkswaterstaat", waarbij de bestemmingsvoorschriften ruimere mogelijkheden voor het gebruik geven dan de bestemmingen "hoofdverkeersweg", "verkeersweg" en "binnenweg of landweg".

In het bestemmingsplan is conform het voorontwerp-streekplan voor de Meerlanden voorzien in het opnieuw in gebruik stellen van de oude rijksweg 4. Door de bouw van een viaduct over rijksweg 6 is het op zeer eenvoudige wijze mogelijk de Schipholweg en de dienstweg op de luchthaven aan te sluiten op het wegennet van Amsterdam. Hierdoor krijgt de luchthaven en met name het technisch areaal een veel betere verbinding met Amsterdam en wordt Badhoevedorp van veel doorgaand verkeer ontlast.

Voor rijksweg 80 is in het plan geen ruimte gereserveerd omdat het tracé van deze rijksweg niet vaststaat, de aanleg ervan aan twijfel onderhevig is en terzake geen aanwijzing ingevolge artikel 37 van de wet op de ruimtelijke ordening is gegeven.

Een eventueel tracé zou overigens geheel komen te liggen in het gebied dat de bestemming "agrarische doeleinden III" heeft, waarin met vrijstelling van burgemeester en wethouders kasseibouw is toegestaan.

Voor het eigenlijke luchtvaartterrein, het terrein tussen RW 4, RW 6 en de Schipholweg en een klein terrein ten zuiden van de Schipholweg, westelijk van RW 4, gelden specifieke luchthavenbestemmingen te weten: "luchthaven", "luchtvaartdoeleinden I" en "luchtvaartdoeleinden II". In de artikelen 8 e.v. van de planvoorschriften zijn deze bestemmingen nader uitgewerkt.

Het technisch areaal en het centrale verkeersareaal hebben in het planontwerp zoals dit in de procedure van het vooroverleg werd gebracht, de bestemming "luchthaven" gekregen, evenals het R.L.D.-terreintje aan de Schipholweg. De bestemming "luchtvaartdoeleinden I" is gelegd op het gebied, waarin zich de start- en landingsbanen bevinden, terwijl een deel van het gebied ten noorden van de Schipholweg, voorzover gelegen buiten de in- en uitvliegcorridor, de bestemming "luchtvaartdoeleinden II" heeft gekregen en daarmee in zekere zin is aangewezen als reservegebied. De bestemmingen zijn noodzakelijkerwijs vrij globaal. Gestreefd is naar een evenwicht tussen enerzijds de belangen, die gemoeid zijn met de exploitatie van een luchthaven en anderzijds de belangen, die de gemeentelijke overheid via de ruimtelijke ordening moet behartigen.

Voor de wijzigingen die naderhand nog als resultaat van het vooroverleg in het plan zijn aangebracht, wordt verwezen naar hoofdstuk II van deze toelichting.

Resultaten van het vooroverleg, bedoeld in artikel 8 van het besluit op de ruimtelijke ordening.

Het ontwerp van het bestemmingsplan is in april 1974 in het kader van het vooroverleg, bedoeld in artikel 8 van het besluit op de ruimtelijke ordening, toegezonden aan:

1. dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland te Leiden;
2. dijkgraaf en heemraden van de Haarlemmermeerpolder;
3. de inspekteur van de ruimtelijke ordening;
4. de directeur van rijkswaterstaat, directie wegen;
5. de directeur van rijkswaterstaat, directie N Holland;
6. de hoofdingenieur-directeur van de landinrichting (staatsbosbeheer);
7. de inspekteur voor de volksgezondheid;
8. de directeur van de prov. waterstaat van Noord-Holland;
9. de directeur van de prov. planologische dienst;
10. burgemeester en wethouders van Aalsmeer;
11. burgemeester en wethouders van Amstelveen;
12. de eerstaanwezend ingenieur der genie;
13. de directeur-generaal van de rijksluchtvaartdienst.

Voorts werden nog de volgende, nauw bij het plan betrokken instanties, informeel in de gelegenheid gesteld op- of aanmerkingen over het ontwerp te maken:

14. de directie van de N.V. Luchthaven Schiphol;
15. de directie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen.

De overlegorganen, vermeld onder 7 en 10, hebben schriftelijk bericht dat het planontwerp hen geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen. Van de sub 2, 9 en 11 genoemde instanties zijn geen reacties ontvangen. De opmerkingen van de overige overleginstanties worden hierna in het kort weergegeven, vergezeld van de antwoorden van burgemeester en wethouders.

1. dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland.

Dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland delen in hun overlegreactie mee dat het planontwerp hen in principe geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Voorzoveel nodig wijst het college er evenwel op dat, ofschoon de ringdijk niet de primaire bestemming waterkering is gegeven, de waterkerende functie van die dijk aan de bestemming "openbaar groen" beperkingen oplegt. In principe laat deze functie alleen de aanleg van een grasmat toe; voor een afwijkende beplanting zal een vergunning van hun college zijn vereist.

Aan het bestuur van Rijnland is zoals gewoonlijk geantwoord dat de bestemming "openbaar groen" de waterkerende functie van de ringdijk onverlet laat en dat blijkens de vermelding op het kaartrenvooi "bestemmingen, onverminderd de in wetten of verordeningen vervatte eisen inzake vergunningen" het gemeentebestuur zich ervan bewust is dat voor de uitvoering van diverse onderdelen van het plan de toestemming van andere openbare lichamen nodig is. O.a. is het bij de gemeente bekend dat het aanbrengen van beplanting op de dijk aan de toestemming van het bestuur van Rijnland is gebonden.

3. de inspekteur van de ruimtelijke ordening in Utrecht en Noord-Holland.

De inspekteur van de ruimtelijke ordening deelt mee dat de bedoeling van de bestemming "luchthaven" die gegeven is aan het gebied ten zuiden van de Schipholweg, westelijk van rijksweg 4, hem onduidelijk is. Tegen het creëren van extra ruimte voor werkgelegenheid zou deze funktionaris ernstige bezwaren hebben; in het bijzonder een kantoorgebouw met een mogelijke hoogte van 40 meter zou z.i. nogal wat ongewenste problemen geven ten aanzien van huisvesting e.d. Voor het overige geeft het planontwerp hem geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Aan de inspekteur is geantwoord dat op het betrokken terrein een aantal gebouwen staan waarin o.a. radio-sets worden gerepareerd. De aan deze grond gegeven bestemming "luchthaven" heeft alleen tot doel, die bebouwing te legaliseren en zeker niet om door het creëren van extra ruimte nieuwe werkgelegenheid te scheppen. Omdat echter de voor genoemde bestemming voorgeschreven maximale goothoogte deze laatste mogelijkheid niet in principe uitsluit, hebben burgemeester en wethouders de ontwerp-plankaart alsnog zodanig gewijzigd, dat dit perceel is bestemd voor "luchthaven II" en in een nieuw ingevoegd artikel 9 in de concept-voorschriften bepaald dat binnen die bestemming slechts de oprichting van bebouwing is toegestaan met een goothoogte van 6 meter en van technische installaties tot ten hoogste 50 m; laatstgenoemde hoogte kan wellicht nodig zijn voor het plaatsen van antennemasten e.d.

4. de hoofdingenieur-direkteur van rijkswaterstaat direktie wegen

De hoofdingenieur-direkteur van rijkswaterstaat, direktie wegen, wijst erop dat volgens de concept-planvoorschriften op gronden met de bestemming "opslagterrein rijkswaterstaat" niet hoger gebouwd mag worden dan 5 meter. Krachtens een besluit van burgemeester en wethouders van 19 februari 1969 (goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Holland op 6 mei 1969) zijn ter plaatse enige zoutloodsen en een werkplaats gebouwd met een hoogte van resp. 6,75 en 6,20 m. Genoemde direktie adviseert, de conceptvoorschriften aan de juiste maten aan te passen. Verder gaat deze functionaris ervan uit dat de bestemming "openbaar groen" niet inhoudt dat de betreffende gronden, voorzover het rijksweggebied betreft, voor het publiek toegankelijk zijn; hij adviseert het betrokken artikel in de ontwerpvoorschriften dienovereenkomstig aan te vullen.

Geantwoord is dat de maximaal toegestane bouwhoogte in de concept-voorschriften inmiddels is gewijzigd in 7 meter en dat verder de aanduiding "openbaar groen" in bestemmingsplannen niets anders inhoudt dan dat de in de betreffende bestemming geprojecteerde groenvoorzieningen in principe van overheidswege zullen worden gerealiseerd; daaraan zijn geen konsekwenties verbonden ten aanzien van de toegankelijkheid voor het publiek. Overigens zal het de genoemde directeur zeker bekend zijn dat het op grond van artikel 87, jo. artikel 6 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens voor voetgangers verboden is, zich op de bermen van openbare autowegen te bevinden. Voor de door genoemde directeur voorgestelde aanvulling ziet het gemeentebestuur dan ook niet voldoende aanleiding.

5. de hoofdingenieur-direkteur van rijkswaterstaat direktie Noord-Holland.

Deze functionaris is van oordeel dat de bestemming "opslagterrein rijkswaterstaat" die in het planontwerp gegeven is aan een perceel grond nabij het kruispunt rijksweg 4 - Schipholweg, zou moeten worden gewijzigd in "verkeersdoeleinden". Hierdoor zal het hem mogelijk zijn, op dat terrein al die voorzieningen te treffen die in het belang van het wegverkeer gewenst zijn. Hierbij dacht hij niet alleen aan het opslaan, laden en lossen van goederen en materialen, maar ook aan het vestigen van een keuringsgebouw voor vrachtauto's ten behoeve van de rijksdienst voor het wegverkeer. Op grond hiervan stelt hij voor deze bestemming zodanig te wijzigen (b.v. in "wegverkeersdoeleinden") dat het vestigen van een dergelijk keuringsgebouw tot de mogelijkheden behoort. Ten aanzien van dit artikel verwijst genoemde funktionaris verder nog naar de overlegreactie van zijn ambtgenoot in de direktie Wegen (zie onder overlegreactie 4).

De hoofdingenieur-direkteur wijst er verder op dat voor rijksweg 80 in het plan geen ruimte is gereserveerd. Hoewel het tracé nog niet is vastgesteld en thans ook niet kan worden aangegeven wanneer deze weg wordt aangelegd, is het naar zijn mening wel gewenst de mogelijkheid van deze verbinding open te houden en het bouwen ter plaatse van het ontworpen tracé tegen te gaan. Zijnerzijds bestaat dan ook bezwaar tegen de bestemming agrarische doeleinden III voor de strook die op de door hem bijgevoegde plankaart is aangegeven en die het gebied aangeeft waarbinnen de aanleg kan plaatsvinden.

Vervolgens merkt hij op dat ook door hem wordt overwogen de oude rijksweg 4 t.z.t. opnieuw in gebruik te stellen en aan te sluiten op de dienstweg op de luchthaven. De wijze waarop dit dient te geschieden is bij zijn dienst nog in onderzoek. Omtrent de in het planontwerp aangegeven oplossingen wat de aansluitingen van de dienstweg en de Schipholweg betreft is z.i. nader overleg gewenst. Voor het overige geeft het onderhavige plan hem geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Aan de direkteur van rijkswaterstaat, direktie Noord-Holland, is van gemeentewege geantwoord dat blijkens naderhand bij zijn dienst ingewonnen inlichtingen thans geen voornemens meer bestaan om op het voor "opslagterrein rijkswaterstaat" te bestemmen terrein een keuringsgebouw op te richten en dat burgemeester en wethouders dan ook geen aanleiding zien, de betrokken bestemming te wijzigen. Voor wat rijksweg 80 betreft, is van de zijde van de gemeente opgemerkt dat zolang het tracé van deze weg nog niet is vastgesteld en evenmin nog vaststaat dat deze weg zal worden aangelegd, het uit een oogpunt van rechtszekerheid voor de belanghebbenden niet verantwoord moet worden geacht, reeds thans gronden voor deze weg te reserveren. Voorts is aan genoemde funktionaris meegedeeld dat de aansluiting van de oude rijksweg 4 op de dienstweg van de luchthaven niet meer dan als een indicatie te beschouwen is; door middel van een intussen in de concept-voorschriften ingevoegde z.g. aanpassingsbepaling kan de definitieve aansluiting via een door burgemeester en wethouders te verlenen vrijstelling ook op een iets andere plaats tot stand worden gebracht.

6. de hoofdingenieur-direkteur voor de landinrichting (staatsbosbeheer).

De hoofdingenieur-direkteur voor de landinrichting merkt ten aanzien van het ontwerpplan het volgende op.

- a. Het komt hem gewenst voor, dat ieder agrarisch bedrijf, zeker in dit gebied, een bouwperceel krijgt van redelijke omvang (ca. 1 ha.). In verband daarmee zou z.i. in artikel 6 het lid a. de tussenzin "met een perceelbreedte van tenminste 50 meter" kunnen vervallen. Een regeling met bouwpercelen geniet zijns inziens de voorkeur omdat alleen op deze wijze niet-agrarische ontwikkelingen in het agrarisch gebied tegengegaan kunnen worden.
- b. Ten aanzien van het bepaalde in artikel 6 lid g onder 1 adviseert hij dit zodanig te wijzigen dat burgemeester en wethouders slechts mogen beslissen na advies te hebben ingewonnen bij de hoofdingenieur-direkteur voor de landinrichting in Noord-Holland.
- c. De vrijstelling als bedoeld in artikel 6 lid g onder 3 zou zijns inziens slechts gegeven moeten worden na ontvangst van een verklaring van geen bezwaar door eerdergenoemde hoofdingenieur-direkteur, waarin gelijktijdige bouw van een 2e agrarische bedrijfswoning tevens wordt goedgekeurd.

Ten aanzien van deze opmerkingen is aan de hoofdingenieur-direkteur het volgende geantwoord.

ad. a. De vraag kan gesteld worden of het in agrarische gebieden die nog verkaveld en uitgegeven moeten worden, inderdaad niet beter is om voor wat de regeling van de bebouwing betreft, uit te gaan van de grootte van de bouwpercelen inplaats van de perceelbreedte. Hantering van eerstbedoelde maatstaf kan wellicht een betere concentratie van de bebouwing en een betere openheid langs de polderwegen in de hand werken. Het agrarische gebied dat in het onderhavige planontwerp is begrepen, is echter reeds zeer onregelmatig verkaveld en herverkaveld; voorts is de bebouwing langs de polderwegen zeer gedecentraliseerd tot stand gekomen. Het heeft daarom naar de mening van burgemeester en wethouders weinig zin, de toegestane agrarische bedrijfsbebouwing alsnog te koppelen aan de omvang van de bouwpercelen. Voorts kan het college het standpunt van genoemde direktEUR dat aldus niet-agrarische ontwikkelingen kunnen worden tegengegaan, niet delen; dergelijke ontwikkelingen kunnen ook op grond van de huidige redaktie van de concept-voorschriften (artikel 6 en de "gebruiksbeplanning") worden geweerd.

ad. b. en c. Bij het verlenen van vrijstellingen van bepalingen in bestemmingsplannen wordt nu en dan - indien daartoe aanleiding bestaat - advies gevraagd aan terzake deskundige instanties. Zo wordt b.v. bij de toepassing van de in artikel 6, sub g, onder 3 omschreven z.g. pioniersbepaling door burgemeester en wethouders in sommige gevallen tevoren overleg gepleegd met de rijksconsulent voor de landbouw, de tuinbouw of de veeteelt. Het ontmoet naar de mening van het college geen bezwaar om ook bij de direktEUR voor de landinrichting, nu deze daarop prijs blijkt te stellen, indien daaraan de behoefte wordt gevoeld, advies in te winnen over de hantering van deze bepaling; voor de toepassing van artikel 6, lid g, onder 1, acht het college dit niet nodig. Het gaat evenwel naar het oordeel van het gemeentebestuur te ver om in deze voorschriften een verplichting op te nemen tot het horen van deze funktionaris, te minder omdat in lid g, onder 1 nog een objektief criterium is vastgelegd. Voorts acht het college het binden van een vrijstelling als bedoeld in lid g, onder 3 aan een "Verklaring van geen bezwaar" van genoemde funktionaris onjuist, aangezien aldus een deel van de verantwoordelijkheid voor het verlenen van bouwvergunningen in handen van een andere instantie dan het gemeentebestuur wordt gelegd, hetgeen naar hun mening in strijd is met de geest van de woningwet.

8. de direktEUR van de provinciale waterstaat van Noord-Holland.

De hoofdingenieur-direkteur van de provinciale waterstaat van Noord-Holland heeft over het ontwerpplan de volgende opmerkingen gemaakt.

- a. De op de plankaart buiten de plangrens aangegeven aslijn van de rondweg be-noorden Hoofddorp stemt niet geheel overeen met de as volgens welke de genoemde weg binnenkort zal worden aangelegd. In verband hiermee dient zijns inziens ook de grens van het plan ter plaatse te worden aangepast zoals in rood op de door hem bijgevoegde afdruk van een gedeelte van de plankaart is aangegeven.

Hij neemt aan dat de aldus aangepaste plangrens ook zal worden aangehouden voor het bij de gemeente in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Hoofddorp-Weg om de Noord".

- b. De in het plan opgenomen ontworpen verbindingsweg tussen het luchthaventerrein en Amsterdam-West via het oude tracé van rijksweg nr. 4 is nog in studie. Omtrent de vorm van de aansluiting van genoemde verbindingsweg op de tertiaire weg 75, Haarlem-Amstelveen, is nader overleg gewenst.
- c. Aangezien rijksweg nr. 80 is opgenomen in het rijkswegenplan 1968 komt het genoemde funktionaris ondanks het feit dat het tracé van deze rijksweg nog niet is vastgesteld en omtrent het tijdstip van aanleg ervan geen zekerheid bestaat, gewenst voor met de mogelijkheid van aanleg van de weg rekening te houden. In ieder geval zou zijns inziens de bestemming van de gronden, die in de toekomst nodig kunnen zijn voor de aanleg van rijksweg nr. 80, de aansluiting ervan op de secundaire weg 21, Heemstede-Uithoorn, alsmede de parallelwegen van de rijksweg en de S 21 tussen de Aalsmeerderweg en de ringvaart, moeten worden gewijzigd in die zin, dat op deze gronden geen bebouwing is toegestaan.
- d. In verband met de in uitvoering zijnde reconstructie van rijksweg nr. 4 en de aansluiting van deze weg op de secundaire weg 21 (Kruisweg) is thans overleg gaande inzake een verplaatsing van de aansluiting van de bij de N.V. Luchthaven Schiphol in beheer zijnde Rijkersstreek op de parallelweg van de Kruisweg naar een punt onmiddellijk ten oosten van rijksweg nr. 4. Voorts omvat bedoeld overleg een verbreding van de rijbaan van de Rijkersstreek en de eventuele aanleg van een vrijliggend fietspad daarlangs. Het verdient zijns inziens aanbeveling ernaar te streven bedoeld overleg vóór de vaststelling van het bestemmingsplan af te ronden en het resultaat in het plan te verwerken.

Aan genoemde hoofdingenieur-direkteur is van gemeentewege het volgende geantwoord.
ad a. De ontwerp-plankaart is intussen door middel van een wijziging aan de wensen van de hoofdingenieur-direkteur aangepast.

ad b en c. Korthedshalve moge worden verwezen naar hetgeen dienaangaande is vermeld onder overlegreactie 5.

ad d. Van het bedoelde overleg was ten tijde van het gereedkomen van het planontwerp bij de gemeente niets bekend. Intussen is echter de ontwerpplankaart aan het resultaat van het overleg aangepast.

12. de eerstaanwezend-ingenieur der genie te Amsterdam.

De eerstaanwezend-ingenieur der genie te Amsterdam wijst erop dat de militaire brandstofleiding, die op de kaart staat aangegeven, bij eventuele beschadiging gevaar kan opleveren voor bodem- en/of waterverontreiniging en brand; ook beschadiging van de bitumineuze bekleding door b.v. wortelgroei of het stoten met een spade kan na verloop van tijd tot bovengenoemde gevaren leiden. Op grond hiervan verzoekt hij U in de voorschriften een apart hoofdstuk voor de brandstofleiding op te nemen met de volgende tekst:

.. Art.: Brandstofleiding.

"1. In het gebruik van de gronden, welke ingevolge het bestemmingsplan zijn bestemd voor "agrarische doeleinden III", worden, in verband met de binnen die gronden aanwezige ondergrondse brandstofleiding, de navolgende beperkingen aangebracht:

" 1.1. Het is verboden binnen een afstand van 3 meter ter weerszijden van de op de kaart aangeduide brandstofleiding:

- " a. enigerlei bebouwing op te richten (met uitzondering van erfafscheidingen van zeer lichte constructie);
- " b. ontgrondingen uit te voeren of verhardingen aan te brengen, en
- " c. diepwortelende beplantingen aan te leggen.

"2. Van de in de punten a, b en c genoemde verboden kunnen door B & W vrijstelling worden verleend indien, na overleg met de leidingbeheerder, van geen bezwaar is gebleken en ook de overige voorschriften van het plan zich hiertegen niet verzetten".

De eerstaanwezend-ingenieur voegt hieraan toe dat artikel 13 lid 4 van het besluit op de ruimtelijke ordening de mogelijkheid opent om ter bescherming van o.a. brandstofleidingen in de voorschriften beperkende bepalingen op te nemen. Van gemeentewege is aan genoemde funktionaris meegedeeld dat de brandstofleidingen op de kaart van het ontwerp-bestemmingsplan zijn aangegeven, doch niet als bestemming maar als aanduiding. Burgemeester en wethouders zijn n.l. van oordeel dat het niet op de weg van de gemeente ligt om door middel van voorschriften van een bestemmingsplan eventuele beschadigingen van die leiding tegen te gaan; h.i. dient dit te geschieden door middel van een privaatrechtelijke regeling tussen de exploitante van de leiding en de betrokken grondeigenaren. Een dergelijke regeling biedt een veel betere bescherming van de door de eerstaanwezend-ingenieur bedoelde belangen, aangezien hierdoor de grondeigenaren en -gebruikers het nauwkeurigst op de hoogte kunnen zijn van de stroken waarin zij geen bebouwing mogen oprichten en geen werken of werkzaamheden mogen uitvoeren. Een bestemmingsplan biedt deze garanties in veel mindere mate, terwijl ook de controle op de naleving met name van de sub b en e vermelde handelingen zeer moeilijk is. Voorts acht het gemeentebestuur het onjuist, dat eventuele aanspraken, gebaseerd op artikel 49 van de wet op de ruimtelijke ordening, op vergoeding van schade tengevolge van de beperkingen die deze voorschriften in het gebruik van de gronden veroorzaken, op de gemeente zouden worden afgewenteld. Nog afgezien hiervan stellen burgemeester en wethouders vast dat de geadviseerde bepaling in de voorgestelde redaktie uit juridisch oogpunt niet voor overneming in aanmerking komt, o.a. omdat de sub b en c omschreven werken en werkzaamheden slechts door middel van een systeem van aanlegvergunningen aan regels kunnen worden gebonden, waarbij uitzonderingen dienen te worden gemaakt voor werkzaamheden, het normale onderhoud betreffende, welke werkzaamheden eveneens tot beschadigingen aanleiding kunnen geven.

Op grond van het vorenstaande is het gemeentebestuur niet bereid, het verzoek van de eerstaanwezend-ingenieur der genie in te willigen.

13. de directeur-generaal van de rijksluchtvaartdienst.

De directeur-generaal van de rijksluchtvaartdienst heeft ten aanzien van het planontwerp de volgende opmerkingen gemaakt.

- a. Op grond van de Kroonjurisprudentie van de laatste jaren deelt de directeur-generaal thans het standpunt van de gemeente dat de luchtvaartwet en de wet op de ruimtelijke ordening verschillende belangen regelen en dat de gemeente derhalve niet in strijd met de luchtvaartwet handelt door op grond van artikel 10 van de wet op de ruimtelijke ordening voor het onderhavige gebied een bestemmingsplan vast te stellen. Genoemde funktionaris meent evenwel dat er gestreefd moet worden naar een praktische en formeel juiste aansluiting van beide wettelijke regelingen en deelt mede dat men na hieromtrent gepleegd interdepartementaal overleg tot de konklusie is gekomen, dat in een bestemmingsplan dat mede betrekking heeft op een luchtvaartterrein een bepaling opgenomen dient te worden, waarin wordt verwezen naar artikel 31 van de Luchtvaartwet. Op basis van een bouwvergunning van de gemeente ten behoeve van gronden binnen het luchtvaartterrein zal immers slechts kunnen worden gebouwd nadat door de minister van Verkeer en Waterstaat een ontheffing ingevolge artikel 31 van de Luchtvaartwet is verleend. De directeur-generaal zou het op prijs stellen indien over de formulering van een dergelijke bepaling in het bestemmingsplan "Schiphol en omgeving" van gemeentewege contact zou worden gezocht met het Hoofd van het bureau Juridische Zaken van de rijksluchtvaartdienst; gaarne zegt hij toe dat in eventuele toekomstige ontheffingen ex artikel 31 van de Luchtvaartwet, naar de bevoegdheden van de gemeente krachtens het bestemmingsplan zal worden verwezen. Vooroverleg in een zo vroeg mogelijk stadium zal ertoe kunnen leiden dat beide vergunningen zo mogelijk gelijktijdig worden verleend.
- b. Ten aanzien van de bepalingen van het thans voorliggende ontwerp-bestemmingsplan heeft de directeur-generaal de volgende opmerkingen gemaakt.

Artikel 8, tweede lid, is naar zijn mening niet geheel in overeenstemming met de geest van artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In laatstgenoemd artikel immers wordt er nadrukkelijk op gewezen dat voorschriften omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden slechts om dringende redenen een beperking van het meest doelmatig gebruik mogen inhouden. Genoemde funktionaris meent dat toch bezwaarlijk dringende redenen van stedenbouwkundige of landschappelijke aard kunnen worden aangevoerd ter instelling van de in het tweede lid van artikel 8 vervatte bouwhoogtebeperkingen, mede gelet op de thans reeds op de luchthaven aanwezige bebouwing. Naar zijn oordeel zal deze bepaling tot een onnodige beperking van het meest doelmatig gebruik van de betrokken gronden kunnen leiden.

Gezien immers het relatief kleine gebied dat de N.V. Luchthaven Schiphol ter beschikking staat voor het onderbrengen van de vele noodzakelijke gebouwen en voorzieningen ten dienste van de luchtvaart zouden de voorschriften in het bestemmingsplan zijns inziens geen verdere beperkingen mogen inhouden dan uit hoofde van de geldende obstakelbepalingen ten behoeve van het veilig kunnen uitoefenen van de luchtvaart toch reeds noodzakelijk is. Hij verzoekt derhalve het gestelde in artikel 8, tweede lid uit het ontwerp-bestemmingsplan te laten vervallen. Ten aanzien van de voorschriften met betrekking tot de bestemming van gronden buiten het aangewezen luchtvaartterrein is het hem opgevallen dat bij de keuze van de grens van het ontwerp-bestemmingsplan geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheid geboden in artikel 13, vierde lid van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening om rekening te houden met het openhouden van invliegbanen. Met het oog op het voorgaande verzoekt hij de bouwhoogten in het bestemmingsplan "Schiphol en omgeving" op overeenkomstige wijze te regelen als in het voorontwerp-streekplan de Meerlanden (middels de kaart "Bouwhoogte normen luchthaven Schiphol").

c. Tenslotte maakt de directeur-generaal het gemeentebestuur erop attent dat niet alle tussen de banen gelegen gebieden zijn begrepen in het ontwerp-bestemmingsplan. Bij onbeperkte bebouwing in deze gebieden zou het zicht uit de verkeers-toren op diverse delen van het luchtvaartterrein kunnen worden belemmerd, waardoor een veilige en doelmatige afwikkeling van de vliegtuigoperaties ongunstig zou kunnen worden beïnvloed.

Naar aanleiding van deze opmerkingen is van gemeentewege aan de directeur-generaal van de rijksluchtvaartdienst het volgende geantwoord.

ad a. De voorgestelde verwijzing in de planvoorschriften naar artikel 31 van de luchtvaartwet acht het gemeentebestuur overbodig en bovendien onjuist. Afgezien van de vraag of de raad bevoegd is in de bepalingen van een bestemmingsplan te verwijzen naar andere wettelijke regelingen welke nakoming niet van gemeentewege kan worden afgedwongen, ligt het naar het oordeel van burgemeester en wethouders niet op de weg van de gemeente hiertoe over te gaan. Voor het overige is erop gewezen dat blijkens de op het kaartrenvooi achter het woord "bestemmingen" voorkomende vermelding "onverminderd de in wetten of verordeningen vervatte eisen inzake vergunningen" de gemeente zich ervan bewust is dat voor de uitvoering van diverse onderdelen van het plan de toestemming van andere openbare lichamen nodig is.

ad b. Voor wat betreft de passage over de beweerde strijdigheid met artikel 10 van de wet op de ruimtelijke ordening moge korthedshalve worden verwezen naar hetgeen daaromtrent hierna onder punt 14, onder b, is vermeld. Voor de toepassing van artikel 13, lid 4, van het besluit op de ruimtelijke ordening zien burgemeester en wethouders geen aanleiding omdat de daar bedoelde beperkingen reeds in de luchtvaartwet en de daarmee in verband staande internationale verdragen zijn geregeld. Bovendien wordt met deze invliegstroken bij de beoordeling van ingekomen bouwvoorstellen rekening gehouden, waarbij wordt uitgegaan van dezelfde kaarten als die, welke bij het voorontwerp-streekplan voor de Meerlanden zijn gevoegd. Overigens is slechts een zeer klein gedeelte van de invliegstroken gelegen binnen het gebied waarop het onderhavige plan betrekking heeft.

ad c. Dat niet alle tussen de banen gelegen gebieden in het onderhavige plan-ontwerp zijn gelegen, betekent niet dat in die gebieden onbeperkte bebouwing mogelijk is. Ook bij het ontwerpen van nieuwe bestemmingsplannen voor deze gronden zal met de door de directeur-generaal van de rijksluchtvaartdienst bedoelde belangen zeer zeker rekening worden gehouden.

14. de direktie van de N.V. Luchthaven Schiphol

De direktie van de N.V. Luchthaven Schiphol heeft in een uitvoerige brief gereageerd op het aan haar toegezonden planontwerp met de daarbijbehorende stukken. Ten aanzien van de toelichting deelt de luchthavendirektie mee dat zij, afgezien van de heersende onzekerheid over het uiteindelijke regeringsstandpunt inzake de door haar beoogde 5e baan, er begrip voor heeft dat het gemeentebestuur als tegenstander van die baan, haar bezwaarlijk in het bestemmingsplan kan opnemen. Over de conceptvoorschriften maakt de direktie de volgende opmerkingen.

a. artikelen 5 en 6, sub g, onder 2: aanvankelijk had de direktie bedenkingen tegen de daarin opgenomen mogelijkheden tot de bouw van kassen, aangezien een min of meer aaneengesloten oppervlakte met kasbebouwing, met name in de naaste omgeving van de banen, als gevolg van de weerspiegeling van het zonlicht door de beglazing van deze kassen, voor de vliegtuigbestuurders tijdens een landingsprocedure een hinderlijk inconveniënt zal kunnen betekenen. Van gemeentewege is daarop schriftelijk aan de luchthavendirektie meegedeeld, dat de in de genoemde artikelen voorkomende clausule "voorzover de luchthavenbelangen het toelaten" zodanig moet worden geïnterpreteerd dat indien uit het o.a. met de luchthavendirektie te voeren overleg over binnengekomen aanvragen om vergunning voor de bouw van kassen mocht blijken dat de luchtvaartbelangen door de aanwezigheid van die kassen zouden worden gehinderd, b.v. in die zin dat daardoor de landingsprocedure tengevolge van de weerspiegeling van het zonlicht in de kassenbeglazing zou worden bemoeilijkt, de bouwvergunning niet zal worden verleend. Gezien deze interpretatie ziet de direktie geen aanleiding, haar aanvankelijke bezwaren tegen de in deze artikelen gegeven mogelijkheden voor de bouw van kassen te handhaven.

b. artikelen 8 en 9: de luchthavendirektie deelt mee, ernstige bedenkingen te hebben tegen de in deze artikelen neergelegde differentiatie van de luchthavenbestemmingen, met name ten aanzien van het in het plan gemaakte onderscheid tussen de bestemmingen luchtvaartdoeleinden I en II. Indien wij - aldus de luchthavendirektie - het argument van de gemeente in zijn waarde laten dat het uit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst moet worden geacht de in artikel 8 bedoelde bebouwing op de aldus aangeduide gebieden van het luchtvaartterrein "zonder meer" mogelijk te maken, moet het in dit opzicht voldoende zijn naast de bestemming "luchthaven" slechts een bestemming "luchtvaartdoeleinden" te onderscheiden. Ten aanzien van het gehele gebied waarvoor laatstgenoemde bestemming is aangegeven zouden dan volgens de luchthavendirektie bepalingen dienen te gelden welke in de concept-voorschriften zijn opgenomen voor het gebied waarop in dat plan de bestemming "luchtvaartdoeleinden II" werd gelegd. Het is n.l. voor haar niet aanvaardbaar dat bebouwing als bedoeld in artikel 8 op enig gedeelte van het aangewezen luchtvaartterrein "zonder meer" - d.w.z. zonder ontheffingsmogelijkheid van burgemeester en wethouders - niet zou zijn toegestaan.

De direktie van de luchthaven vraagt zich bovendien af of een categorisch verbod van bepaalde vormen van luchtvaartgerichte bebouwing op een aangewezen luchtvaartterrein niet moet worden gezien als strijdig met artikel 10 van de Wet R.O., als zijnde een ongeoorloofde beperking van het meest doelmatige gebruik van het luchthaventerrein als zodanig.

c. bouwhoogtebeperkingen in art. 8 en 9: gegeven het feit dat de meeste thans op de luchthaven aanwezige gebouwen een hoogte van 20 meter overtreffen komt de in artikel 8 gegeven bouwhoogtebeperking tot 20 meter haar weinig realistisch voor. Afgezien daarvan acht zij het een niet noodzakelijke en ongewenste beperking van het meest doelmatige gebruik van het luchtvaartterrein indien de bouwhoogtelimieten in het bestemmingsplan lager worden gesteld dan die welke uit hoofde van de vliegveiligheid werden aangegeven. Wat dit laatste betreft heeft zij een desbetreffende "bouwhoogte normen"-kaart bij haar brief gevoegd. De direktie zou het derhalve op prijs stellen indien ten aanzien van de in art. 8 van de voorschriften te stellen bouwhoogtelimieten uitsluitend zou worden verwezen naar de hiervoor genoemde kaart aangegeven normen, met de mogelijkheid tot ontheffing daarvan, dit laatste uiteraard gekoppeld aan een ontheffing van de zijde van de minister van verkeer en waterstaat.

Hetgeen hierboven werd opgemerkt ten aanzien van de bouwhoogtelimieten in art. 8 geldt th. i. tevens voor de limieten welke worden aangegeven in artikel 9, lid 3

De limiet voor agrarische bebouwing, genoemd in art. 9, lid 3, sub b van 10 meter acht zij te krap.

Nu terzake geen ontheffingsmogelijkheid werd opgenomen zou zij deze limiet gesteld willen zien op 20 meter.

d. overige opmerkingen ten aanzien van de redactie van artikel 8: in artikel 8 mist de direktie wederom de mogelijkheid tot het oprichten van gebouwen en/of bouwwerken ten behoeve van luchthavenbezoekers en het op de luchthaven werkzame personeel. Zij verzoekt daarom de betrokken gronden in het bestemmingsplan samen te voegen, daaraan de bestemming "luchthaven" te geven, deze gronden op de tekening als één gebied en met één kleur aan te doen duiden en de voorschriften voor deze gronden te doen vermelden onder artikel 8. Artikel 9 zou hiermede komen te vervallen. Artikel 8, lid 1, zou h.i. moeten luiden:

"Op de gronden met de bestemming "luchthaven" mogen worden opgericht c.q. aangelegd:

"a. gebouwen, andere bouwwerken en andere werken ten dienste van de luchtvaart, de luchtreizigers, de luchthavenbezoekers, het op de luchthaven werkzame personeel en de afhandeling van luchtvracht;

"b. gebouwen, andere bouwwerken en andere werken ten behoeve van luchtvaart- en afhandelingsmaatschappijen en voor ondernemingen van dienstverlening, handel en industrie, welke noodzakelijk zijn te achten voor een optimale ontwikkeling van de luchthaven als vervoers- en distributiecentrum;

"c. gebouwen, andere bouwwerken en andere werken ten dienste van de landbouwkundige exploitatie van het luchthaventerrein;

"d. overige gebouwen, andere bouwwerken en andere werken ten dienste van de exploitatie van het luchtvaartterrein".

e. openbaar groen: tegen de vervanging van de bestemming "dijk en dijkbermen" door "openbaar groen" heeft de luchthavendirektie geen bezwaren. Wel zou zij daarbij een ontheffingsmogelijkheid opgenomen willen zien voor de eventuele aanleg van parkeerterreinen, uiteraard voorzover waterstaatkundige belangen zich daartegen niet verzetten.

f. wegconstructies ter plaatse van oude viaduct Rijksweg 4: hoewel de direktie evenals het gemeentebestuur een ontwikkeling voorziet waarbij het oorspronkelijke tracee van Rijksweg 4 een onderdeel zal vormen van een secundaire verbinding tussen Schiphol en Amsterdam, meent zij dat thans nog niet op de wijze waarop de daartoe nodige aanpassingen zullen dienen te geschieden, vooruit moet worden gelopen.

De op de plankaart ter plaatse aangegeven constructie is derhalve slechts als indicatief te beschouwen.

De direktie meent dat zolang hieromtrent nog niets definitiefs is vastgesteld het betreffende terrein de bestemming "luchtvaartdoeleinden" dient te verkrijgen.

g. bestemmingswijziging boerderij "Nieuw-Rijk": zoals bekend werd de boerderij "Nieuw Rijk" gelegen aan de Rijkersstreek inmiddels door de luchthaven aangekocht. Zij beoogt dit gebied te zijner tijd te benutten in het kader van de noodzakelijke uitbreiding van vrachtafhandelingsaccommodaties. Van gemeentewege is - aldus de luchthavendirektie - de voorkeur kenbaar gemaakt dat het desbetreffende gebied in het gemeentelijk bestemmingsplan voor de luchthaven Schiphol zal worden opgenomen, alvorens de aanwijzing op grond van de luchtvaartwet plaatsvindt. De direktie verzoekt daarom dit gebied, dat thans nog de bestemming "Agrarische doeleinden II" heeft, integraal met de bestemming "luchthaven" in het bestemmingsplan Schiphol en omgeving op te nemen. Mede in verband met het bovenstaande heeft zij er bezwaar tegen dat ten aanzien van het tracee van Rijksweg 4, voorzover dit loopt langs de Rijkersstreek een strook grond werd vrijgehouden van een breedte als aangegeven op de bij het ontwerp-bestemmingsplan behorende plankaart. Ten aanzien van dat deel van Rijksweg 4 dat door c.q. langs het luchtvaartterrein Schiphol loopt werden in overleg tussen Rijkswaterstaat en de N.V. Luchthaven Schiphol beheersgrenzen vastgesteld gelijk deze ook op de plankaart zijn aangegeven. Het ligt voor de hand dat deze beheersgrenzen te zijner tijd voorzover betreft het tracee van Rijksweg 4 lopende langs de Rijkersstreek op dezelfde wijze zullen worden doorgetrokken. Zij stelt derhalve voor om de bestemmingsgrens in het definitieve bestemmingsplan met bedoelde toekomstige beheersgrens te doen samenvallen.

h. ten aanzien van de plankaart: op de plankaart is een deel van de brandstofleidingen h.i. niet juist aangegeven. Afgezien daarvan is de direktie van mening dat deze leidingen voorzover gelegen in het luchtvaartterrein niet op de plankaart behoeven te worden vermeld.

Ten aanzien van deze opmerkingen is aan de direktie van de N.V. Luchthaven Schiphol het volgende bericht.

ad a: Van deze mededeling hebben burgemeester en wethouders nota genomen..

ad b: De bezwaren van de luchthaven tegen de in de concept-voorschriften vervatte differentiatie van de bestemmingen voor de luchthaventerreinen zijn reeds in een eerder stadium naar voren gebracht. Daartegenover is van gemeentewege gesteld dat de artikelen 8 en 9 destijds in nauw overleg met bedoelde direktie zijn opgesteld. Hierbij is van de zijde van de gemeente als argument tegen het samenvoegen van de drie afzonderlijke bestemmingen ("luchthaven" en "luchtvaartdoeleinden I en II") onder meer aangevoerd dat het uit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst moet worden geacht, de in artikel 8 genoemde bebouwing op het gehele luchthavengebied zonder meer mogelijk te maken. Overigens geeft artikel 9, lid 2, het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid om althans een deel van die bebouwing ook op de voor "luchtvaartdoeleinden II" aangewezen gronden te doen realiseren. Hierbij heeft het college nog opgemerkt dat, indien in de toekomst de scheidslijnen tussen de voor "luchthaven" en "luchtvaartdoeleinden I en II" bestemde gebieden zouden moeten worden veranderd, deze verandering alsdan naar hun mening in een wijziging van het bestemmingsplan tot uiting zal moeten komen, zulks omdat wijzigingen in de ontwikkeling van de luchthaven nu eenmaal verstrekkende gevolgen kunnen hebben voor de omgeving en zelfs voor de regio, waardoor met name de in de Wet op de ruimtelijke ordening neergelegde rechtswaARBorgen voor omwonenden en andere belanghebbenden tot gelding gebracht moeten kunnen worden. Om deze reden heeft genoemd college de luchthavendirektie meegedeeld, niet te kunnen voldoen aan haar verzoek om artikel 9 te schrappen en de bestemmingen "luchtvaartdoeleinden I en II" onder de werking van artikel 8 te laten vallen. Dat het verbieden dan wel aan banden leggen van bepaalde vormen van luchthavenbebouwing zou moeten worden gezien als een ongeoorloofde beperking van het meest doelmatige gebruik van de luchthaventerreinen en derhalve in strijd zou zijn met artikel 10 van de wet op de ruimtelijke ordening, is onjuist. De luchthavendirektie gaat naar de mening van het gemeentebestuur kennelijk ten onrechte uit van de veronderstelling dat het meest doelmatige gebruik overeenkomt met het in economisch opzicht meest rendabele gebruik. Genoemde wet beperkt echter de mogelijkheden om gronden en opstallen uitsluitend naar eigen inzicht te gebruiken, aangezien zij tot doel heeft te bevorderen dat na afweging van alle in het geding zijnde belangen de uit planologisch- en stedenbouwkundig oogpunt meest verantwoordelijke situatie wordt geschapen, zowel voor de gebruikers van de betrokken gronden als voor de omgeving. Daarbij moeten ook andere factoren dan de economische rentabiliteit van de grond en de verkeersveiligheid in het oog worden gehouden. Bedoelde afweging heeft er in het onderhavige geval o.a. toe geleid dat in de concept-planvoorschriften andere maximale bouwhoogten zijn opgenomen dan die, welke voorkomen op de door de luchthavendirektie overgelegde z.g. "bouwhoogten-normen-kaart", bij de samenstelling waarvan uitsluitend rekening is gehouden met de vliegveiligheid en niet b.v. met belangen van landschappelijke en milieuhygiënische aard.

ad c: Ofschoon burgemeester en wethouders van de in artikel 8 vermelde maximale bouwhoogte van 20 meter vrijstelling kunnen verlenen tot 40 meter, kan niet ontkend worden dat het merendeel van de op het centraal areaal van de luchthaven aanwezige bebouwing thans reeds hoger is dan 20 meter. Voor dit centrale gebied zou een maximale hoogte van 30 meter acceptabel zijn. Voor wat Schiphol-oost betreft, wordt het evenwel door het gemeentebestuur zowel uit landschappelijk als uit planologisch oogpunt niet aanvaardbaar geacht, een bouwhoogte toe te staan die het zonder meer mogelijk maakt bedrijfsgebouwen op te richten met een hoogte van meer dan 20 meter. Over dit punt is inmiddels van gemeentewege opnieuw mondeling overleg met vertegenwoordigers van de luchthavendirektie gepleegd.

Dit overleg heeft ertoe geleid dat de bestemming "luchthaven" voor wat betreft het centraal areaal is gewijzigd in "luchthaven I" waarvoor een maximale bouwhoogte geldt van 30 m (met een ontheffingsmogelijkheid tot 40 m) en voor het oostelijke gebouwencomplex in "luchthaven III" met een maximumhoogte van 20 m met een ontheffingsmogelijkheid tot 30 m. Zowel de ontwerp-plankaart als de concept-voorschriften zijn inmiddels aan deze wijziging aangepast. Voor gebouwen die noodzakelijk zijn voor de landbouwkundige exploitatie van het luchthaven-terrein achten burgemeester en wethouders het niet gewenst, een grotere hoogte dan 10 m toe te staan, terwijl zij evenmin aanleiding zien om de maximale hoogte van de luchthavenbebouwing, die met een vrijstelling van hun college binnen de bestemming "luchtvaartdoeleinden II" mag worden verwezenlijkt, zonder meer op 30 of 40 meter te stellen (wel is een vrijstellingsbepaling tot 40 meter opgenomen). Voor wat de bouwhoogtelimieten in het algemeen betreft, kan voor het overige worden verwezen naar het gestelde onder "ad b".

ad d: De mogelijkheid om gebouwen en/of bouwwerken op te richten ten behoeve van luchthavenbezoekers en het luchthavenpersoneel is toegevoegd aan de omschrijving van de bestemming "luchthaven I" in de voorschriften: bebouwing t.b.v. het luchthavenpersoneel is reeds mogelijk op grond van de oorspronkelijke redactie van artikel 8, lid 1, sub a en b. Aan het overige onder punt d gestelde kan om de onder "sub a" vermelde redenen niet worden voldaan.

ad e: De mogelijkheid tot het aanleggen van parkeerterreinen op voor "openbaar groen" aangewezen gronden is mogelijk door toepassing te geven aan de z.g. gebruiks-bepaling in de concept-voorschriften.

ad f: Zoals in de ontwerp-toelichting werd vermeld, is op de voorlopige plankkaart een mogelijkheid ingetekend voor het maken van een aansluiting van de Schipholweg en de dienstweg op de luchthaven op het wegennet van Amsterdam, en wel via het oude tracé van rijksweg 4. De wijze waarop deze aansluiting op de ontwerp-plankaart is uitgewerkt, is inderdaad slechts als indicatief te beschouwen. Hoe deze aansluiting uiteindelijk tot stand zal komen, is nog onzeker; niettemin lijkt het het gemeentebestuur gewenst om via de bestemmingen "openbare weg" en "openbaar groen" met het vermoedelijke tracé van de aansluiting rekening te houden. Mocht het nodig blijken de aansluiting op een iets andere plaats tot stand te brengen, dan kan dit geschieden met toepassing te geven aan de door burgemeester en wethouders intussen ingevoegde z.g. aanpassingsbepaling.

ad g: De gemeente heeft zich op het standpunt gesteld, dat alleen dat gedeelte van de boerderij "Nieuw Rijk" dat metterdaad benut zal worden voor de uitbreiding van vrachtafhandelingsaccommodaties, een luchthavenbestemming dient te verkrijgen en dat de overige tot de boerderij behorende gronden hun agrarische bestemming dienen te behouden. De kaart van het ontwerpplan is intussen in deze zin gewijzigd. Aangezien voorts gegevens ontbreken omtrent de ligging van de toekomstige beheersgrenzen, kunnen deze ook niet op de plankkaart ingetekend worden; wel is rekening gehouden met de bestaande grenzen voorzover die bekend zijn. Aan de luchthavendirectie is overigens meegedeeld dat indien vorenbedoelde gegevens vóór de vaststelling van het plan bekend worden, aan de raad zal worden voorgesteld het ontwerpplan zonodig te wijzigen in die zin dat de grenzen alsnog zullen worden ingetekend.

ad h: De situering van de brandstofleidingen buiten de luchthaventerreinen is met de werkelijkheid in overeenstemming gebracht, terwijl de binnen die terreinen gelegen leidingen niet meer op de (gewijzigde) planontwerpkaart zijn aangegeven.

15. de directie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen.

Vanwege de directie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (dienst van onderzoek en planning, afdeling planologie) is herinnerd aan de afspraak dat voor de Schiphollijn voorzover nodig een nieuw ontwerp-bestemmingsplan zou worden opgezet. Daarvoor is de westelijke begrenzing van het onderhavige plan ten opzichte van het aanvankelijke ontwerp enigszins gewijzigd. Zoals echter uit de desbetreffende plantekeningen van de Schiphollijn blijkt, is voor het bestemmingsplan "Schiphollijn" een bredere strook nodig dan uit de buiten het ontwerpplan "Schiphol en omgeving" gelaten gebied zou blijken.

Verzocht wordt daarom, de plangrens aan de zuidkant van de spoorlijn ca. 20 m in zuidelijke richting evenwijdig aan zichzelf te verschuiven, een en ander zoals op de bij de brief gevoegde tekening is aangegeven.

Naar aanleiding van deze opmerking is van gemeentewege de ontwerp-plankaart aan genoemde wens van de N.V. Nederlandse Spoorwegen geheel aangepast.

III. Resultaten van het onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid, bedoeld in artikel 7, lid 3, van het besluit op de ruimtelijke ordening

Aangezien dit bestemmingsplan niet van gemeentewege zal worden gerealiseerd, is het instellen van een onderzoek als bedoeld in genoemd artikel achterwege gelaten.

E/√

Behoort bij besluit van de raad van de gemeente
Haarlemmermeer d.d. 1975, nr.

Mij bekend,
de secretaris,