

Bestemmingsplan Hoofddorp A4-zone West

1 juli 2004



gemeente
Haarlemmermeer

dienst RWE | sector Ruimtelijke Planvorming

Inhoudsopgave

Deel 1 Toelichting

1	Inleiding	7
1.1.	AANLEIDING	7
1.2.	DOEL VAN HET BESTEMMINGSPLAN	8
1.3.	BEGRENZING	9
1.4.	VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN	9
2	Beleidskader	10
2.1.	RIJKSBELEID	10
2.2.	PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	12
2.3.	GEMEENTELIJK BELEID	17
3	Bestaande situatie	25
3.1.	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	25
3.2.	BODEM	27
3.3.	CULTUUR EN ARCHEOLOGIE	27
3.4.	FLORA EN FAUNA	28
3.5.	BEREIKBAARHEID	29
3.6.	GELUID, LUCHTVERONTREINIGING EN VEILIGHEID	30
4	Programma en randvoorwaarden	32
4.1.	PROGRAMMA	32
4.2.	RANDVOORWAARDEN	35
5	Het plan	39
5.1.	INLEIDING	39
5.2.	ANALYSE	39
5.3.	VERKEER	40
5.4.	WATER	41
5.5.	FUNCTIES	42
5.6.	UITWERKINGEN	43
5.7.	RUIMTELIJK KADER	45

6	Water	46
6.1.	BELEIDSKADER	46
6.2.	BESTAANDE SITUATIE	47
6.3.	KANSEN EN KNELPUNTEN	49
6.4.	PLAN	54
6.5.	UITWERKING	54
7	Milieu	55
7.1.	INLEIDING	55
7.2.	DE MER ALTERNATIEVEN	55
7.3.	CONCLUSIE MER	62
7.4.	ADVIES COMMISSIE MER	63
8	Juridische plantoelichting	64
8.1.	ALGEMEEN	64
8.2.	DE BESTEMMINGEN	64
9	Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid	68
9.1.	FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	68
9.2.	MAATSCHAPPELIJK UITVOERBAARHEID	68

Deel 2 Voorschriften

1.	INLEIDENDE BEPALINGEN	86
2.	VOORSCHRIFTEN IN VERBAND MET BESTEMMINGEN	91
3.	ALGEMENE VOORSCHRIFTEN	106

Deel 3 Bijlagen

1.	TOETSINGSADVIES OVER HET MER	111
2.	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING	116
3.	AKOESTISCH RAPPORT	128
4.	VERSLAG INFORMATIE-/INSPREEKAVOND MER EN VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN	137

Deel 4 Kaart

SEPARAAT BIJGEVOEGD

Deel 1

Toelichting

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Dit bestemmingsplan kent een formele en inhoudelijke aanleiding:

Formele aanleiding

Voor het plangebied is de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG) van toepassing geworden in april 1999. De wet voorkeursrecht is een instrument om grondspeculatie tegen te gaan. De WVG mag voor maximaal twee jaar worden gevestigd. Eis is dat er voor de datum waarop de WVG afloopt een ontwerp bestemmingsplan ofwel een structuurplan ter inzage wordt gelegd. Op 20 augustus 2001 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer daarvoor het structuurplan A4 zone West vastgesteld. Het structuurplan geeft de voorgestelde toekomstige ontwikkeling aan van Schipholgebonden bedrijfsontwikkeling in de A4 zone West als een vervolg op de bedrijvenlocatie Lijnden/Lutkemeer en het Schiphol Logistics Park gebied, te starten omstreeks 2007/2008. Volgens de WVG is dit structuurplan voldoende om het voorkeursrecht op het gebied nog twee jaar te laten gelden. Inmiddels is op 17 februari 2003 het streekplan Noord-Holland Zuid vastgesteld. In het onderhavige bestemmingsplan worden alle functies formeel vastgelegd, zodat de WVG kan blijven gelden.

Inhoudelijke aanleiding

De Schipholzone ontwikkelt zich de laatste jaren door zijn hoogwaardige luchtvaartnetwerk en railfaciliteiten tot een van de best bereikbare en daardoor aantrekkelijkste vestigingsplaatsen voor het internationale bedrijfsleven in West Europa. Vele nieuwe, luchthavengebonden bedrijven hebben zich gevestigd, niet alleen in de Schipholzone zelf, maar in de gehele agglomeratie.

De aldus snel gegroeide en nog immer toenemende belangstelling voor vestiging in de regio, veroorzaakt een accelererende werking in de markt, die onder meer tot uiting komt in:

1. En toegenomen vraag naar bedrijfsruimte, cq. bouwrijpe grond, die beduidend boven de langjarig gemiddelde uitgiftecijfers ligt.
2. Een toenemende aandacht van individuele bedrijven voor een specifiek 'passende' omgevingskwaliteit, waardoor het belang van het aanbieden van verschillende bedrijven- c.q. kantorenmilieus aanzienlijk groter is geworden.

De snelle ontwikkeling zoals omschreven is tot het jaar 2002 boven verwachting geweest. Veel bedrijfslocaties zijn uitgegeven, terwijl het planologisch beleid het tempo van de economische groei niet heeft kunnen bijhouden. Nu is de economische groei wat vertraagd, wat enige ruimte schept in de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Toch is er sprake van een structurele ontwikkeling met blijvende effecten voor het ruimtelijk en economisch beleid.

In de afgelopen jaren zijn diverse onderzoeken (o.a. Buck Consultant, 1998) gewijd aan de ruimtebehoefte van Schipholgebonden bedrijventerreinen. Conclusie hiervan is een behoefte van ca. 300 ha netto in de periode 2000-2015.

Voor het gebied is in het jaar 2000 door de gemeente Haarlemmermeer in samenwerking met SADC en AAS een structuurvisie A4-zone opgesteld. Daarnaast is door de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer de Ruimtelijk Economische Visie Schiphol (REVS) opgesteld die in 2001 is vastgesteld door de verschillende besturen. In oktober 2002 is de uitwerking daarvan bestuurlijk vastgesteld. Deze REVS is samen met het structuurplan en het streekplan de onderlegger voor dit bestemmingsplan. Deze zullen in het volgende hoofdstuk beschreven worden.

MER bedrijventerrein

Aangezien het beoogde bedrijventerrein meer dan 150 ha groot is, is deze voorgenomen activiteit ook MER-plichtig. Het MER-plichtig besluit is het vaststellen van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Haarlemmermeer. Het doel van de MER-procedure is het verkrijgen van inzicht in de relevante milieueffecten die het gevolg zijn van het realiseren van het bedrijventerrein.

De Startnotitie voor de MER van het bedrijventerrein is in december 2002 ter visie gelegd. In april 2003 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer de richtlijnen voor het MER vastgesteld. Op 21 augustus 2003 is het MER door de raad aanvaard. Om in de procedure voor het bestemmingsplan belanghebbenden alle relevante informatie te geven is het MER gelijktijdig met het onderhavige voorontwerp bestemmingsplan ter visie gegaan, vanaf 22 september 2003, gedurende 4 weken. De reacties die in dat kader zijn binnengekomen zijn samengevat en beantwoord in paragraaf 9.2: maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Verder is het MER getoetst door de Commissie voor de milieueffectrapportage. De Commissie is op 21 november 2003 tot het oordeel gekomen dat het MER, in het licht van de globale aard van het bestemmingsplan, voor de thans voorziene besluiten de essentiële informatie bevat. Zij tekent daarbij wel aan dat het MER in deze context zowel voor wat betreft de inhoud als de omvang passender had kunnen zijn.

In verband met de verdere uitwerking van het plan en met de onduidelijkheden in het MER heeft de Commissie in dit advies vier punten onder de aandacht gebracht:

- de hinder voor de bewoners van de Rijnlanderweg;
- de ontsluitingstructuur;
- grond- en oppervlaktewater in het plangebied;
- de relatie tot de Stelling van Amsterdam.

Tevens heeft de Commissie gewezen op het ontbreken van informatie die nodig is voor een aanvraag van een ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet.

De adviezen van de Commissie zijn door de gemeente voor een deel reeds meegenomen in dit globale bestemmingsplan en zullen deels meegenomen worden in de verdere uitwerking van dit plan.

In hoofdstuk 7 wordt verder ingegaan op het MER en het advies van de Commissie staat integraal in de bijlagen.

1.2 Doel van het bestemmingsplan

Omdat het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied' niet voorzien in de beoogde nieuwe ontwikkelingen op het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer is een herziening van een deel van dit bestemmingsplan noodzakelijk.

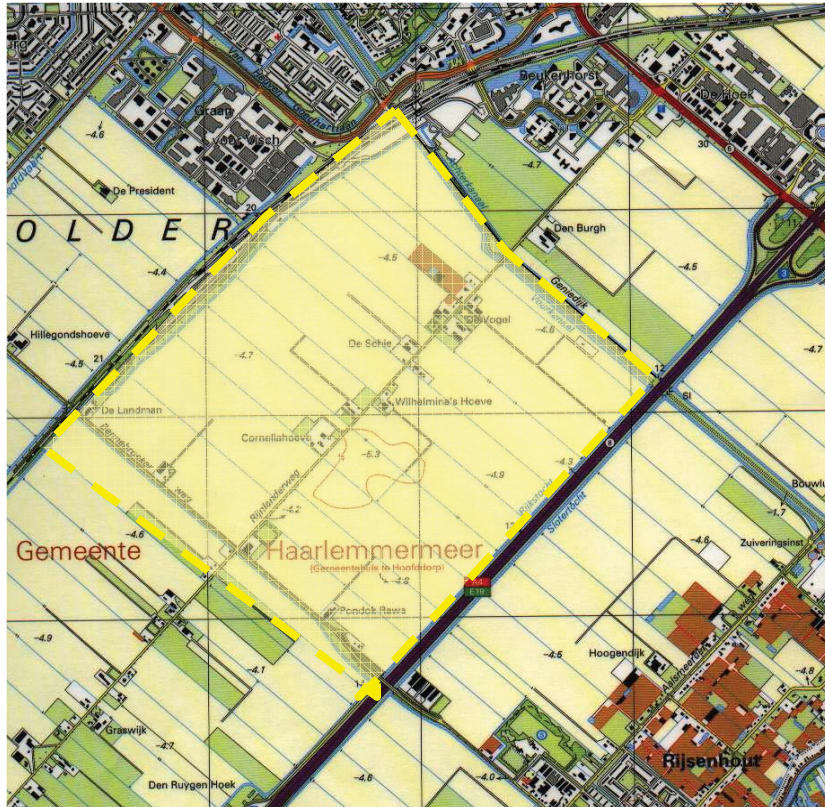
Het voorliggende bestemmingsplan maakt de planologische inpassing van het bedrijventerrein A4-zone-west mogelijk. Het plan biedt als zodanig de voor de komende 10 jaar de juridische basis voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied.

Het bestemmingsplan is globaal van opzet, aangezien de realisatie van het bedrijventerrein naar verwachting pas van start gaat op het moment dat de aansluiting de A4 geregeld is (planning 2008) en dan over meerdere jaren loopt. In dit plan zijn zowel eindbestemmingen voor onder meer de bestaande bebouwing langs de Rijnlanderweg als ook uit te werken bestemmingen opgenomen. Laatst genoemde bestemmingen hebben betrekking op de bedrijvenbestemming, de bestemming van de onbebouwde strook van de Rijnlanderweg en verschillende verkeersbestemmingen. De hoofdelementen van de stedenbouwkundige structuur zijn in de beschrijving in hoofdlijnen (planvoorschriften) opgenomen. De uit te werken bestemmingen worden, op het moment dat de plannen van de wegen en het bedrijventerrein zijn uitgekristalliseerd via uitwerkingsplannen nader ingevuld.

Van het bestemmingsplan zijn de voorschriften en de plankaart bindend. Uit oogpunt van rechtszekerheid is de toelichting ook van belang. In de toelichting staan immers de beweegredenen en onderbouwing die geleid hebben tot de gekozen bestemmingen, alsmede de interpretatie en betekenis van de bestemming. In hoofdstuk 8 van deze toelichting wordt nader ingegaan op de juridische planopzet van dit bestemmingsplan.

1.3 Begrenzing

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Geniedijk, aan de oostkant door de A4, aan de zuidkant door de Nieuwe Bennebroekerweg en aan de westkant door de spoorlijn.



Plangebied A4-zone West

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan Landelijk Gebied. Het onderhavige bestemmingsplan vervangt de vigerende regelingen voor de gronden die binnen het plangebied gelegen zijn.

2 Beleidskader

De ontwikkeling van bedrijventerrein A4-zone vindt ondersteuning in diverse nota's op rijks-, provinciaal, regionaal en lokaal niveau. In dit hoofdstuk worden de van toepassing zijnde beleidsdocumenten weergegeven.

2.1 Rijksbeleid

Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ontwikkeling

De Vijfde Nota RO is eind 2000 verschenen en momenteel niet vigerend. Toch is het van belang dat bij de ontwikkeling van de A4-zone ingespeeld wordt op het mogelijke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingsbeleid.

Belangrijke relevante onderwerpen in de Vijfde Nota zijn:

- De erkenning van de netwerkstad Deltametropool als drager van verstedelijking. De netwerkstad biedt een sociaal, economisch en cultureel vestigingsklimaat met een breed scala van woon- en werkmilieu's. Binnen de Deltametropool vervult de A4-zone West in de behoefte aan een specifiek werkmilieu voor Schipholgebonden bedrijven;
- Het contourenbeleid. Om de kwaliteit van de verstedelijking te vergroten worden rond de verstedelijking rode contouren gelegd, waardoor verdichting en functiemenging tot een hogere stedelijke kwaliteit moeten leiden. Groene contouren moeten dan het landelijk waardevolle gebied beschermen tegen bebouwing. De A4-zone West ligt binnen de rode contour;
- Water als belangrijke drager van de ruimtelijke structuur. In de A4-zone West zal water in prominente rol gaan spelen. Mogelijk als ruimtelijke drager en als waterbuffer voor de bebouwing op het terrein;
- Samenwerking met andere gemeenten en provincie. Bijvoorbeeld bij het trekken van de rode en groene contouren en het opstellen van een locatiebeleid legt het rijk de verantwoordelijkheid bij de gemeenten en de provincie.

Voor de A4-zone is verder het volgende van toepassing:

In de Vijfde Nota staat letterlijk dat met name de inrichting van de specifieke werkmilieus veel efficiënter kan worden door effectief en meervoudig ruimtegebruik: functiecombinaties, stapelen en gemiddeld minder grondoppervlak per werknemer. Voorzieningen en gebouwen kunnen gezamenlijk worden aangelegd en gebruikt. Niet elk bedrijf hoeft zijn eigen aparte gebouw of parkeerplaats te hebben. Deze brede aanpak van een intensiever gebruik van ruimte voor werken is gericht op een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van bedrijventerrein en gebouwen.

Nota Ruimte

De parlementaire behandeling en vaststelling van deel 4 (de definitieve PKB) van de Vijfde Nota is door de val van twee achtereenvolgende kabinetten (kabinet Kok-II en kabinet Balkenende-I) niet gebeurd. Wel heeft het kabinet Balkenende-I op 1 november 2002 nog de zogenaamde Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid vastgesteld. De brief gaat in op wijzigingen in het nationaal ruimtelijk beleid naar aanleiding van het Strategisch Akkoord van het eerste kabinet Balkenende. Op basis van de voorstellen uit deze brief wil het kabinet de huidige Vijfde Nota en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR II) integreren in de Nota Ruimte. De minister van VROM heeft aangegeven begin 2004 een aangepaste PKB deel 3 Nota Ruimte naar de Tweede Kamer te willen sturen.

Nieuw locatiebeleid

In de PKB deel 1 van de Vijfde Nota RO staat reeds dat het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (ABC- en PDV/GDV-locatiebeleid) wordt vervangen door een integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen, inclusief detailhandel. Dit beleid is verder vastgelegd in deel 3 van de PKB

(het kabinetsstandpunt). Het integrale locatiebeleid dient meerdere doelstellingen: economie, bereikbaarheid en leefmilieu.

Provincies en gemeenten dienen deze doelstellingen in streek-, structuur- en bestemmingsplannen te concretiseren. Het rijk heeft daarvoor de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Gemeenten zorgen gezamenlijk voor een voldoende gevarieerd aanbod van vestigingsmogelijkheden voor bedrijven, waarbij zij elkaar aanvullen;
- Intensief ruimtegebruik is uitgangspunt. Ten opzichte van de huidige situatie wordt over het geheel genomen op hetzelfde grondoppervlak een groter vloeroppervlak gerealiseerd. Waar hoogbouw qua maat en schaal past in de omgeving, verdient het aanbeveling in bestemmingsplannen minimum bouwhoogten op te nemen. Dat geldt in ieder geval in binnenstedelijke centra;
- Gemeenten voeren een actief, onderling afgestemd parkeerbeleid, gericht op meer betaald parkeren en het tegengaan van parkeeroverlast;
- Bedrijfsactiviteiten met grote risico's voor milieu, gezondheid en veiligheid worden niet gevestigd in de buurt van plekken waar zich gedurende langere perioden veel mensen bevinden;
- Op specifieke bedrijventerreinen worden met name bedrijven en voorzieningen toegelaten die niet inpasbaar zijn in gemengde woon-/werkmilieus of stedelijke centra. Om dit te kunnen beoordelen, zullen gemeenten de invloed van een bedrijventerrein op de omgeving in beeld brengen. Criteria die aandacht dienen te krijgen zijn veiligheid en hinder van het bedrijf en het daarmee verbonden transport, ruimte- en bezoekersintensiteit, toename van verkeer op het omliggende wegennet;
- Om het goederenvervoer over weg, spoor, water en per buisleiding mogelijk te maken worden specifieke bedrijventerreinen zoveel mogelijk multimodaal ontsloten;
- In alle vestigingsmilieus wordt een goede architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit gerealiseerd.

In de A4-zone West zal het nieuwe locatiebeleid gelden. Provincie, ROA en gemeente werken nu dit locatiebeleid uit.

Nationale Vervoersplannen (SVV II en NVVP)

Momenteel is het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II; 1990) het vigerende vervoersbeleid van het rijk. Op dit moment wordt echter gewerkt aan de totstandkoming van een Nota Mobiliteit. In deze nota schetst het kabinet het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2002-2020. Het huidige beleid ligt in hoofdlijnen nog vast in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII), dat geldig is tot 17 januari 2004.

Afgezien van de formele eis voor een nieuw plan zijn er ook inhoudelijke redenen om het verkeers- en vervoersbeleid voor de lange termijn te actualiseren. Allereerst omdat alle toekomstverkenningen duiden op verdere groei van verkeer en vervoer. Bovendien blijkt uit de evaluatie van het SVVII dat belangrijke doelstellingen met louter voortzetting van het SVVII-beleid niet worden gehaald. Het SVVII heeft nog onvoldoende voorzien in afstemming van instrumenten en doelen.

De minister van V&W heeft aangegeven een zelfstandige Nota Mobiliteit te zullen uitbrengen, dus niet geïntegreerd met de Nota Ruimte van VROM. Wel wordt nog gezocht naar de juiste positionering van deze nota. Belangrijke overweging om vast te houden aan een eigen nota, is dat de minister het van belang vindt dat de bevoegdheden van V&W op het gebied van verkeer en vervoer in stand blijven. Verder zal kritisch gekeken worden of de PKB-status echt noodzakelijk is of dat de doorwerking ook op een andere manier kan worden geregeld. De hoofdlijnen van de Nota Mobiliteit zullen in het voorjaar van 2004 besproken worden.

Met betrekking tot de *inhoud* van het nieuwe verkeer- en vervoersbeleid van de rijksoverheid zijn twee doelen aangegeven: verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Verbetering van de bereikbaarheid hangt vooral samen met het verminderen van problemen die zich afspelen op de weg: minder files door efficiënter gebruik van de infrastructuur, beter openbaar vervoer en aanleg of verbetering van wegen daar waar knelpunten bestaan. Verbetering van de leefbaarheid betekent het verminderen van de negatieve invloed die het verkeer heeft op omwonenden, natuur en landschap. In de Nota Mobiliteit zijn met name van belang: vervoersmanagement, locatie- en knooppunten-beleid, en een daarop aansluitend voorzieningenniveau van het openbaar vervoer, de knooppunten en het parkeerbeleid.

Nieuwe locaties voor wonen en werken dienen volgens de Nota Mobiliteit zoveel mogelijk gebundeld te worden rondom knooppunten van vervoer. Binnen fietsafstand van het knooppunt wordt ingezet op

verder verdichten door intensivering, herstructurering en stedelijke vernieuwing. Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten stimuleren verder dat bedrijven met omvangrijke goederenstromen gebundeld en geconcentreerd worden gevestigd. De terreinen waar deze bedrijven op zullen komen te liggen, dienen dan bij voorkeur aan te sluiten bij knooppunten van modaliteiten. Bedrijventerreinen, gelegen aan of dichtbij autowegen en buiten het invloedsgebied van knooppunten dienen te worden gereserveerd voor ruimte- en bezoekersextensieve bedrijven en voorzieningen die niet inpasbaar zijn in centra of woonwijken. Vestiging van arbeids- en bezoekersintensieve functies vindt het rijk op deze bedrijventerrein niet gewenst. Gemeenten dienen het instrument vervoersmanagement te gebruiken voor bedrijven en maken daarover afspraken. In het verlengde van de inzet van dit instrument zullen decentrale overheden afspraken maken over bedrijfsgebonden parkeren.

De noordwesthoek van de A4-zone West ligt op loopafstand van het nationale stedelijk knooppunt Hoofddorp (5^e Nota RO). Het overige -en grootste- deel van het plangebied ligt niet op loopafstand. Dat geeft mogelijkheden van differentiatie van ruimte- en bezoekers-intensieve en extensieve bedrijven en voorzieningen.

Nationaal Milieubeleidsplan 4

In 2001 verscheen de kabinetsnota 'Een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid'. Dit vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. Want met de huidige manier van produceren en consumeren schuiven we nog steeds onze milieulasten door naar anderen.

Volgens het NMP4 moet het lukken binnen dertig jaar te zijn overgestapt naar een duurzaam functionerende samenleving. In die dertig jaar zijn er dan wel ingrijpende maatschappelijke nationale en internationale veranderingen en maatregelen nodig. Voortzetting of intensivering van het huidige beleid zal niet tot afdoende oplossingen leiden. Er is een nieuwe kijk nodig, breder (over landsgrenzen heen) en voorruit (duurzaam evenwicht op lange termijn vraagt om het maken van keuzes op dit moment.) Het NMP 3 blijft van kracht, het NMP 4 kijkt 30 jaar voorruit en betreft de wereldwijde dimensies van het vraagstuk en gaat ook in op problemen die niet alleen vanuit ons land kunnen worden aangepakt, maar internationale samenwerking vereisen.

Voor de A4-zone West streeft de gemeente Haarlemmermeer naar een duurzaam bedrijventerrein.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid

De provincie Noord-Holland heeft in februari 2003 het streekplan *Noord-Holland Zuid* vastgesteld. De provincie wil met dit streekplan het gebied versterken als leefbare en economische motor van het land. Economie gaat daarbij onlosmakelijk hand in hand met een goede leefbaarheid, bereikbaarheid en waterhuishouding. Men wil het ruimtegebruik beperken en, waar mogelijk, verdichten door dubbel grondgebruik, transformatie en herstructurering.

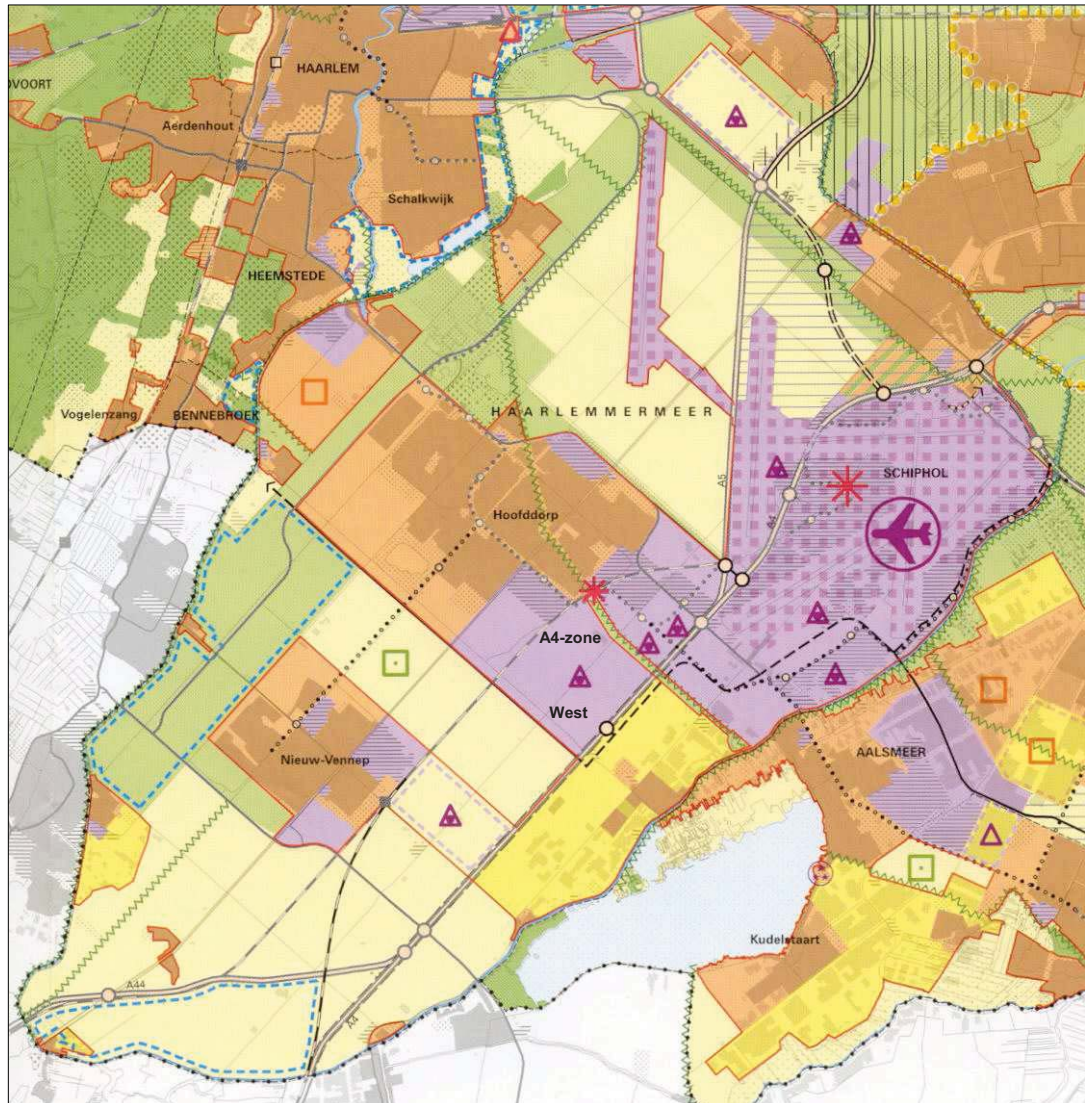
Het streekplangebied is verdeeld in verstedelijkingsgebieden -binnen de rode contour- en landelijk gebied. De rode contouren geven de uiterste grens aan van de verstedelijkingsmogelijkheden. Al het gebied buiten de rode contour behoort tot het landelijk gebied. De A4 zone West is gelegen binnen de rode contour. Binnen de rode contour heeft de gemeente meer beleidsvrijheid, geldt ICT (Intensiveren Conserveren en Transformeren) als uitgangspunt en geldt het locatiebeleid met behoud van stedenbouwkundige waarden en structuren.

Aangezien de ruimte in dit deel van de Randstad schaars is, vindt de provincie dat er ook bij bedrijven sprake moet zijn van innovatief ruimtegebruik door:

- Intensiever ruimtegebruik, zoals ondergronds en meerlagig bouwen, meervoudig ruimtegebruik en gemeenschappelijke voorzieningen;
- Hoogwaardiger ruimtegebruik, zoals integrale terreinontwikkeling en parkmanagement e.d.;
- Selectiever ruimtegebruik, het juiste bedrijf op de juiste plaats, benutten van milieuhinderzones e.d.

De bereikbaarheid

Qua infrastructuur vormt het gebied rond Schiphol de best ontsloten regio van Nederland, echter het netwerk kent een te zware belasting. Er is sprake van een achterstand in de aanleg van infrastructuur. De bereikbaarheid van deze regio, zowel per openbaar vervoer als over de weg, is zorgelijk. De ambitie voor de infrastructuur moet volgens de provincie zijn afgestemd op de ambitie voor de economische ontwikkeling. Willen de huidige en de voorziene kantoor- en bedrijventerreinen bereikbaar blijven en wil de mainportfunctie niet in gevaar komen, dan is het onontkoombaar dat de overheid investeert in aanzienlijke capaciteitsuitbreidingen. De provincie zal er scherp op toezien dat locaties pas tot ontwikkeling komen als de bereikbaarheid procedureel en financieel is zeker gesteld. Daarbij gaat men ervan uit dat de exploitatieopbrengsten ook worden ingezet om de bereikbaarheid vorm te geven.



Streekplan Noord-Holland Zuid

Stedelijke knooppunten

De provincie hecht -evenals het Rijk- veel belang aan de rol van knooppunten binnen de ruimtelijke ordening van de regio. Dit zijn de plekken in de stad waar diverse vormen van vervoer bij elkaar komen en waar een breed scala aan stedelijke functies een plek vindt, mede ter versterking van de economische ontwikkeling. Knooppunten vormen volgens de provincie binnen de netwerkstad de brandpunten van verstedelijking. Binnen Haarlemmermeer onderscheidt de provincie twee knooppunten: Schiphol en station Hoofddorp. Schiphol duidt men aan als internationaal en Hoofddorp Station als regionaal knooppunt.

Met name het laatste knooppunt is voor dit bestemmingsplan van belang. De invloedssfeer van station Hoofddorp is volgens de provincie een straal van 700 meter rond het station. Als indicatieve criteria voor ruimtelijke invulling binnen die 700 meter geeft de provincie:

- een FSI (fysieke dichtheid van de bebouwing) van > 1
- een GSI (percentage bebouwd oppervlak) van > 0,3
- meer dan 15% voorzieningen
- circa 50% wonen
- concentratie van kantoorgelegenheid op deze knooppunten
- parkeerruimte is inpandig

De provincie zal de knooppuntontwikkeling stimuleren door voorwaarden te scheppen (verbeteren milieutechnische randvoorwaarden), bestemmingsplannen er op toetsen en bij de voorbereiding of uitvoering budgetten uit verschillende terreinen hiervoor gecoördineerd inzetten.

Locaties voor Schipholgebonden bedrijven

In het streekplan zijn voldoende locaties aangewezen voor Schipholgebonden bedrijvigheid. Schiphol is immers de motor voor onze economische vitaliteit. Deze functie kan door de ontwikkeling van de nieuwe locaties gehandhaafd en versterkt worden. De A4-zone West bij Hoofddorp is daarbij als een nieuwe locatie aangewezen met ruimte voor 150 ha bedrijven. Voor de toekomst is in het streekplan nog een strategische reserve voor deze bedrijvigheid gereserveerd. De locaties Zwanenburg-Zuid (300 ha) en de A4-zone Nieuw Vennep (100 ha). Ook deze twee gebieden zijn gelegen binnen de rode contour.

Selectiecriteria voor Schipholgebonden bedrijven

(zoals vastgesteld door het Bestuursforum Schiphol in de vergadering van 12 april 1999)

- Bedrijven waarvan de inkomende en/of uitgaande goederenstroom minimaal 25% luchtvracht bevat (in waarde of in volume)
- Bedrijven die vanwege hun Europese distributiefunctie (met name ten aanzien van onderdelen) ten minste twee maal per week een inkomende en/of uitgaande luchtvrachtstroom met een hoge mate van urgentie hebben
- Bedrijven die onderdeel uitmaken van de aan de luchthaven gerelateerde logistieke keten en daardoor van strategisch belang zijn
- Bedrijven afkomstig uit de luchtvaartindustrie
- Bedrijven die op het luchthavenareaal gevestigd zijn en zich moeten hervestigen
- Buitenlandse ondernemingen waarvoor de Schipholzone de eerste vestigingsplaats in Nederland of Europa wordt (kraamkamerfunctie).

bron: streekplan Noord-Holland Zuid

Specifiek ruimtelijk-economisch beleid van de provincie voor Schipholgebonden bedrijvigheid

De ruimte in het gebied is schaars en het ambitieniveau hoog. Gezien de aantrekkingskracht die dit gebied heeft op diverse economische activiteiten en de wens ook op langere termijn ontwikkelingsmogelijkheden te houden, voert de provincie een selectief vestigingsbeleid. Samengevat komt dit selectieve vestigingsbeleid hierop neer:

KANTOREN

De oostflank acht de provincie geschikt voor de opvang van Schipholgebonden kantoren. Deze flank loopt vanaf Hoofddorp naar Duivendrecht en zal verder ontwikkeld worden tot (inter-) nationaal (top)milieu voor de vestiging van kantoren, gecombineerd met andere stedelijke functies, met als toplocaties de Zuidas en Schiphol-Centrum. Bij de vestigingscriteria voor Schipholgebonden kantoren hanteert de provincie een driedeling die uitgaat van het principe dat de criteria stringenter zijn naarmate de locatie dichter is gelegen bij het hart van de luchthaven. Op basis hiervan worden 3 "rondjes" onderscheiden:

1. Schiphol-Centrum. Alle platformgebonden bedrijven, met kantoren en bedrijfsgebouwen, die zich bezighouden met het luchtvaartproces, kunnen hier zonder meer geacommodeerd worden. Daarnaast is er beperkt ruimte voor bedrijven die behoren tot het hoogdynamische internationale zakenmilieu.

2. Die locaties die verder op het luchthaventerrein zijn gelegen of net daarbuiten. Hoewel dicht bij de platformen is enig voor- of natransport noodzakelijk. Bedrijven dienen een sterk internationaal profiel te hebben en het voordeel te kunnen aantonen voor hun bedrijfsoperaties om zo dicht op de luchthaven gevestigd te zijn.
3. De overige Schipholgebonden locaties. Door de nabije ligging van de luchthaven hebben deze locaties een unieke internationale uitstraling. Kantoren van bedrijven die een sterke internationale oriëntatie hebben moeten zich op deze locaties kunnen vestigen.

De A4-zone west kent nabij het knooppunt Hoofddorp-station een kantorenmilieu dat past bij het buitenste rondje: 3. Dit gebied zal na de planperiode van dit bestemmingsplan ingevuld kunnen worden met de betreffende kantoren.

BEDRIJVEN

De westflank is voor de opvang van Schipholgebonden bedrijven. Deze flank loopt vanaf Nieuw-Vennep via de Westrandweg naar het Westelijk Havengebied Westpoort van Amsterdam. Airport Business Park Lijnden, IBM-locatie en Lutkemeer-polder zijn al planologisch geregeld en in uitvoering. Om de vraag naar ruimte voor Schipholgebonden bedrijven te kunnen opvangen wordt de capaciteit van de locatie Kruisweg-Zuid (Schiphol Logistics Park) opgehoogd van 30 ha tot 65 ha. De locatie A 4-zone West bij Hoofddorp (150 ha) kan voorzien in de resterende planningsopgave. Voor de verdere toekomst komen de locaties Zwanenburg-Zuid (300 ha) en de A4-zone nabij Nieuw Vennep (100 ha) in beeld. Deze locaties worden planologisch niet onmogelijk gemaakt en de provincie aangemerkt als strategische reserve.

Op de Schipholgebonden terreinen kunnen bedrijven worden gevestigd die een relatie onderhouden met de primaire bedrijfsprocessen van de luchthaven en bedrijven met frequente inkomende en/of uitgaande goederenstromen. Ook bedrijven waarvoor de omgeving van Schiphol de eerste vestigingsplaats in Nederland of Europa wordt kunnen zich op deze locaties vestigen.

SPECIFIEKE SECTOREN

Op en rond de luchthaven Schiphol is door de transport- en distributiesector een sterke internationale positie opgebouwd. Interessante ontwikkelingen die de provincie wil uitbouwen door de verdere vestiging van Europese distributiecentra (EDC's) en bedrijven in 'Value Added Logistics': Dit zijn hoogwaardige logistieke bedrijven die meerwaarde creëren door producten te bewerken alvorens ze te transporteren. Daarnaast zet de provincie in op kennisdiensten door de juiste voorwaarden te scheppen voor bedrijven in de Informatie- en Communicatietechnologie (ICT).

OLS

De provincie vraagt in haar streekplan nog speciale aandacht voor de aanleg van een Ongestoord Logistiek Systeem (OLS). Dit is voor het vervoer van vracht een belangrijke aanvulling op de al bestaande infrastructuur. Er zijn twee mogelijke locaties voor overslagpunten in de regio:

- ten zuiden van station Hoofddorp in Hoofddorp A4-zone West
- ten westen van de Zwanenburgbaan, in het gebied De Hoek.

Nader onderzoek naar de mogelijkheden van een OLS en potentiële overslagpunten is gewenst alvorens de provincie hier verdere uitspraken over doen. Deze overslagpunten worden planologisch niet onmogelijk gemaakt. De provincie geeft aan dat hun eerste keus voor het OLS ligt bij de A4-zone West. Omdat deze locatie vanuit transport en logistiek oogpunt de beste verknopingsmogelijkheden biedt met de bestaande infrastructuur. Opgemerkt moet worden dat de ontwikkeling van en het onderzoek naar het OLS zijn stilgelegd.

Geniedijk

De Geniedijk is onderdeel van de Stelling van Amsterdam en de provincie geeft aan dat zij deze stelling als een herkenbare ruimtelijke eenheid willen behouden en ontwikkelen. De Geniedijk vormt immers letterlijk een verbindings- en overgangszone tussen de stad en het grootschalige landschap. Het beleid voor dit Belvédèregebied is erop gericht om de stelling te handhaven en zo mogelijk alleen uit te breiden met kleinschalige -liefst- recreatieve en groen/blauwe functies. De Geniedijk is derhalve buiten de rode contouren gelaten. Het Streekplan geeft ook aan dat specifiek voor de Geniedijk er een ontwerp-opgave ligt ten aanzien van de verbreding van de A4 en de omlegging van de N201.

Provinciaal Verkeers- en vervoersplan

Op 17 februari 2003 heeft de Provincie Noord-Holland het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland vastgesteld. Centraal in het plan staat de vrije keuze van de burger om die vervoerwijze te kiezen die hem of haar het meest aantrekkelijk voorkomt. Aan iedere keuze kleven echter voor- en nadelen: voor de gebruiker zelf en voor de omgeving. Volgens de provincie is het aan de burger om te kiezen, die afweging te maken. In de provinciale visie treedt de overheid niet bevoogdend op maar zorgt de overheid ervoor dat de burger zelf kan kiezen. Door te zorgen voor veiligheid, voor goede overstapmogelijkheden van auto en fiets op openbaar vervoer, openbaar vervoer onderling, voor stallingvoorzieningen, transferpunten enzovoort.

Het beleid van het PVVP is integraal opgenomen in het Streekplan Noord-Holland Zuid.

Provinciaal milieubeleidsplan

Het provinciale milieubeleidsplan 2002-2006 "waar een wil is, is een weg" geeft aan dat veel winst te boeken valt met duurzame ontwikkeling. Op provinciaal niveau zijn de belangrijkste milieuthema's: klimaatverandering, bescherming van natuur- en landschap, milieu en gezondheid.

Een voor bedrijventerreinen relevante beleidsdoelstelling is duurzaam ondernemen en duurzame mobiliteit.

De Provincie ondersteunt bestaande en nieuwe bedrijven bij de praktische uitwerking van duurzaam ondernemen in de eigen bedrijfssituatie. Met behulp van het Programma Duurzaam Ondernemen probeert zij heel gericht ondernemingen op een hoger plan te krijgen. Daarbij ligt de nadruk op milieugerichte productontwikkeling en ketenbeheer. De Provincie gaat door met het Programma duurzame inrichting bedrijventerreinen en start een nieuw Programma innovatief ruimtegebruik. Daarnaast stimuleert de provincie vervoerswijzen die de minste energie, grondstoffen en ruimte vragen en de minste milieubelasting opleveren. Zij zorgt, samen met andere overheden, voor de juiste condities op basis waarvan de individuele gebruiker een goede afweging kan maken bij de keuze voor een vervoermiddel. Met betrekking tot duurzame mobiliteit stimuleert zij stil asfalt op provinciale wegen en zet zich actief in om het aantal ernstig geluidgehinderden de komende planperiode te halveren. Zij wil dat ook de verkeer- en vervoersector bijdraagt aan CO₂ - en NO_x -reductie. Daarom steunt zij innovatie- en stimuleringsprojecten voor schone vervoersvormen.

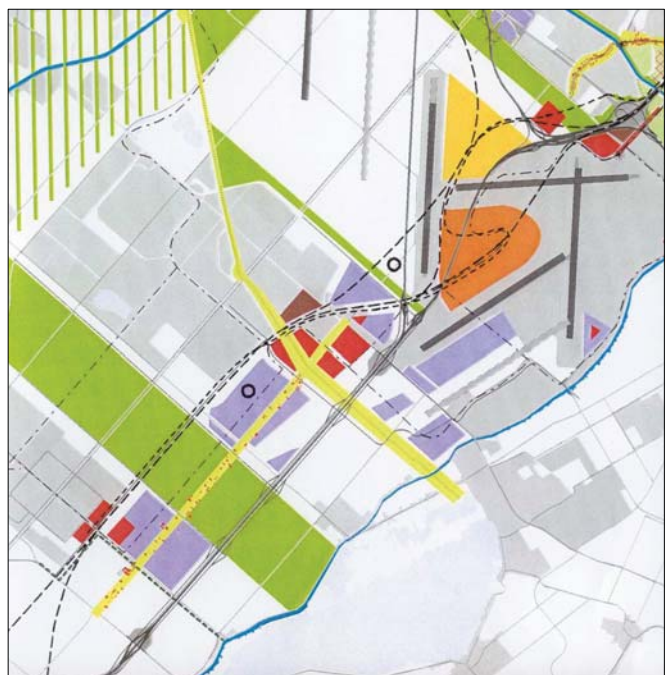
Ruimtelijk economische visie Schipholregio

Deze visie is de eerste, gemeenschappelijk door Amsterdam, Haarlemmermeer en Noord-Holland ontwikkelde, visie op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het gebied rond Schiphol.

De visie geeft twee hoofdassen van ruimtelijke ontwikkeling aan:

1. Nieuw-Vennep – Amsterdam Zuid-Oost. (met A4/A10, HSL, Noord-Zuidlijn en intercitiylijnen als hoofdinfrastructuur): nadruk op kantoor- en hoogwaardige activiteiten
2. Havengebied-A5. (met A5, N201, OLS en zijtak Zuid-Tangent als hoofdinfrastructuur): nadruk op distributie en logistieke activiteiten

Het plangebied A4 zone West ligt op beide ontwikkelingsassen en vormt daarmee een belangrijk scharnierpunt in de economische ontwikkelingszone rond Schiphol.



Ruimtelijk Economische Visie Schiphol 2030

2.3 Gemeentelijk beleid

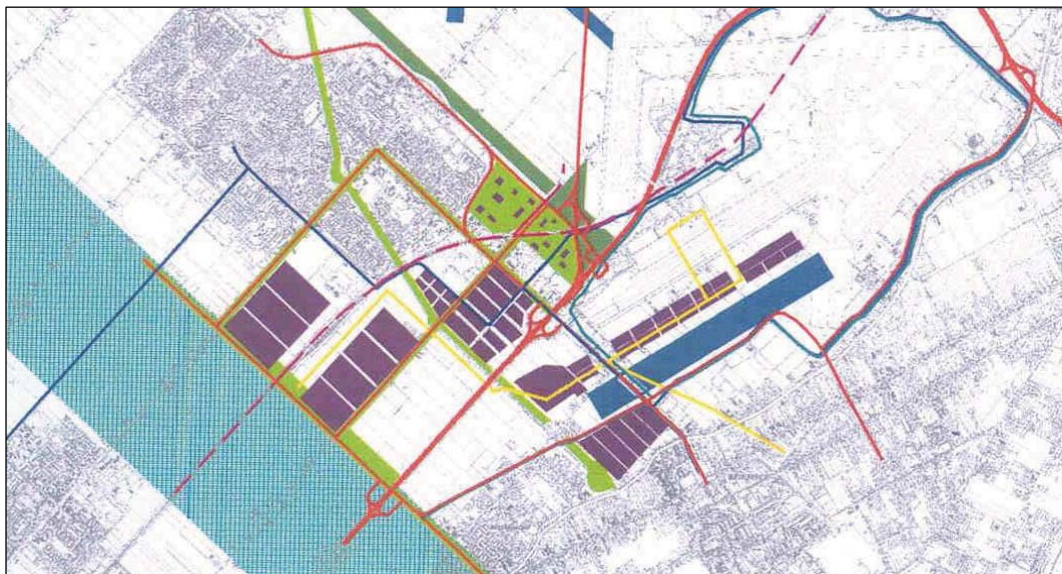
Structuurvisie A4 zone

In de periode 1999/2000 is de structuurvisie A4-zone opgesteld. SADC en AAS zijn mede opdrachtgevers van de visie. De provincie Noord-Holland is als toehoorder bij de visie betrokken. De visie is in overleg met genoemde partijen opgesteld.

De volgende doelstellingen zijn geformuleerd voor de Structuurvisie A4-zone:

1. het in samenhang brengen en op elkaar afstemmen van de diverse ontwikkelingen ten behoeve van het garanderen van ruimtelijke kwaliteit;
2. de opstelling van een structuurvisie A4-zone kan partijen van elkaars belangen doordringen en daarmee financiële risico's minimaliseren;
3. in de Structuurvisie A4-zone dienen maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid te worden verkend en waar mogelijk geconcretiseerd; verkeerskundige randvoorwaarden moeten worden geformuleerd waaronder de ontwikkeling van (delen van) de A4-zone kan plaatsvinden;
4. de Structuurvisie A4-zone moet het kader scheppen op grond waarvan toekomstige ontwikkelingen in de A4 zone kunnen worden beoordeeld;
5. door het opstellen van de Structuurvisie A4-zone zal het realiseren van projecten in het structuurvisiegebied moeten worden bespoedigd.

In de structuurvisie A4-zone wordt een beeld geschetst van het gehele gebied rond de knoop N201/A4. De visie geeft op hoofdlijnen de contouren voor ruimtelijke ontwikkelingen weer in het gebied. De verschillende te onderscheiden gebieden in de structuurvisie A4-zone behoeven een nadere gedetailleerder uitwerking. Zo ook de A4 zone West. De structuurvisie A4-zone vormde de basis voor het structuurplan A4-zone West.



Structuurvisie A4-zone

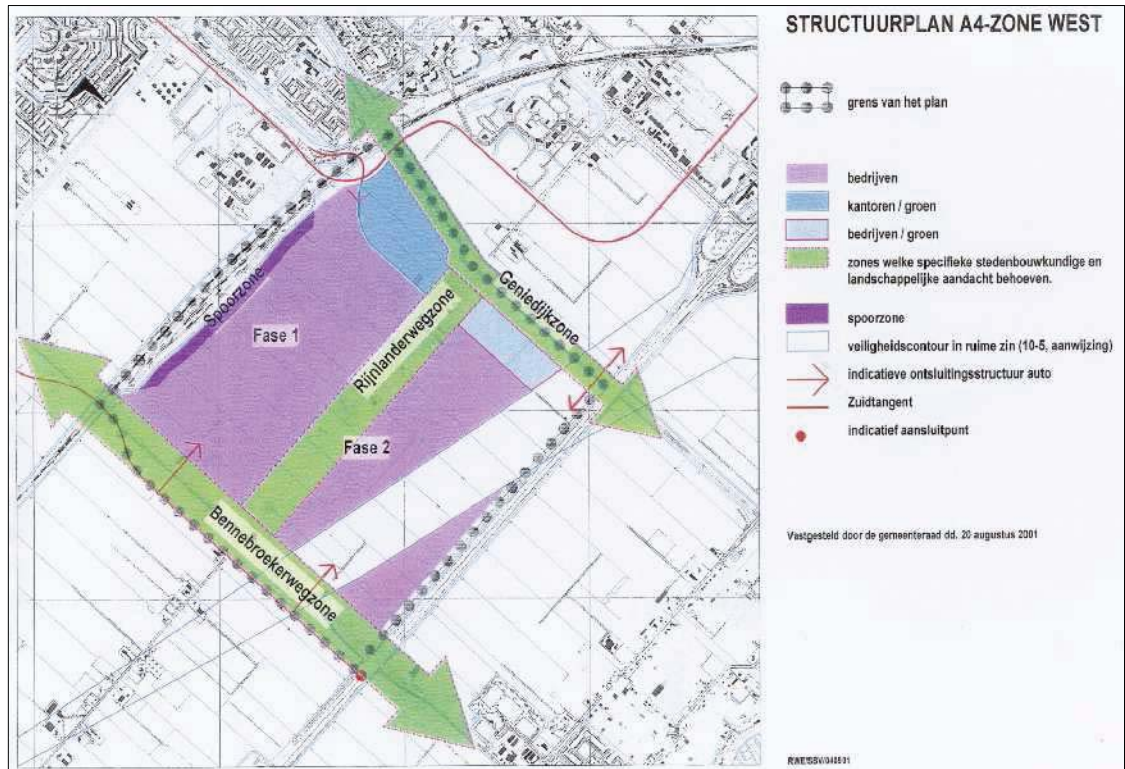
Structuurplan A4-Zone West

Het structuurplan A4 Zone West is de gemeentelijke visie op de toekomstige structuur van de A4 Zone West. Dit plan is op 20 augustus 2001 door de gemeenteraad van Haarlemmermeer vastgesteld en vormt de belangrijkste bouwsteen voor dit bestemmingsplan.

In het structuurplan is onderscheid gemaakt in de functies logistiek, kantoren en bedrijven en in de landschappelijke elementen Geniedijk zone, Rijnlanderweg zone en Bennebroekerweg zone. De landschappelijke elementen zijn omgeven door een ruime open zone waarmee deze elementen worden versterkt en waarin bestaande bebouwing een plaats krijgt.

Voor de ontsluiting van de locatie wordt in het Structuurplan uitgegaan van twee aansluitingen op de Nieuwe Bennebroekerweg, een verbinding met de verlengde Van Heuven Goedhartlaan en een doorsteek naar Beukenhorst Oost-oost.

Op de kaart zijn 2 typen bedrijvengebieden aangegeven: bedrijven en bedrijven in het groen. De laatste categorie gaat uit van een lagere dichtheid bedrijfsterrein per hectare. Dit om een goede overgang naar de geniedijk te creëren. In de noordoosthoek, nabij station Hoofddorp is de functie kantoren in het groen opgenomen. De veiligheidscontour van Schiphol is hier buiten de ontwikkeling gelaten. Rond het spoor is ruimte gereserveerd voor een uitbreiding van het spoorwegemplacement.



Structuurplan A4-zone West

Verkeer en Vervoer

De in februari 2002 door de gemeenteraad vastgestelde nota bereikbaarheid "De ontknoping" vertaalt de nationale (NVVP) en regionale beleidskaders in een gemeentelijk beleid. Hierin staan beleidsvisies en uitwerkingen daarvan weergegeven. Ten aanzien van de bereikbaarheid van de A4-zone West is het van belang dat er afspraken zijn gemaakt met Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Holland voor het nemen van een aantal maatregelen, waaronder de aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg op de A4 en de doortrekking van die weg naar Aalsmeer.

Afspraken Knoop A4/A5/N201: aanpassing hoofdinfrastructuur

Voor de oplossing van de knoop A4/A5/N201 is door Rijkswaterstaat op 16 november 2002 het volgende voorstel gedaan:

1. 'Link N201/A5/A4;
2. Nieuwe aansluiting bij Bennebroekerweg, waarbij de huidige aansluiting N201 vervalt;
3. Doortrekken van de Bennebroekerweg naar N201 (verlengde Fokkerweg)
4. Opwaardering Fokkerweg tussen omgelegde N201 en A9;
5. Afspraken over beheersing van verkeer naar A4 vanaf N207 en vanaf de 'link';
6. Doortrekken Spoorlaan/Rijnlanderweg naar N207.

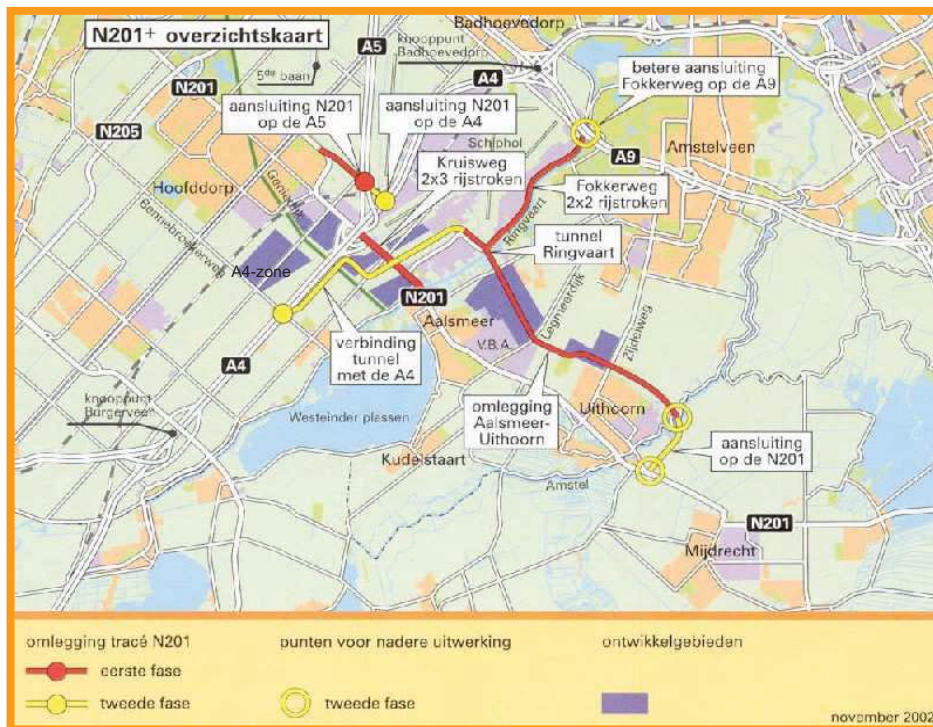
Provincie en gemeente hebben aangegeven dat op basis van dit voorstel verder gestudeerd kan worden. Daarbij zijn vervolgtacties benoemd waarbij een aantal relevant zijn voor het plangebied A4 zone West:

1. Exacte locatie van een nieuwe aansluiting Bennebroekerweg/A4.
2. Ontsluiting Beukenhorst Oost-Oost in zuidelijke richting (aansluiting Bennebroekerweg);
3. Aanleg van een parallelweg richting N207;

Daarnaast dient de interne ontsluiting van de bedrijventerreinen nader te worden uitgewerkt.

Regioakkoord N201+

Eind 2002 is het regioakkoord N201+ tot stand gekomen. De gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, De Ronde Venen en de provincie Noord-Holland zijn overeengekomen dat zij verantwoordelijk zijn voor de gezamenlijke planvorming, koers en besluitvorming om de N201 om te leggen en aan te passen.



N201+ overzichtskaart

In het bestuursakkoord is een voorlopig ontwerp voor de gehele omlegging van de N201 opgenomen. De kosten daarvan bedragen 717 miljoen euro. Voor Haarlemmermeer betekent dit akkoord meer ruimte voor de mainport-ontwikkeling, een betere aansluiting op het hoofdwegennet, minder druk op het onderliggend wegennet en een goede ontsluiting van de bedrijfsterreinen rond Schiphol, waaronder de A4-zone. Het nieuwe tracé omvat ondermeer een verbinding van de Kruisweg met de A4 ter hoogte van de Bennebroekerweg (oostelijke link).



De oostelijke link van de N201+

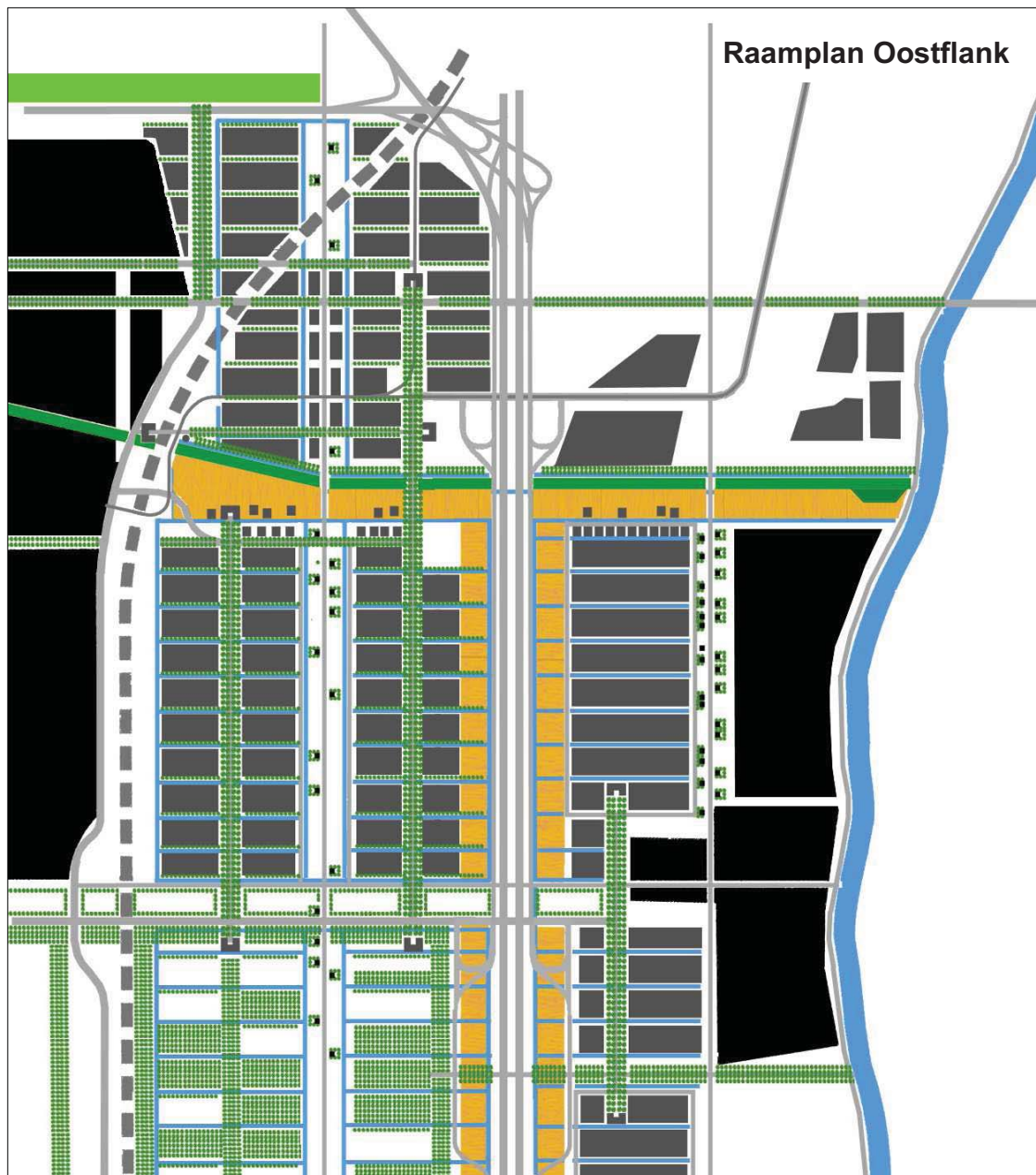
Het tracé van de N201+ wordt in fasen uitgevoerd. De -voor de A4-zone-West belangrijke- oostelijke link wordt gerealiseerd in de tweede fase. De planvorming daarvan loopt van 2003 tot 2005, de contractvorming en grondverwerving is naar verwachting in 2007 afgerond en de uitvoering start naar verwachting begin 2008.

De ontwikkeling van de A4-zone is afhankelijk van de aansluiting op de A4 en waarschijnlijk dus ook van dit planproces. Omdat dit tracé nog een voorstel is kan de locatie van de aansluiting met de A4 en de ligging van de N201+ nog gewijzigd worden.

Wensbeeld infrastructuur en Raamplan Oostflank

Op landelijk en provinciaal niveau worden verschillende hoofdverbindingen en knooppunten gepland, die een snelle verbinding tussen Amsterdam, Schiphol, Leiden en Haarlem en van de A4 naar de Bollenstreek mogelijk maken. Om te voorkomen dat bij elke ontwikkeling in de Haarlemmermeer eerst een brug of een viaduct nodig is om de locatie te ontsluiten heeft de gemeente in het kader van de Nota Bereikbaarheid een wensbeeld infrastructuur vastgesteld. Dit wensbeeld is opgenomen in het Raamplan Oostflank. Dit is een afstemmingskader, dat in beeld brengt wat voor het totale gebied op lange termijn de meest efficiënte (ontsluitings-)structuur is. Het beoogd resultaat is dat de verschillende projecten elkaar versterken door onderlinge samenhang. De A4-zone-West is één van die projecten.

Het Raamplan Oostflank is op 20 januari 2004 door het college van B&W vastgesteld als ruimtelijk toetsingskader voor projecten ten oosten van Hoofddorp.



De A4 is de belangrijkste verbinding in de Haarlemmermeer. Door de toename van het verkeer in de regio is uitbreiding noodzakelijk. Rijkswaterstaat is bezig met een studie voor de A4. Gestudeerd wordt op de mogelijke uitbreiding van het aantal rijstroken. Naar verwachting kan dit niet meer via verbreding, omdat het weven van verkeersstromen te complex wordt. In het wensbeeld wordt daarom voorgesteld om het regionale verkeer via parallelstroken van de A4 te laten lopen. Doorgaand verkeer zit op de hoofdrijbaan, verkeer met bestemming Nieuw-Vennep, Hoofddorp of Schiphol op de parallelstructuur.

Dwars hierop liggen de -nieuwe- regionale verbindingen, zoals de N201, de Nieuwe Bennebroekerweg en de doorgetrokken Van Heuven Goedhartlaan, die een bovenlokale functie vervullen. De hoofdontsluiting van de ontwikkellocaties vindt loodrecht hierop plaats. Zo ontstaat een logische en efficiënte structuur van haakse wegen.

In het Raamplan Oostflank wordt voorgesteld om een lokale verbindingsweg te maken parallel aan de A4, die Beukenhorst-Oost0oost en de A4-zone verbindt met de Kruisweg in het noorden en de Bennebroekerweg in het zuiden. De gedachte is om de doorsnijding van de Geniedijk bij de Rijnlanderweg weer in oude staat te herstellen (recreatieverkeer) en voor deze nieuwe lokale weg een nieuwe doorsnijding te maken ten oosten daarvan. Onderzoek moet nader bepalen of dit de meest optimale oplossing is. Er zal moeten worden aangetoond dat er sprake is van een groot maatschappelijk belang en dat er reële alternatieven ontbreken. De extra (derde) aansluiting (knoop) op de A4 past niet in het Regioakkoord van de N201. Derhalve zal de noodzaak ervan nadrukkelijk aangetoond moeten worden. Ten behoeve van de mogelijke parallelstructuur en knooppunten wordt in het Raamplan, langs de A4 voorlopig een zone van 250 meter aan weerszijden gereserveerd.

CASH studie: onderzoek doortrekking Noord-Zuidlijn

Alle bij dit gebied betrokken overheden hebben het belang van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in de genoemde corridor onderkend, en hebben gezamenlijk een studie uitgevoerd naar de bereikbaarheid van het regionale openbaar vervoer in de corridor: De corridor maakt onderdeel uit van de regionale visie op een samenhangend hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de noordvleugel van de Randstad, Regionet. In Regionet is deze corridor bestempeld als één van de meest strategische verbindingen voor het vervolmaken van een regionaal openbaar vervoernetwerk. Uit de eerste resultaten lijkt de verlenging van de Noord-Zuidlijn tot Nieuw-Vennep de beste resultaten te leveren. Het tracé van de Zuidtangent en de zuidelijke aftakking zouden hiertoe kunnen worden benut. Indien doortrekking naar Nieuw-Vennep (nog) niet haalbaar is zal het eindpunt van een Noord-Zuidlijn zich in onderhavig plangebied bevinden. Bij de verdere uitwerking van dit plan zal hiermee mogelijk rekening moeten worden gehouden.

Parkeren

Vanuit economisch perspectief spelen parkeerplaatsen een belangrijke rol bij de aantrekkelijkheid (en functionering) als vestigingslocatie. Op dit moment worden nog de normen uit SVV II en het ABC-locatiebeleid gebruikt. Vanuit de NVVP en de 5^e Nota RO is aangegeven dat het locatiebeleid en daarmee het parkeerbeleid niet meer vastligt in gehanteerde normen. In de Nota Bereikbaarheid wordt ervan uitgegaan dat een goed parkeerbeleid ruimte laat voor het gebruik van de auto waar dat – bijvoorbeeld met het oog op het functioneren van knooppunten en bedrijvigheid- nodig is en ontmoedigt vermijdbare automobiliteit. De 'nieuwe normering' wordt dus heel duidelijk locatiegebonden en hangt mede af van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Verder wordt er vanuit gegaan dat de 'nieuwe normering' in overleg met het bedrijfsleven tot stand komt. Daarbij zal worden aangesloten bij ontwikkelingen in het kader van parkmanagement en vervoermanagement. Om die reden worden de huidige parkeernormen de minimumnormen.

De gemeente werkt momenteel aan een nieuwe nota *parkeren in de Haarlemmermeer, deelrapport werken*, waarin onder andere de parkeernormen voor werkgebieden worden vastgesteld.

Vervoermanagement

Vervoermanagement speelt een belangrijke rol om de groei van automobiliteit in goede banen te leiden en past in de ontwikkeling om te komen tot duurzame bedrijventerreinen. Door het college is besloten om op alle nieuwe bedrijventerreinen in Haarlemmermeer uitwerking te geven aan parkmanagement. De kern van parkmanagement is dat private bedrijven meer verantwoordelijkheid krijgen met betrekking tot beheer van hun bedrijventerrein. Ook het streven naar bereikbaarheid is een vorm van beheer. In dat

kader kan vervoermanagement onderdeel zijn van de parkmanagement-contracten. Net als het parkmanagement sluiten de noodzakelijke vervoermanagementmaatregelen nauw aan op de specifieke kenmerken van een bedrijventerrein.

Leidraad Geniedijkzone oost

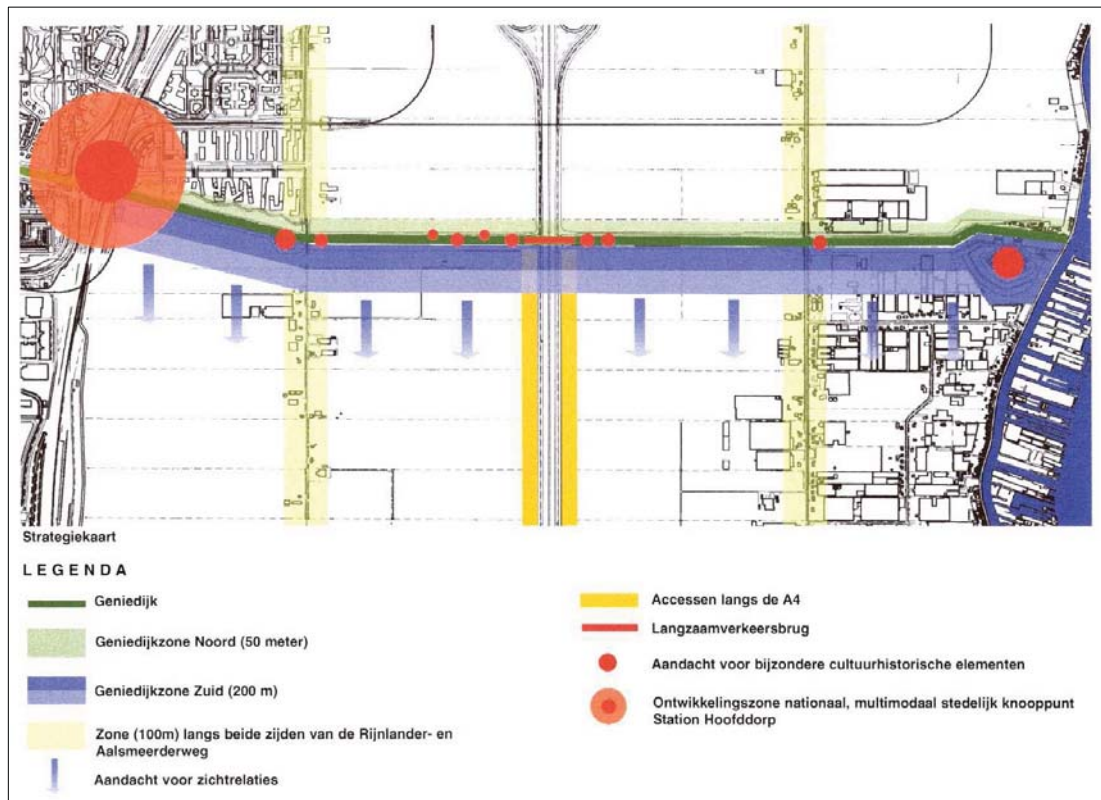
Het college van B&W heeft in maart 2003 de leidraad Geniedijkzone-oost vastgesteld. Doel hiervan is om het belangrijke cultuurhistorische monument dat de Geniedijk is goed in te passen in de verschillende plannen in de directe omgeving. Aangezien het plangebied van de A4-zone west ten noorden wordt begrensd door de Geniedijk is deze richtlijn een belangrijke bouwsteen voor het bestemmingsplan.

Hier volgen enkele ruimtelijke aandachtspunten uit deze leidraad Geniedijkzone-Oost:

1. De Geniedijk Oost vormt onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Het versterken van de doorgaande lijn staat in dit gebied voorop. De provincie pleit voor 'voorrang voor de lange lijn'.
2. De Geniedijk vormt de overgang tussen binnen en buiten de Stelling. Vanuit de functie van de Stelling is er sprake van een binnenzijde en een buitenzijde. Dit betekent dat de doorgangen (coupures) in de dijk gezien kunnen worden als entree's / poorten.
3. De Geniedijk vormt naast een scheidende structuur ook een verbindende structuur. Het vormt een lineair element dwars door allerlei landschappelijke eenheden heen. Dit maakt het ruimtelijk een lijn van betekenis; een continu lint door het landschap.
4. De dijk kent een landschappelijke inkadering. Dit deel van de Stelling van Amsterdam ligt in de Haarlemmermeerpolder. Dat betekent dat de landschappen aan weerszijden van de dijk een ander karakter hebben dan buiten de polder. De geniedijk kent een specifieke binding met het polderlandschap.
5. Landschap aan de beide zijden van de dijk heeft een verschillend karakter. De buitenzijde heeft vanuit de verdedigende functie een opener karakter dan de binnenzijde. Buiten liggen de inundatiegebieden en de schootsvelden. Binnen ligt het 'te verdedigen landschap'. Hier is meer verdichting.
6. De lijnen die de Geniedijk Oost doorsnijden -zoals de Rijnlanderweg- doen dit allemaal loodrecht. Dit maakt dat er heldere kruisingen ontstaan tussen de dijk en andere lijnen. Dit doet recht aan de ligging van de dijk in de strenge polderstructuur.
7. De infrastructuur (accessen, zoals de Rijnlanderweg) en de waterstructuur kennen een sterke relatie met de Geniedijk. Deels doordat zij onderdeel vormden van het gehele systeem van de linie en de functioneren daarvan. Een sterke samenhang tussen deze structuren dient te blijven gewaarborgd. Dit draagt bij aan een afleesbaar en begrijpelijk landschap. Daarnaast wordt de Geniedijk hierdoor onderdeel van een (multifunctioneel) netwerk.
8. Elementen op / in de dijk maken onlosmakelijk deel uit van de functie van de dijk in het groter geheel. Zij hebben daarom een betekenis voor het groter geheel. Daarnaast hebben sommige elementen een uniek karakter.

In de bijbehorende Strategiekaart wordt op basis van de provinciale Stellingzone en het Streekplan (pagina 87 en 79 van het Streekplan) aangegeven in welke zones ruimte gereserveerd moet worden. Deze ruimte is noodzakelijk om verschillende programmaonderdelen van de aanliggende projecten (gecombineerd) een plek te geven. Zodoende wordt vormgegeven aan een passend meervoudig grondgebruik. Daarnaast kunnen de verschillende programmaonderdelen bijdragen aan een goede landschappelijke inpassing van de Geniedijk.

De zone ten zuiden van de Geniedijk heeft in de huidige situatie een zeer open karakter. Voor de inpassing wordt hier een zone van minimaal 200 meter (aansluitend aan de huidige kavelstructuur) voorgesteld. De eerste 100 meter dient gevrijwaard te blijven van bebouwing. In de zone tussen de 100 en 200 meter van de dijk wordt een transparante opzet voorgestaan. Cruciale zichtlijnen en zichtvelden van en naar de dijk moeten open blijven. In deze zone mag maximaal 50% van het oppervlak bebouwd worden. Door het hanteren van een zone van 200 meter sluit de stellingzone ook daadwerkelijk aan op het raster van de polder en de maten die de het landschap van de Haarlemmermeer kenmerken. Door het situeren van het water- en groen-programma in deze zone blijft een deel van die openheid gehandhaafd. De inrichting versterkt de natte ecologische verbindingen langs de dijk. Zorgvuldige vormgeving hiervan is noodzakelijk in verband met het Luchthaven Indelingbesluit (LIB).



Volgens de Leidraad Genedijkzone-oost wordt langs de Rijnlanderweg ruimte gereserveerd om zorg te dragen voor een passende ruimtelijke inpassing van deze cultuurhistorische lijn. Aan beide zijden van de weg wordt ruim 100 meter vrijgehouden. Deze weg kan functioneren als belangrijke recreatieve verbinding waarlangs belangrijke cultuurhistorische en groene elementen blijven gewaarborgd en ontwikkeld. Daarnaast levert de lijn een grote bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied als geheel.

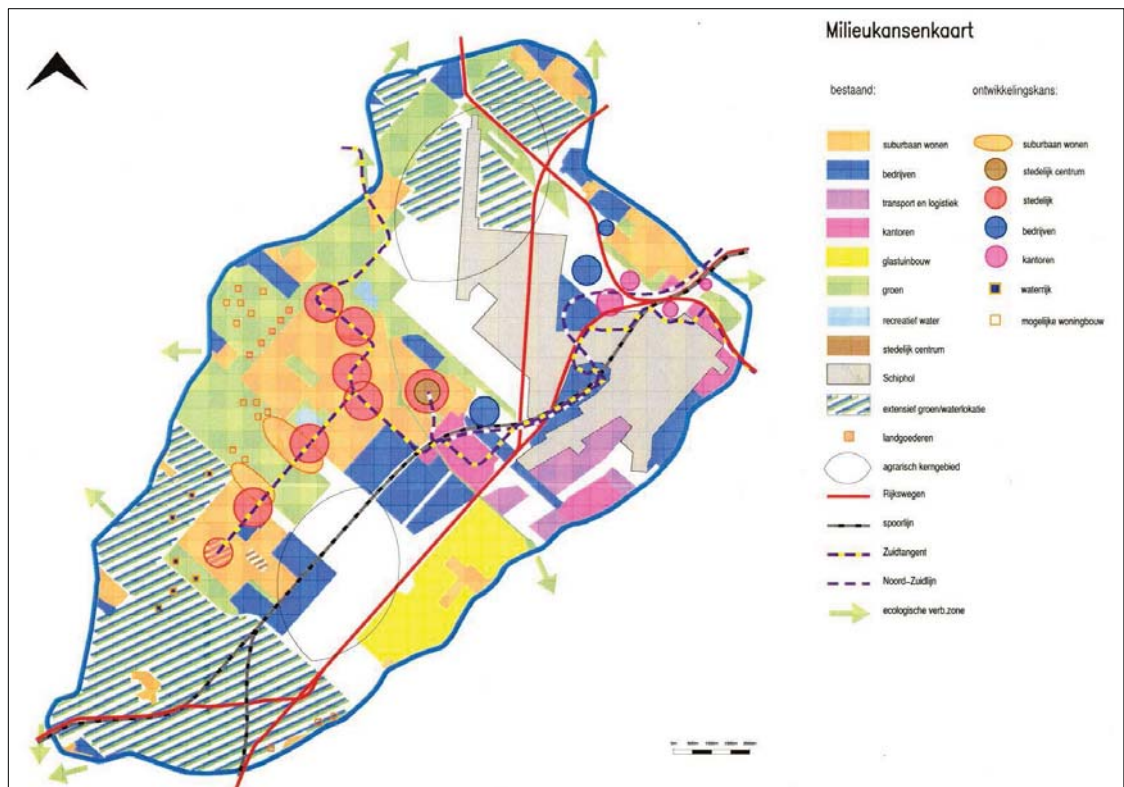
Ook bestaat de mogelijkheid om de accessen in te zetten voor het maken van nieuwe kwaliteiten. De provincie stelt hierbij voor om parallel aan de A4 forse moerasstroken tot ontwikkeling te brengen als eigentijdse accessen. Zij leggen de relatie met het meer open gebied aan de zuidzijde van de polder. Ook hierin kan het waterprogramma een plek krijgen.

Milieubeleid

Milieukansenkaart

De milieukansenkaart Haarlemmermeer 2030 is vastgesteld op 18 februari 2003. Deze nota geeft de milieuvisie op de dynamische ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer voor de lange termijn. De streefdoelen voor duurzaamheid en leefbaarheid zijn erin geconcretiseerd en kansen op dit vlak worden gesignaleerd. Bij het opstellen is gebruik gemaakt van de "strategie van de twee netwerken". Deze werkwijze sluit aan bij de "lagenbenadering" zoals in het ruimtelijk beleid van het rijk en provincie Noord-Holland is geïntroduceerd. In de milieukansenkaart wordt onderscheid gemaakt tussen een hoogdynamisch en een laagdynamisch netwerk. Om uitspraken te kunnen doen over de – bestaande en gewenste – relatie tussen een gebied en de netwerken worden gebieden onderscheiden naar hun intensieve of extensieve karakter. Hiervoor is een typologie van 17 gebieden opgesteld. Aan de gebiedstypen zijn milieukwaliteitsprofielen gekoppeld. Voor het betreffende gebiedstype worden hiermee uitspraken gedaan voor het gewenste uitvoeringsniveau van o.a. water groen, bereikbaarheid, geluid en veiligheid.

Voor ontwikkeling van de A4-zonewest gelden de ambities die vallen onder de milieukwaliteitsprofielen Bedrijven, Transport en Logistiek en Kantoren.



Duurzame bedrijventerreinen

Gemeente Haarlemmermeer kiest ervoor al haar bedrijventerreinen duurzaam te ontwikkelen en beheren. Hiervoor is het beleidskader duurzame bedrijventerreinen opgesteld ("werken aan duurzaamheid, beleidskader duurzame bedrijventerreinen"). Ook de A4 zone west valt hieronder. Een duurzaam bedrijventerrein wordt gedefinieerd als "een terrein waarop bedrijven onderling en met de overheid samenwerken met als doel betere bedrijfsresultaten, minder milieubelasting en efficiënter ruimte gebruik".

In het beleidskader wordt aandacht besteed aan duurzaamheid als een combinatie van economische winst en milieuwinst. Daarmee wordt gestreefd naar een ambitieuze, maar tevens realistische aanpak;

- Economisch: economische waarde onroerend goed en voorzieningen, rendement en in de toekomst, grondstoffenvoorziening op lange termijn, zuinig ruimtegebruik;
- Ecologisch/milieu: lage milieubelasting, zuinig gebruik van grondstoffen, energie en ruimte, geen verstoring natuurlijke kringlopen, biodiversiteit.

In de nota zijn prioritaire thema's aangewezen, dit zijn: energie, efficiënt ruimtegebruik en levensduurverlenging/ parkmanagement.

Voor de middellange termijn (2010) zijn de voor A4 zone west relevante doelstellingen als volgt:

- Realisatie van minimaal 10% duurzame energie en minimaal 20% energiebesparing in 2010 ten opzichte van het jaar 2000.
- 10% intensivering van het oppervlak van bedrijventerreinen door meervoudig ruimtegebruik
- realisatie van parkmanagement.

Duurzaam bouwen

Duurzame utiliteitsbouw speelt op het schaalniveau van bedrijven /gebouwen. Gemeente Haarlemmermeer heeft een basisniveau geformuleerd waar alle utiliteitsbouw aan moet voldoen. Dit basisniveau is gebaseerd op het Nationaal Pakket Utiliteitsbouw en de daarin gehanteerde methode. In het kort bestaat het basisniveau uit alle vaste maatregelen en alle variabele maatregelen die kostenneutraal zijn of zich binnen 5 jaar terugverdienen. Tevens dient elk bedrijf een van de 4 thema's uit het pakket uit te werken (ecologisch gebouw, energie-efficiënt, verbeterd binnenmilieu en flexibel gebouw). Er mag geen onbehandeld koper, lood en zink voor hemelwaterafvoer worden gebruikt.

3 Bestaande situatie

3.1 Ruimtelijke structuur

Het plangebied van de A4-zone West ligt ten zuidoosten van Hoofddorp tussen de autoweg A4 en de Schipholspoorlijn aan de oost- en westzijde en aan de noord en zuidzijde de Geniedijk en de Verlegde Bennebroekerweg. Het totale bruto oppervlak bedraagt circa 360 ha.

De A4-zone-West is nu een agrarisch gebied. Dwars door dit agrarisch gebied loopt de Rijnlanderweg, waar boerderijen, woningen en bedrijven staan.

Het toekomstige "werkgebied" A4-zone west wordt nu al omgeven door andere werkgebieden. Aan de westzijde door de regionale bedrijventerreinen Graan voor Visch en De President, aan de noordzijde de kantorenlocatie Beukenhorst, aan de oostzijde het toekomstige logistieke bedrijventerrein Schiphol Logistics Park en de nieuwe glastuinbouwlocatie Rijsenhout. Daarmee ligt de A4-zone West in een zogenaamde 'bedrijvenstad'. Functiemenging met wonen is hier niet mogelijk vanwege de belemmeringen die Schiphol met zich meebrengt. Verder ligt aan de noordwest zijde van het gebied het NS-station van Hoofddorp.

Landschappelijke kenmerken van het plangebied

Het plangebied wordt gekenmerkt door enkele belangrijke landschappelijke eenheden: de Geniedijk en de zone van de Rijnlanderweg.

De *Geniedijk* heeft een asymmetrisch dijkprofiel. Aan de noordzijde ligt een fietspad, aan weerszijden beplant met zwarte populieren. Aan de frontzijde een wandelpad, zonder beplanting. Het Voorkanaal is 10 m breed. De Geniedijk is een continue element in polder, met name door het markant profiel van de beplanting.



De *Rijnlanderweg* is een van de zeer lange Noord - Zuid wegen in de polder, die in hoge mate de landschappelijke beeldkwaliteit van de polder vertegenwoordigen. De Rijnlanderweg is ten zuiden van de Geniedijk nog een typisch agrarische weg. Ten noorden van de Geniedijk zijn langs de Rijnlanderweg bedrijfsterreinen ontwikkeld (De Hoek, Beukenhorst) en is deze sterk van karakter veranderd. De rijke variatie aan boerderijtypes heeft een cultuurhistorische waarde. De bestaande bebouwing en de tussen gelegen kopkavels hebben een relatief grote opnamecapaciteit voor kleinschalige ontwikkelingen.



Binnen het plangebied is de Rijnlanderweg nog een karakteristieke polderweg, die zich kenmerkt door erven en erfbeplanting in regelmatig ritme van 100 tot 300 m. Typisch profiel: relatief smalle rijweg, eenzijdige bomenrij, eenzijdig fietspad, berm sloten. De weg heeft tot nu toe een lokale functie, hoewel de verkeersdruk sterk is toegenomen.

De *Spoorzone* is de westelijke grens van het plangebied en bestaat uit NS en HSL spoorlijnen, deels op spoordijken. Er zijn meerdere hoog liggende fly-overs die vanaf grote afstand zichtbaar zijn. Nabij het station ligt ook nog (ter plekke diepliggend) het tracé van de Zuidtangent. Er is sprake van druk treinverkeer. Tussen de spoorlijnen en het plangebied ligt een groot NS spooremlacement, met veel rangeerbewegingen. Dit emplacement wordt begrensd door een berm sloten, met ecologisch ingerichte oevers.

De huidige *Bennebroekerweg* is een karakteristieke oost - west polderweg, ter hoogte van het plangebied met weinig bebouwing. Deze weg heeft een typisch profiel: relatief smalle rijweg, koppeling met Bennebroekertocht, eenzijdige bomenrij op talud tussen weg en tocht, eenzijdig fietspad.

De *autosnelweg A4* is een grootschalig voorbeeld van het nieuwe netwerk in de polder. Vanaf de A4 is de openheid van het polderlandschap nu nog goed te ervaren.

Wonen en (agrarische) bedrijvigheid

Het plangebied heeft een agrarische bestemming met bebouwingslinten langs de Bennebroekerweg en de Rijnlanderweg. Ten zuiden van de Geniedijk aan de Rijnlanderweg is een glastuinbouwbedrijf gevestigd. Er zijn ongeveer tien tot elf (kop)kavels in het gebied aanwezig met diverse (bij)gebouwen daarop gesitueerd. De meeste bebouwing is te vinden langs de Rijnlanderweg. Langs de Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg zijn voornamelijk akkerbouwbedrijven gesitueerd. Er zijn ook twee tuinbouwbedrijven aan de Rijnlanderweg gelokaliseerd waarvan een bedekte teelt voert en het andere bedrijf open grond teelt.



Industriële bedrijvigheid

Op de Rijnlanderweg zijn twee transport en opslagbedrijven, een bouwbedrijf, een manage, een machineverhuurbedrijf en een reparatiebedrijf voor aanhangers gevestigd. Al deze bedrijven vallen in de milieucategorie 3. Ook heeft het nutsbedrijf Haarlemmermeer een viertal gasdrukmeet- en regelstation/kast in het plangebied geplaatst. Langs de Bennebroekerweg is een bouwbedrijf gelokaliseerd.

Recreatie

Vanwege de openheid van het plangebied en het huidige grondgebruik vertegenwoordigt het plangebied weinig tot geen recreatieve waarde. De Geniedijk heeft natuurlijk wel een belangrijke recreatieve functie. Daarnaast is de Rijnlanderweg een doorgaande route voor recreanten naar de Ringvaart. Deze ligt ten oosten en zuiden van het plangebied.

3.2 Bodem

De A4 Zone West ligt geheel in zone 1 “landelijk gebied” van de bodemkwaliteitskaart (deze is nog niet vastgesteld door de gemeenteraad).

Opbouw

De bodemopbouw van het gebied is voornamelijk zeeklei. Het gemiddelde lutum gehalte in de bovengrond is 14 procent, het gemiddelde organisch stof gehalte is 4 procent, het gemiddelde lutumgehalte in de ondergrond is 11 procent en het gemiddelde organisch stofgehalte is 3 procent.

Kwaliteit

Uit het vastgesteld bodemsaneringsprogramma 1999-2002 [Provincie Noord-Holland] blijkt dat in het plangebied geen locaties zijn opgenomen in de lijst voor bodemonderzoeken en saneringen. Volgens het gemeentelijke bodembeheerplan is het gebied schoon. Dit geldt voor de bovengrond (tot 0,5 m) en de ondergrond (tot 2,0 m).

Het tracé van de A4, de HSL en de spoorlijn (alle inclusief bermen) en bijbehorende oppervlakte-wateren vallen buiten het plangebied. Hier komen volgens gemeentelijke en provinciale onderzoeken verontreinigingsspots en verdachte deelgebieden voor (zoals dammen, gedempte sloten, en asbestverdachte locaties e.d.)

Het plangebied ligt niet in een bodembeschermingsgebied.

3.3 Cultuur en archeologie

Cultuurhistorie

De Geniedijk is als onderdeel van de Stelling van Amsterdam een Unesco monument en als provinciaal cultuurhistorisch monument het belangrijkste cultuurhistorische object in het gebied. De Geniedijk (lengte 11 km) is aangelegd in de jaren 1891-1897 als keerkade. De Haarlemmermeerpolder is zo groot dat het volledig inunderen van de polder bij een dreiging van een aanval te lang zou kunnen duren. De functie van een keerkade was dat bij inundatie slechts de zuidelijke helft van de polder onder water zou komen te staan. In totaal is circa 20 km keerkade aangelegd; naast de Geniedijk betreft dit dijken in de Wijkmeerpolder en in de Beemster.

De Geniedijk kreeg bij aanleg drie ondersteunende forten; twee aan de uiteinden (Fort bij Vijfhuizen en Fort bij Aalsmeer) en één in het midden (Fort bij Hoofddorp). Batterijen aan de IJweg en de Rijnlanderweg zorgden voor flankerend vuur. De batterij bij de Rijnlanderweg is goed bewaard gebleven.

In de jaren dertig is de eerste doorsnijding gemaakt ten behoeve van de Rijksweg Den Haag-Amsterdam, de huidige A4. Ter verdediging van de doorgang door de dijk zijn drie kazematten aangelegd; een kenmerkend voorbeeld voor kazematten uit die periode is het kanonkazemat Slotertocht Midden; een rechthoekig gebouw dat door aanaarding in het landschap is ingepast.

In de jaren vijftig van de 20e eeuw is de militaire functie van de Geniedijk verloren gegaan. Het eigendom van de dijk en de Forten bij Hoofddorp en Aalsmeer is daarna overgegaan naar de gemeente. Het plangebied maakt deel uit van het nog meest authentieke stellinglandschap. In dit gebied is de openheid van een inundatiepolder nog goed te ervaren.

Langs de Rijnlanderweg is verder een rijke variatie aan boerderijtypes te vinden welke een cultuurhistorische waarde hebben. Het zijn evenwel geen monumenten.

Archeologische waarden

In het Archis-systeem zijn geen archeologische waarden geregistreerd in het plangebied. Volgens de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarde is de trefkans zeer laag en op de Archeologische Monumentenkaart zijn er geen archeologische terreinen in het plangebied bekend.

Natuur

Het ecologische raamwerk van de gemeente Haarlemmermeer bestaat in hoofdzaak uit de Ringvaart en de Geniedijk. Wegen en tochten dienen als dwarsverbindingen in het ecologische raamwerk. De Rijnlanderweg met haar erven, erfbeplanting en eenzijdige bomenrij is in potentie een ecologische corridor. De Geniedijk heeft naast haar cultuurhistorische en recreatieve waarde tevens belang als ecologisch element, en legt een verbinding tussen het plangebied en de Ringvaart.

De gebieden met de hoogste natuurwaarden in het plangebied liggen derhalve voornamelijk bij de Geniedijk. Het resterende plangebied heeft een relatieve lage natuurwaarde aangezien het gebied wordt gedomineerd door akkerbouw.



Geniedijk



Akkerbouw tussen Rijnlanderweg en Spoorlaan

3.4 Flora en Fauna

In het kader van het MER is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten in het gebied. Immers, een ruimtelijke ingreep in het bestaande landschap dient te worden getoetst aan het vigerend natuurbeleid. De belangrijkste wet- en regelgevingen zijn: de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn, de natuurbeschermingswet en de Flora- en Faunawet. De conclusies van deze toetsing zijn de volgende:

Vogelrichtlijn

Op grond van de in 1979 door de Raad van de Europese Gemeenschappen vastgestelde Vogelrichtlijn worden gebieden aangewezen als Speciale Beschermingszone. Deze gebieden maken deel uit van Natura 2000, het Europese initiatief om een ecologisch netwerk van natuurgebieden in Europa duurzaam te beschermen. Daarnaast stelt de richtlijn nadere regels voor de bescherming, het beheer en de regulering van vogelsoorten.

In de nabijheid van de A4-zone West zijn geen Speciale Beschermingszones van de Vogelrichtlijn gesitueerd. In dit kader worden er dan ook geen effecten verwacht.

Habitatrichtlijn

De in 1992 vastgestelde Habitatrichtlijn houdt de verplichting in om habitats en soorten die voor de Europese Unie van belang zijn in stand te houden. Iedere lidstaat moet op zijn grondgebied de gebieden die voor het behoud van de onder de richtlijn vallende habitats en soorten het belangrijkste zijn identificeren en vervolgens aanwijzen als Speciale Beschermingszones.

In de nabijheid van de A4-zone West komen geen Speciale Beschermingszones voor. Voor wat betreft de mogelijk voorkomende vleermuizen worden geen negatief significante gevolgen verwacht. Mogelijke verblijfplaatsen van vleermuizen zullen naar alle waarschijnlijkheid rond de boerderijen aan de Rijnlanderweg zijn. Deze boerderijen zullen niet verdwijnen. Ook de Geniedijk met inbegrip van de fortificaties is een belangrijke verblijfplaats. Het karakter van de dijk zal door de planvorming niet veranderen, waardoor er geen effecten zullen optreden. Door de aanleg van groen in alle alternatieven zal er een gevarieerder voedselgebied voor de vleermuizen ontstaan. In dit kader zijn er dus geen effecten. Ten aanzien van de mogelijk voorkomende soorten de rugstreeppad en de Noordse Woelmuiscan op dit moment nog geen uitsluitsel over de mogelijke effecten worden gegeven. Nader onderzoek ten aanzien van het voorkomen is gewenst. Derhalve is in het voorjaar van 2004 een veldonderzoek uitgevoerd.

Natuurbeschermingswet

Doel van de Natuurbeschermingswet is het geven van wettelijke bescherming aan terreinen en wateren met bijzondere natuur- en landschapswaarden. De Natuurbeschermingswet 2003 zal de huidige wet uit 1998 vervangen. Door de toepassing van de wet kan een gebied als beschermd natuurmonument worden aangewezen. Hierdoor kunnen bedreigingen van de natuur een halt worden toegeroepen, of aan regels gebonden worden. Ook kunnen op grond van deze wet Speciale Beschermingszones worden aangewezen (in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn).

De Natuurbeschermingswet regelt de bescherming van de Speciale Beschermingszones zoals aangewezen in de Vogel- en Habitatrichtlijn. Het plangebied zal hier geen effect van ondervinden aangezien er geen Speciale Beschermingszones in de omgeving van de A4-zone West liggen.

De Flora- en Faunawet

In principe is, op de jachtwetsoorten na, elke inheemse soort in Nederland beschermd. In het kader van het aanvragen voor een ontheffingsvergunning is het belangrijk te weten welke beschermde soorten in de A4-zone West voorkomen.

Uitgaande van de rapporten *'Rekening houden met Habitatrichtlijnsoorten in Noord-Holland'* en *'De President en de natuur'*¹ zal voor een aantal mogelijk voorkomende zoogdiersoorten ontheffing aangevraagd moeten worden. Deze soorten zijn: Mol, Bosspitsmuis, Huis-spitsmuis, Veldmuis, Woelrat en Haas.

Ontheffing

Aangezien op de ontheffingsaanvraag voor de aanleg van het naastgelegen bedrijventerrein De President positief is beslist, bestaat de verwachting dat ook voor de A4-zone West ontheffing zal worden verkregen. De ontwikkeling van het bedrijventerrein zal eerst vanaf 2008 plaatsvinden en de ontheffing is dan eerst nodig.

In het voorjaar van 2004 zal evenwel een veldinventarisatie plaatsvinden waarvan de conclusies beschikbaar zullen zijn bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Vóór de ontwikkeling van het terrein zal worden bezien of de beschikbare gegevens dan nog voldoende actueel zijn.

Voor vogels wordt door LNV geen ontheffing verleend. Dit betekent dat voor vogels aanvullende werkzaamheden moeten worden verricht of werkzaamheden worden beperkt tot buiten het broedseizoen. Deze werkzaamheden hebben betrekking op het ongeschikt maken/houden van het gebied als broedhabitat. Indien zich toch broedvogels vestigen dienen deze delen van het gebied bij de werkzaamheden te worden ontzien tot de jongen vliegvlug zijn.

3.5 Bereikbaarheid

Via de weg

Het wegennet van de Haarlemmermeerpolder is mede door de rechte verkaveling overzichtelijk opgebouwd. De belangrijkste achterlandverbinding - de A4 - loopt als een ruggengraat van de Haarlemmermeer van noordoost naar zuidwest langs Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

De A4-zone-west ligt langs de A4 en heeft momenteel geen directe afslag ter hoogte van het bedrijventerrein. Via de Rijnlanderweg en de N201 is de A4 nu bereikbaar.

In zuidelijke richting kan via de Spoorlaan en de Hoofdweg de N207 (de Leimuiderweg) worden bereikt. De N207 sluit ter hoogte van knooppunt Burgerveen aan op de A4 en de A44.

Ten zuiden van A4-zone west ligt de Bennebroekerweg. Even ten zuiden van deze weg wordt momenteel de Nieuwe Bennebroekerweg aangelegd, een verbinding tussen de N205 en de Rijnlanderweg. Verder ligt aan de westzijde van het terrein, aan de andere kant van het spoor, de Spoorlaan. Dit is een weg die Hoofddorp (Graan voor Visch-zuid) nu verbindt met Nieuw-Vennep-

¹ Voor het bedrijventerrein "de President" is in 2002 door Alterra en Bureau Waardenburg, onderzoek gedaan naar het voorkomen van beschermde dier- en vogelsoorten. De President ligt aan de westzijde van het plangebied en heeft dezelfde eigenschappen als de A4-zone West. Deze gegevens kunnen mede worden gebruikt voor dit plangebied.

Spoorzicht, en in de toekomst wordt doorgetrokken tot de N207. De Rijnlanderweg vormt nu de lokale ontsluitingsweg om naar de Bennebroekerweg en de N201 te komen.

De verkeersintensiteiten in avondspits in 2003

Wegen	Aantallen (mvt per uur)
A4 richting west	7661
A4 richting oost	4933
Rijnlanderweg	1077
Bennebroekerweg	997

Openbaar vervoer

Het NS-station Hoofddorp in de noordwesthoek van het terrein vormt de enige plaats waar openbaar vervoer aangeboden wordt. Hier halteren behalve treinen naar Amsterdam en Den Haag ook de Zuidtangent en lokale bussen.

Langzaam verkeer

Fietsen kan op het fietspad langs de Rijnlanderweg, die van noord tot zuid door het toekomstige bedrijventerrein loopt. Ook langs de Bennebroekerweg is een vrijliggend fietspad aangelegd.

3.6 Geluid, luchtverontreiniging en veiligheid

Geluid

Het plangebied ondervindt geluidshinder van wegverkeer, het spoor, bedrijvigheid en Schiphol (zie ook bijlage 3: het akoestisch rapport) .

Wegverkeerlawaai

Als gevolg van wegverkeer treedt geluidbelasting op in het plangebied. Het gaat hierbij in het oostelijke plangedeelte om de A4. De 50 dBA contour (wettelijke norm Wet Geluidhinder) ligt op dit moment binnen de bestaande reserveringsruimte van 200 meter van de A4. Er liggen geen gevoelige objecten in dit gebied. De Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg, welke in het plangebied liggen, leveren geluidbelasting op de aanliggende woningen.

De woningen in het bestemmingsplan zijn gelegen binnen de zone van de Rijnlanderweg, de Bennebroekerweg en de Rijksweg A4. Het betreft totaal 25 woningen, welke allemaal binnen de zone van de Rijnlanderweg, Bennebroekerweg en A4 liggen.

Geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai in huidige situatie

weg	gemiddelde afstand tot woningen	verkeersintensiteit mvt/etmaal	geluidbelasting etmaalwaarde
Rijnlanderweg	20 meter	5.500	59 dB(A)
Bennebroekerweg	15 meter	8.000	63 dB(A)
Rijksweg A4	970 meter	180.000	53 dB(A)

Luchtvaartlawaai

In de huidige situatie vindt op het plangebied als gevolg van Schiphol geluidbelasting plaats. Over het plangebied lopen meerdere Ke-contouren die variëren van 35 Ke tot 65 Ke. In het Luchtvaartindeling-besluit Schiphol zijn deze opgenomen op een plankaart.

De 25 woningen zijn gelegen tussen de 50 en 60 Ke contouren van de Luchthaven Schiphol op basis van het 5 banen stelsel. De woningen zijn geïsoleerd in het kader van de pre-sanering luchtvaartlawaai Schiphol.

Railverkeerlawaai

De 25 woningen zijn gelegen buiten de zone van 500 meter langs de Schipholspoorlijn (traject 494). De belasting van het spoor op de woningen bedraagt circa 45 dB(A) (peiljaar 2002).

Industrielawaai

De geluidbelasting van bestaande bedrijvigheid in het plangebied is beperkt. Het gaat hierbij om een geluidbelasting van bedrijven die vallen in de categorie 3 bedrijvigheid.

Uit de MER-rapportage komt verder naar voren dat het luchtvaartlawaai het meest bepalend is voor de geluidbelasting op de woningen in het plangebied. De woningen die in de 60 tot 65 Ke contour liggen ondervinden hiervan de meeste hinder.

Luchtverontreiniging

Uit metingen van de provincie Noord-Holland blijkt dat de wettelijke normeringen voor concentraties van stoffen in de Haarlemmermeer de wettelijke normen niet overschrijden. Voor het traject Burgerveen-Hoofddorp zijn de emissies als gevolg van het wegverkeer voor 1999 berekend. Ook is de situatie afgezet tegenover de situatie in 2010. De normen zijn niet getoetst ten opzichte van de eisen die voortvloeien uit het Besluit luchtkwaliteit. De resultaten uit dit onderzoek geven aan dat de emissies in 1997, met uitzondering van CxHy (bij 2x5 rijstroken), CO₂ en BaP, hoger zijn dan in 1997.

Voor de ontwikkelingen rond de luchtkwaliteit van Schiphol zijn in de Milieukwaliteitsrapportage van provincie Noord-Holland enkele uitspraken gedaan. De laatste jaren wordt de luchtkwaliteit voor drie stoffen NO₂, CO en PM₁₀ (fijn stof) gemeten in de meetnetten van het RIVM, de GG&GD Amsterdam en provincie Noord-Holland.

Uit deze metingen blijkt dat het jaargemiddelde van deze stoffen vanaf 1991 tot 2000 rondom Schiphol daalt en dat de concentraties onder de gestelde grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit liggen.

In 2010 is bij de berekeningen voor het traject Burgerveen-Hoofddorp van de A4 sprake van een achtergrondconcentratie van NO_x van 29 µg/m³ (wettelijke norm is 40 µg/m³). De overschrijdingsafstand van NO₂, is 92 meter. De emissies van de onderzochte stoffen in 2010 zijn met uitzondering van CHy (bij 2x5 rijstroken), CO₂ en Bap zijn lager dan in 1997.

Voor 2020 zijn op dit moment geen gegevens beschikbaar. In het kader van de Traject-nota/MER A4 worden voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling (2020) berekeningen voor lucht uitgevoerd.

Externe veiligheid

In de huidige situatie mogen over de A4 gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Door Rijkswaterstaat Noord Holland zijn in het jaar 2001 tellingen uitgevoerd om het jaartransport gevaarlijke stoffen te bepalen. Op basis daarvan is de jaarintensiteit per routedeel berekend. Op basis van deze tellingen komt naar voren dat de grenswaarde voor het individueel risico langs de A4 niet wordt overschreden.

Over het spoor worden momenteel geen gevaarlijke stoffen vervoerd.

Evenwijdig aan de A4 en de Geniedijk liggen gastransportleidingen en op 400 meter ten westen van de A4 en daar evenwijdig aan ligt een transportleiding voor olie.

De aanwezigheid van Schiphol heeft eveneens gevolgen voor de externe veiligheid van het studiegebied. In het Luchthavenindelingbesluit 'Schiphol 2003' zijn de beperkingengebieden (ruimte, hoogte, risico e.a.) voor Schiphol weergegeven. In de veiligheidssloopzone en de zone individueel risico 10⁻⁶ zijn in het plangebied geen bedrijven of woningen aanwezig. Dat geldt wel voor de zone beperkingen geluid en veiligheid, waar bestaande geluidgevoelige objecten gehandhaafd kunnen blijven. Zie hiervoor ook paragraaf 4.2.

4 Programma en randvoorwaarden

4.1 Programma

De A4 Zone West biedt alléén plaats aan Schiphol gebonden bedrijvigheid. Zoals in het Structuurplan A4-zone West is aangegeven zijn er -op termijn- vijf verschillende bedrijvenlocaties te onderscheiden:

- 1 *Logistieke Bedrijven*
Dit beslaat het grootste deel van de A4-zone West (ca.147 ha). Deze locatie is grotendeels aangewezen als logistiek bedrijventerrein voor de logistieke bedrijven die afhankelijk zijn van Schiphol.
- 2 *Bedrijven in groen*
Aan de noordoostzijde is ruimte gereserveerd voor 'bedrijven in het groen'. Ook hier is ruimte (9 ha.) voor Schipholgebonden bedrijven. Vanwege de ligging nabij de Geniedijk is de bedrijvendichtheid lager. De bedrijven liggen derhalve meer in het groen.
- 3 *Rijnlanderweg*
Langs de Rijnlanderweg is een zone van 125 meter aan beide zijden van de weg open gehouden voor extensieve bebouwing. Omdat hier geen nieuwe woningbouw mogelijk is (zie paragraaf 4.2) biedt deze zone van ca 15 ha ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid die ondersteunend is aan de logistieke Schipholgebonden bedrijven en aan recreatieve voorzieningen (bijvoorbeeld horeca, en fitnessfaciliteiten). Deze recreatieve voorzieningen zijn ondersteunend aan het bedrijventerrein of aan de recreatieve route die de Rijnlanderweg gaat worden. Detailhandel, geluidsgevoelige functies (kinderopvang) en zelfstandige kantoren horen hier niet thuis.
- 4 *Kantoren*
Deze Schipholgebonden kantoren (en voorzieningen) zijn gedacht voor **na** de bestemmingsplanperiode in de noordwest hoek van het plangebied (18 ha.), nabij het stedelijk knooppunt NS-station Hoofddorp.
- 5 *Railoverslag (OLS)*
Een railoverslag maakt deel uit van het logistieke bedrijventerrein. Nabij het spoor wordt de mogelijkheid geboden om Schiphol gerelateerde vracht en vracht van de bloemenveiling, eventueel na behandeling in de A4 Zone West, over te slaan op het spoor. De exacte locatie en grootte van de overslag kan nog niet worden bepaald.

Kenmerken van het bedrijventerrein

De hele bedrijvenlocatie is onderdeel van ruimtelijke economische ontwikkeling in de Schipholregio. De Ruimtelijke Economische Visie Schipholregio dient als uitgangspunt voor de uitwerking hiervan.

Kwaliteit als leidraad

Kwaliteit van een werklocatie komt tot stand door de ontwikkeling van het terrein af te stemmen op de randvoorwaarden, wensen en mogelijkheden van de doelgroepen (groep van toekomstige bedrijven) van de locatie. Aangezien de ontwikkeling op middellange termijn zal plaatsvinden, is dit specifieke inzicht nog beperkt. Daarom moet bij de verdere planontwikkeling onderzoek gedaan worden naar deze randvoorwaarden, wensen en mogelijkheden. Wel is ongeveer bekend wat voor type bedrijven zich op het terrein zullen vestigen.

De beoogde bedrijven

Bron: SADC, Doelgroepnotitie A4-zone

Ontwikkelingen in de logistiek en de invloed op internationale vestigingen

In de logistieke sector heeft zich een globaliseringproces voltrokken waarbij de kleine spelers (vaak voorheen Nederlandse logistieke dienstverleners) grotendeels opgegaan zijn in een aantal zeer grote internationale spelers (Danzas, Exel, Panalpina, EGL, Emery Worldwide, TNT etc). De logistieke activiteiten worden steeds effectiever uitgevoerd; integrators verzorgen de kleinere en spoedzendingen; expeditie en luchthaven gerelateerde logistiek vindt op of in de nabijheid van luchthavens plaats; de overige logistiek bij havens of in het achterland. Voor het grootste deel van de aan luchtvracht gerelateerde activiteiten geldt dat er in de logistieke centra assemblage, toegevoegde waarde en repair activiteiten (reverse logistics) uitgevoerd worden. Door de ontwikkeling van ICT systemen krijgen de logistieke dienstverleners een steeds prominenter rol in de totale goederenstroom van internationale bedrijven; een aantal dienstverleners beheert al dedicated Europese logistieke centra voor multinationals.

Logistieke dienstverleners zijn zeer kostenbewust; de concurrentie is sterk en de marges zijn klein. Indien ze zich vestigen op locaties nabij internationale luchthavens dan is dat enkel voor die projecten waarbij snelheid onontbeerlijk is. Concurrerend voor de Schiphol regio zijn vooral Frankfurt en Parijs, en in een aantal gevallen ook de regionale luchthavens.

De toenemende uitbesteding van logistiek leidt er toe dat de groep internationale bedrijven die een eigen Europees Logistiek Centrum (ELC) opzet kleiner wordt. Degene die kiezen voor een eigen ELC doen dat vaak alleen nog voor dat deel van hun producten dat speciale behandeling vereist of zeer kostbaar is. Luchthavenregio's zijn aantrekkelijk voor deze projecten. De Schiphol regio onderscheidt zich daarin ook van haar concurrenten. Niet alleen kunnen de bedrijven nauw contact onderhouden met de logistieke dienstverlener die de overige producten voor ze verwerkt en/of transportdiensten onderhoudt; uit kosten oogpunt en efficiëntie kiezen bedrijven er ook vaak voor om het ELC te combineren met kantooractiviteiten. De Schiphol regio is hier bij uitstek geschikt voor, zij biedt een mainport en een internationale stad met een keur aan voorzieningen, en daarnaast natuurlijk locaties waar het mogelijk is om deze activiteiten te combineren.

De toegevoegde waarde van de A4 zone voor de ELC, de gemengde en kantoor activiteiten.

De A4 zone is strategisch gelegen ten opzichte Schiphol en haar vrachtarealen, en derhalve een zeer geschikte locatie voor luchthavengebonden logistieke projecten. Een deel van het gebied is goed toegankelijk per openbaarvervoer (NS station en Zuidtangent) en grenst direct aan de snelweg corridor Rotterdam – Schiphol - Amsterdam en haar woongebieden.

Samenvattend zijn de doelgroepen voor de A4 zone de volgende:

1. ELC van logistieke dienstverleners
2. Eigen ELC van internationale bedrijven
3. Gemengde functies: logistiek gecombineerd met b.v call centra, trainings activiteiten, hoofdkantoren, marketing & sales, etc.
4. Separate op Europa gerichte kantoorvestigingen (nabij station Hoofddorp)

Uit bovenstaande blijkt dat het belang om logistieke projecten (uitbestede en self operated ELC) aan te trekken groot is om de regio aantrekkelijk te houden voor een keur aan internationale functies. Echter enkel het aanbieden van een locatie dicht bij de vrachtarealen is niet genoeg. De relatief hoge grondkosten in vergelijking tot de meer perifere Europese locaties, en de vaak vergelijkbare of gunstigere vestigingsfactoren elders in Europa, maken dat we ons in de A4 zone moeten concentreren op efficiënte infrastructurele oplossingen die er toe leiden dat de snelheid waarmee de hoogwaardige en tijdskritische goederen doorgeleverd kunnen worden vergroot wordt.

Om dit te bereiken zijn door Schiphol en SADC een tweetal oplossingen bedacht welke zich op dit moment nog in de studiefase bevinden.

- De A4 zone wordt middels een ongestoorde verbinding (een separate weg of de Zuid-Tangent?) die enkel door transportvoertuigen gebruikt mag worden via de West-lob van SLP direct verbonden met de vrachtarealen van Schiphol. Op deze manier kunnen de producten die aan en afgeleverd moeten worden bij de luchtvracht afhandelaars binnen een zo kort mogelijk tijdsbestek verwerkt worden in de logistieke centra.
- In de A4 zone wordt een railterminal aangelegd voor tijdskritische goederen die aansluit op het huidige spoornetwerk. Een deel van de goederen, die anders van en naar Europese bestemmingen over de weg vervoerd zou worden, kan dan met snelle vrachtreinen getransporteerd worden. Nu er in Europees verband steeds meer nadruk gelegd wordt op het ontwikkelen van snelle railverbindingen voor vracht, en een aantal concurrerende regio's hier ook serieus mee bezig is, wordt de noodzaak om hierop aan te sluiten steeds groter. Als we als regio nu niet meedoen is voor jaren de kans verkeken en zullen we zeker marktaandeel verliezen.

Indien bovenstaande maatregelen in de A4 zone verwezenlijkt kunnen worden dan zal het gebied niet alleen bijdragen aan de economische groei in de regio; het zal ook de mainport positie van Schiphol versterken.

Type bedrijven

Het terrein is gericht op Schipholgebonden bedrijvigheid (volgens de definitie Streekplan Noord-Holland Zuid). De grootte van het terrein maakt een interne zonering en segmentering mogelijk en wenselijk. Er kunnen verschillende soorten logistieke bedrijven worden gehuisvest. Bijvoorbeeld 'Value Added Logistics' en Schipholgebonden bedrijven waar bijvoorbeeld logistieke bedrijfsactiviteiten gecombineerd worden met kantoorfuncties en kennisfuncties zoals research en training. (zie ook het kader 'De beoogde bedrijven' van het SADC)

Met name het percentage kantoren dient voor logistieke bedrijven beperkt te zijn. Het gaat daarbij in principe om de administratieve, verkoop- en financiële afdelingen van een bedrijf. Uitgangspunt is dat op in de A4-zone West gemiddeld maximaal 20% van de bedrijfsvloeroppervlakte bestemd mag zijn voor kantoren.

Voorzieningen

Op de bedrijvenlocatie worden alleen die voorzieningen opgenomen die een directe relatie hebben met de bedrijven op het terrein. De (bestaande bebouwing langs de) Rijnlanderweg biedt hiervoor kansen. Bijvoorbeeld kan worden gedacht aan horeca en fitness. Daar is ook ruimte voor vergader- en trainingsfaciliteiten en een facility-point voor de parkmanagement-organisatie. Verder wordt ten behoeve van de informatievoorziening gedacht aan servicepoints bij de toegangswegen van het bedrijventerrein.

Langs de A4 wordt gedacht aan één of twee reclamemasten van maximaal 25 meter hoog. Deze zullen uitgevoerd worden conform de masten op Schiphol zoals die langs de A4 staan. Deze masten staan minimaal 100 meter vanaf het hart van de A4. Ruime afstand (ca 1 km) zal worden bewaard tot de Geniedijk. Bij de keuze voor de plaats van een reclamemast wordt rekening gehouden met de verkeersveiligheid.



Milieuaspecten en duurzaamheid

Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de locatie. Daarbij gelden de randvoorwaarden en ambities uit gemeentelijk milieubeleid (zie paragraaf 2.3). Accenten liggen met name op het gebied van intensief ruimtegebruik, water, groen, energie en parkmanagement. In het MER A4 Zone west wordt hier verder op ingegaan. In de milieuparagrafen van de latere deelaspecten van het bestemmingsplan zullen de milieudoelstellingen in detail verder worden vastgelegd. Aan de onafhankelijke commissie voor de MER zullen deze deelaspecten ter advisering worden voorgelegd.

Flexibel plan

Een duurzaam plan voor het bedrijventerrein bezit de flexibiliteit om zo goed mogelijk in te kunnen spelen op (veranderende) wensen van de bedrijven, ook op langere termijn. Dit betekent ook dat het bestemmingsplan hiertoe de nodige ruimte biedt. De bestemming bedrijven zal -als er meer duidelijkheid is- nader uitgewerkt worden. Het gaat hierbij niet alleen om kavelgrootte, maar ook om de differentiatie in het aanbod in milieus (zonering).

Leef en woonomgeving

- Uitgaande van de type locatie worden bedrijven verwacht in de milieuklassen 1 t/m 3 en eventueel 4. Klasse 5 wordt niet toegestaan. Meer exacte mogelijkheden, beperkingen en de zonering zijn in het MER in kaart gebracht.
- Voor kantoren is een gemiddeld geluidsbeeld van 40 dBA (rustig) richtinggevend. Voor de logistieke functies is dit 50 dBA (levendig).

Voor de zonering van het bedrijventerrein is richtinggevend dat de bestaande woningen langs de Rijnlanderweg geen hinder mogen ondervinden van de bedrijvigheid. (geluidbelasting maximaal 50 dBA)

Fasering

De ontwikkeling van de locatie beslaat een lange termijn. Langer dan de geldigheidsduur van dit bestemmingsplan. Hierdoor is een fasering nodig, die sturing geeft aan de ontwikkeling van het gebied. Belangrijke factor hierbij is de ontwikkeling van de infrastructuur. De capaciteit hiervan bepaalt, samen met de economische ontwikkeling, het tempo van de invulling van de A4 Zone West.

Een aansluiting van het bedrijventerrein op de A4 is noodzakelijk voor de start van de ontwikkeling van de A4 Zone West. Het gebied wordt dan ontsloten via (een deel van) de Nieuwe Bennebroekerweg. De ontwikkelingen starten in de west lob van de A4 Zone West, omdat hier de beperkingen van het LIB gering zijn. De interne hoofdontsluiting zal dan ook in eerst instantie via dit gebied lopen. Om een goede verbinding met Schiphol te maken, kan het OLS mogelijk via de parallelbaan van de A4 worden aangelegd, vooruitlopend op een mogelijk definitief tracé.

In de onderstaande tabel is de voorgenomen fasering van het terrein tot aan het eind van de planperiode opgenomen. Er wordt vanuit gegaan dat er jaarlijks circa 8 ha wordt uitgegeven. Er werken in 2013 ruim 4.700 mensen in de A4-zone West.

Mogelijke uitgifte in de planperiode

	totaal uitgeefbaar	mogelijk uitgegeven in planperiode					
		2008	2009	2010	2011	2012	2013
logistieke bedrijven	147 ha	7 ha	14 ha	21 ha	28 ha	37 ha	46 ha
Rijnlanderweg	15 ha	0,6 ha	1,2 ha	1,8 ha	2,4 ha	3 ha	3,6 ha
bedrijven in groen	9 ha	-	0,5 ha	1 ha	1,5 ha	2 ha	2,5 ha
kantoren	18 ha	-	-	-	-	-	-
TOTAAL	190 ha	8 ha	16 ha	24 ha	32 ha	42 ha	52 ha

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat er aan het eind van de planperiode (2013) 52 ha van de in totaal 190 ha kan zijn uitgegeven. Dat is ruim een kwart van de capaciteit. In de periode daarna wordt -afhankelijk van de economische situatie- de rest uitgegeven.

Door de huidige economische ontwikkeling en de bestaande capaciteit voor kantoorlocaties in de Schipholregio is het **niet** te verwachten dat in de A4 Zone West kantoren worden ontwikkeld in de komende 10 jaar. In de Rijnlanderweg zone kunnen op beperkte schaal wel ontwikkelingen plaatsvinden, bijvoorbeeld in de vorm van voorzieningen. De ontsluiting achter en parallel aan de Rijnlanderweg zone is hiervoor nodig.

4.2 Randvoorwaarden

Locatiebeleid

In het kader van het tot voor kort nog gebruikte locatiebeleid wordt het grootste deel van het plangebied getypeerd als C-locatie. Op deze locaties zijn solitaire kantoorvestigingen niet toegestaan. In dit plan wordt naar de geest van dit oude locatiebeleid gewerkt. Dat wil zeggen dat we arbeids-intensieve bedrijven en voorzieningen plaatsen in de nabijheid van openbaar vervoerknooppunten. De logistieke -arbeidsextensieve- bedrijven lokaliseren we op goed met de vrachtauto bereikbare plekken in het plangebied. Voor de bijbehorende parkeernormen zal de nota 'Parkeren in de Haarlemmermeer' (deelrapport werken) richtinggevend zijn.

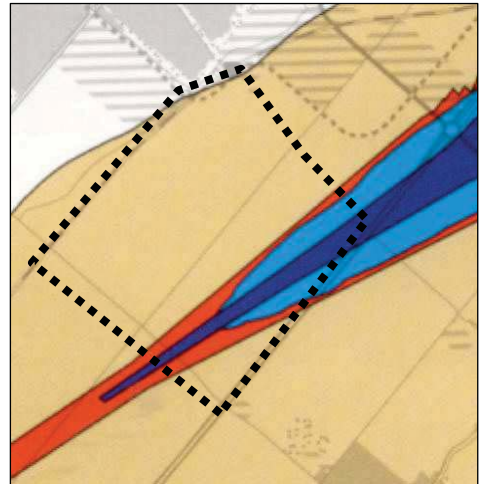
Logistieke bedrijvigheid

Logistieke bedrijvigheid stelt enkele specifieke eisen aan de locatie. Dit betekent onder andere voldoende brede infrastructuur, met een zo kort mogelijke verbinding naar de snelweg. Voor deze locatie geldt dat een korte en snelle verbinding met Schiphol gewenst is. Een efficiënte kavellindeling is noodzakelijk. Rechte kavels zijn een pré. De logistiek heeft ruimte voor loading docks nodig met draai en keer ruimte. De verhouding dock – gebouw is hierbij ongeveer 1 - 3. SLP dient hierbij als voorbeeld. Hier zijn kavels tot rond de 5 hectare ingepast. Bij SLP is men uitgegaan van een diepte van de bebouwing van circa 90 meter.

Luchthaven Indelingbesluit (LIB)

Het hele plangebied valt binnen het beperkingengebied van het Luchthaven Indelingbesluit. Een deel van het gebied gelden beperkingen rond bebouwing. Dit is onder te verdelen in sloopzones voor veiligheid (paars) en geluid (blauw) en de zogenaamde 10-6 contour (rood). In het onderstaand kader is een overzicht opgenomen van de uitgangspunten, de regeling in het LIB en het beleid omtrent de verklaring van geen bezwaar per zone.

De A4-zone is ook genoemd in de brief 'Pronk' van 23 november 2001, waarin voor de Schipholzone aangegeven staat hoe ruimtelijk om te gaan met het groepsrisico en de economische functie van de Mainport. De A4-zone wordt in die brief uitgezonderd van de algemene beleidslijnen uit het LIB. Er mag meer.



Veiligheidszones en contouren

Zone in LIB	Uitgangspunt	Regeling in het LIB	Beleid van verklaring van geen bezwaar ²
Veiligheidssloop- zone IR 10 ⁻⁵ 	Nee, tenzij	Alleen bestaande kantoren of bedrijven. Geen verhuisplicht voor bewoners. Het gaat om bestaande bebouwing met legaal gebruik of een bouw- vergunning voor 20-2, voor 20-8 aanvang van de bouw	Geen nieuwe gebouwen dus er mag niet van afgeweken worden
Geluidssloopzone 	Nee, tenzij	Geen nieuwe gebouwen. Geen verhuisplicht van bewoners Alleen bestaande kantoren en bedrijven mogen bestaan.	Afwijkingen zijn mogelijk voor: • kantoren 600 m² • bedrijven 2000 m² Voorwaarde van schipholgebonden: duidelijke relatie met de luchthaven Schiphol, volgens de criteria bestuursforum
Veiligheidscontour IR 10 ⁻⁶ 	Nee, tenzij	Geen nieuwe gebouwen. Geen verhuisplicht van bewoners Alleen bestaande kantoren en bedrijven mogen bestaan.	Afwijkingen zijn mogelijk voor: • kantoren 600 m² • bedrijven 2000 m² Voorwaarde van schipholgebonden: duidelijke relatie met de luchthaven Schiphol, volgens de criteria bestuursforum
Zone beperkingen geluid en veiligheid 	Nee, tenzij	Geen nieuwe gebouwen voor wonen, onderwijs en gezondheidszorg	Afwijkingen voor veiligheid zijn mogelijk voor: 1. herbouw van woningen mits: • geen uitbreiding woningvoorraad • Verbetering geluidbelasting • Ontrekken kwetsbare bestemming 2. bedrijfswoningen • noodzaak aantonen 3. woningbouw open gaten • Lintbebouwing max. 3 - stedelijk gebied 25 4. wijziging "kwetsbare functie" • belang aantonen • maximaal 25 woningen • maximaal 3 in lintbebouwing 5. herstructurering stedelijk gebied • geen woningtoename

² Verklaring van geen bezwaar procedure met aanvraag door gemeente is onderdeel van de procedure voor de bouwvergunning, aanlegvergunning of het vrijstellingsbesluit. Bron Handleiding Inspectie Milieuhygiëne Ministerie van VROM.

Daarnaast zijn er in het LIB *hoogtebeperkingen* aangegeven. Deze lopen van circa 20 meter in het noorden tot circa 60 meter in het zuiden. Ook hier geldt dat via ontheffingen (waarschijnlijk) andere hoogtes toegestaan zijn.



kaart hoogtebeperkingen LIB



kaart vogelprotectiegebied LIB

Als laatste ligt de A4 Zone West binnen het *vogelprotectiegebied*. Dit betekent onder andere dat er geen oppervlakten van meer dan 3 hectare aaneengesloten open water of moerasgebieden gemaakt mogen worden. Ook hier geldt weer dat ontheffing mogelijk is, als aangetoond wordt dat de vogel aantrekkende werking niet groter wordt.

Schipholgebondenheid

Het gebied maakt deel uit van de Schipholzone, waar een zeer selectief vestigingsbeleid geldt. In dit gebied mogen alleen bedrijven en kantoren zich vestigen die Schipholgebonden zijn:

Door het Bestuursforum Schiphol zijn de volgende criteria vastgesteld voor Schipholgebonden bedrijven (zie ook het Streekplan Noord-Holland Zuid in paragraaf 2.2):

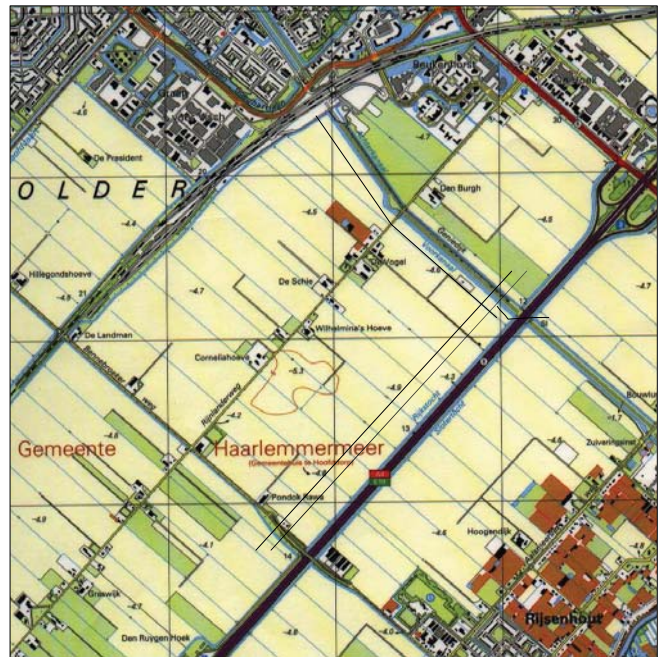
1. bedrijven waarvan de inkomende en/of uitgaande goederenstroom minimaal 25% luchtvracht bevat (in waarden of in volume);
2. bedrijven die vanwege hun Europese distributiefunctie (met name ten aanzien van onderdelen) dagelijks een inkomende en/of uitgaande luchtvrachtstroom met een hoge mate van urgentie hebben;
3. bedrijven die onderdeel uitmaken van de aan de luchthaven gerelateerde logistieke keten en daardoor van strategisch belang zijn;
4. bedrijven afkomstig uit de luchtvaartindustrie;
5. bedrijven die op het luchthavenareaal gevestigd zijn en zich moeten hervestigen;
6. buitenlandse ondernemingen waarvoor het werkingsgebied van het Schipholconvenant de eerste vestigingsplaats in Nederland of Europa wordt (de kraamkamer functie).

Zonering bedrijven

Het milieubeleid en de daarop gebaseerde regelgeving spelen een grote rol bij het ruimtelijk ordeningsbeleid. Via beide beleidsterreinen is de bescherming van de kwaliteit van de (leef)omgeving aan de orde. Het ruimtelijke ordeningsinstrument daarvoor is het aangeven van de situering van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies ten opzichte van elkaar (milieuzonering). In de toelichting bij een bestemmingsplan dient aangegeven te worden op welke wijze aan dat beleid gestalte wordt gegeven, waarbij ook rekening gehouden moet worden met harde en minder harde richtlijnen, die op basis van milieuhygiënische criteria in de jurisprudentie ontwikkeld zijn. Het aanhouden van afstanden tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is in een groot aantal gevallen voldoende om de wederzijdse overlast te voorkomen. De bedrijven kunnen behoren tot de categorieën 1 t/m 4. Uitgangspunt is dat de bestaande woningen in het gebied geen hogere geluidsbelasting ondervinden dan 50 dBA. In de Rijnlanderwegzone worden alleen weinig overlast veroorzakende bedrijven toegestaan in de categorie 1 en 2.

Leidingen

In het plangebied liggen evenwijdig aan de A4 twee hoofdaardgastransportleidingen en een transportleiding voor olie. Deze leidingen behoren tot hoofdverbinding IJmond-Rijnmond en zijn in het streekplan aangemerkt als landelijke leidingstrook. Vanwege veiligheidsvoorschriften zijn hier beperkingen opgenomen ten aanzien van de bebouwing. In een zone van 35 meter aan weerszijden van de hoofdaardgastransportleidingen mag niet worden gebouwd. Daarenboven moet nog rekening worden gehouden met een veiligheidsafstand van 55 meter, waarbinnen geen ingrijpende stedenbouwkundige ontwikkelingen mogen plaatsvinden, waarbij sprake is van concentraties van personen. Dit resulteert in een totale toetsingszone van 175 meter. Voor de gewone aardgastransportleidingen die gelegen zijn evenwijdig aan de Geniedijk zijn andere normen van toepassing. De toetsingsafstand bedraagt hier 30 meter. Afwijking is mogelijk in specifieke gevallen, echter met inachtneming van een minimale bebouwingsafstand.



globale aanduiding van de gas en olieleidingen

Watersstructuur

De vernieuwde eisen die aan het watersysteem worden gesteld na de vierde nota waterhuishouding hebben ook gevolgen voor de A4 Zone West. Om een goed functioneren watersysteem te realiseren wordt door het Waterschap een norm van 11% bergend oppervlak aangehouden. Dit water moet onderdeel zijn van of aangesloten zijn op het hoofdwatersysteem. Voor de A4 Zone West betekent dit minimaal 42 hectare bergend oppervlak. Waar het water komt zal in nauw overleg met het Waterschap bestudeerd worden en in de uitwerkingsplannen aangeduid worden. Zie ook hoofdstuk 6.

5 Het plan

5.1 Inleiding

Om ruimtelijke uitgangspunten voor langere termijn vast te leggen is er een Ruimtelijk Kader voor de A4-zone opgesteld. Dit Ruimtelijk Kader vormt de basis voor de ruimtelijke keuzes in de MER en het bestemmingsplan. Het zal uitgewerkt worden in verkavelings-, inrichtingsplannen en in de uit te werken bestemmingen van dit globale bestemmingsplan..

Dit *ruimtelijk kader* vormt dus de basis voor de gedachtevorming over de inrichting van het gebied. Aangezien de start van de realisatie van het terrein nog lang op zich laat wachten (mogelijk pas in 2008) is het ruimtelijk kader, zoals dat in de volgende paragrafen beschreven wordt, met name bedoeld als denkkader voor de verdere ontwikkeling en de eindfase. En moet dus **niet** gezien worden als een definitief plan.

Het Ruimtelijk Kader is opgesteld in overleg met de Schiphol Area Development Company (SADC) en Schiphol Real Estate (SRE).

5.2 Analyse

Karakteristiek voor oorspronkelijke agrarische landschap van de Haarlemmermeer is de openheid. Ook voor de A4 Zone West is dit de meest in het oogspringende eigenschap die het gebied karakteriseert. Bij de omvorming van agrarisch cultuurlandschap naar bedrijven- en kantorenlocatie wordt deze openheid grotendeels teniet gedaan.

Het landschap van de A4 Zone West biedt echter meer ruimtelijke eigenschappen om bij de omvorming als karakteristiek uitgangspunt mee te nemen. Door (een aantal van) deze aspecten bij de planvorming zorgvuldig mee te ontwerpen kan een bedrijventerrein ontstaan, dat 'typisch Haarlemmermeers' is en een polder eigen ruimtelijke kwaliteit heeft, waardoor het zich onderscheidt van een bedrijventerrein op een willekeurige andere locatie. Hieronder zijn deze kwaliteiten beschreven.

Procenten lucht in het perspectief

De grote hoeveelheid 'lucht' in het perspectief is kenmerkend voor het open polderlandschap. De luchten van de oud-Hollandse landschapsschilders zijn niet voor niets wereldberoemd. Ook voor het landschap van de A4 Zone West is het percentage lucht in het perspectief karakteristiek. Door ruimte te houden voor dit perspectief, door lange rechte hoofdwegen met een royaal profiel, kan de suggestie van openheid in het bedrijventerrein behouden blijven. Een slotenpatroon van lange rechte watergangen tot aan de randen van het plan geeft doorzichten die dit gevoel van openheid versterken.

Schaal

De verkaveling in kavels van 200 bij 1000 meter is kenmerkend voor de Haarlemmermeer. Plaatselijk zijn in de A4 Zone West deze kavels onderverdeeld in kleinere kavels, waar door de maat hier afwijkt. Bij de Geniedijk wijkt de verkaveling af door de schuine ligging en de doorsnijding van de Geniedijk. De kenmerkende schaal en schaalverschillen worden in het Ruimtelijk Kader verwerkt.

Maatverhouding

In de maatverhouding zijn drie maten te herkennen. De grootste maat in de A4 Zone West is die van een blok kavels ingesloten door de Bennebroekerweg, Rijkstocht, Geniedijk en Rijnlanderweg. Dit blok is 1900 bij 1000 meter. De middelste maat is de maat van een kavel: 200 bij 1000 meter. Deze maat is kenmerkend voor de Haarlemmermeer. Op deze kavels verbouwd de Haarlemmermeerse boer zijn bieten, graan, enzovoorts. De kleinste maat is de maat van een erf langs de Rijnlanderweg. Deze kavels zijn 125 meter diep en verschillend van breedte. Deze maten zijn leidraad bij het op te stellen verkavelingsplan.

Ritme

Het ritme van de Haarlemmermeer en de A4 Zone West wordt bepaald door de kavelmaat. Hierdoor ontstaat een opeenvolging van kavels om de 200 meter in noord zuid richting en om de 1000 meter in oost west richting. Door in de verkaveling gebruik te maken van deze kavelmaat kan het ritmisch karakter van het landschap behouden c.q. versterkt worden.

Randen

Door de grote openheid van de kavels in de A4 Zone West zijn de randen bepalend voor het ruimtelijke beeld van de A4 Zone West. Hiermee zijn de Rijnlanderweg, de A4, de Bennebroekerweg, de Geniedijk en de spoorlijn de meest beeldbepalende elementen in de A4 Zone West.

Door deze elementen zorgvuldig vorm te geven en te versterken kan (een deel van) het karakter van de A4 Zone West behouden blijven. Het langgerekte slotenpatroon tussen de bedrijven maakt het mogelijk deze randen van het gebied te blijven ervaren.

Grote maat

Typisch voor de A4 Zone West is de grote maat van twee blokken van 1000 bij 1900 meter. Deze grote maat is uitgangspunt bij de inrichting van de A4 Zone West. De bedrijven worden opgezet als grootschalige vestigingen. In de velden is plaats voor grootschalige logistiek. Het landschap verdicht wel, maar behoudt zijn grootschaligheid door de lang gerektheid van wegen en watergangen.

Deze landschapskenmerken naar de A4 Zone West zijn bepalend geweest voor het Ruimtelijk kader van de A4-zone west. Hierna wordt verder ingegaan op enkele belangrijke sectorale planuitwerkingen: Hoe gaan we in dit plangebied om met verkeer, water en waar komen de verschillende functies.

5.3 Verkeer

Bij de ontwikkeling van de N201 ontstaat een nieuw knooppunt langs de A4 in het verlengde van de Nieuwe Bennebroekerweg. Met het doortrekken van de Nieuwe Bennebroekerweg tot aan de A4 ontstaat zo een verbinding tussen Schiphol/Aalsmeer en Hoofddorp zuid via een aansluiting op de A4. In de toekomst wordt rekeninggehouden met een verbreding van de A4. Hoe die verbreding vorm gaat krijgen is nu nog onderwerp van studie door RWS. Een parallelstructuur is onderdeel van deze studie. Hierbij moet het verkeer bij Schiphol en Burgerveen kiezen of het door wil (binnenste banen) of dat het naar Hoofddorp of Nieuw-Vennep moet (buitenste banen). Deze parallelstructuur maakt vermoedelijk een nieuw knooppunt ter hoogte van Beukenhorst Oost-oost, of ter hoogte van de A4 Zone West mogelijk. Bij de ontwikkeling van zowel Beukenhorst Oost-oost, als de A4 Zone West zal dit knooppunt ook hard nodig zijn, om congestie elders in het gebied te voorkomen. De noodzaak en optimale ligging van de knooppunten met de A4 wordt in het Raamplan Oostflank (par. 2.3) nader aangegeven. In elk geval is het door middel van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk om in de planperiode het knooppunt bij de Bennebroekerweg te verschuiven naar het zuiden, zodat er een rechte aansluiting op deze weg komt. Op termijn zal ook deze Bennebroekerweg verdubbeld worden naar 2x2 rijstroken.

Voor de capaciteitsvergroting van de A4 wordt in elk geval een zone van 250 meter langs de autosnelweg gereserveerd om een parallelle baan met drie rijstroken te realiseren. Tevens maken we dit mogelijk binnen de planperiode door middel van een wijzigingsbevoegdheid

Ontsluiting aan de achterzijden van de Rijnlanderweg zone maakt het mogelijk om nieuwe functies in de Rijnlanderweg zone te ontsluiten, zonder de Rijnlanderweg te hoeven belasten. Hierdoor is verbreding van de Rijnlanderweg niet nodig, waardoor langdurige verwervingsprocedures ten behoeve van een dergelijke verbreding niet aan de orde zullen zijn.

Op korte termijn -binnen de planperiode- worden de ontsluitingswegen achter de kavels van de Rijnlanderweg met elkaar verbonden om tijdelijk het verkeer van Beukenhorst Oost-oost via deze wegen naar de A4 te sturen.

Op langere termijn, kan zo mogelijk de doorgetrokken Van Heuven Goedhartlaan als hoofdontsluiting van de A4 Zone West en Hoofddorp zuidoost worden. Deze weg wordt in de uitwerkingsplannen ruimtelijk niet onmogelijk gemaakt. Twee noord-zuid verbindingen ontsluiten de kavels en verbinden dan de Nieuwe Bennebroekerweg en de doorgetrokken Van Heuven Goedhartlaan.

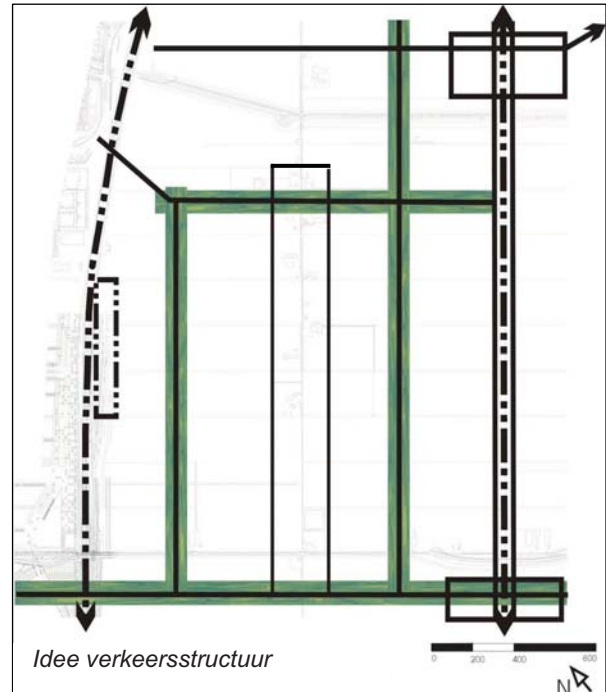
In de verbinding tussen Schiphol en de A4 Zone West kan het Ongestoord Logistiek Systeem (OLS) een belangrijke rol gaan spelen. Het OLS verbindt dan de eerste linie logistiek van Schiphol met de tweede linie logistiek op de A4 Zone West. Het oorspronkelijk idee van een ondergronds systeem is inmiddels verlaten. Nu wordt gedacht aan een autonome verbinding tussen Schiphol en de A4 Zone West, speciaal voor logistiek van Schiphol. Het OLS sluit op termijn aan op de verbinding tussen de A4 Zone West via SLP en Beukenhorst Oost-oost. Tot die tijd zou het OLS parallel aan de A4 door de Geniedijk heen kunnen gaan. Binnen het bestemmingsplan is de aanleg van het OLS mogelijk gemaakt.

Planopzet

De opzet van de infrastructuur is zo efficiënt mogelijk. De hoofdwegen zijn zo gesitueerd dat zij optimaal de kavels ontsluiten. Dat wil zeggen de kortste routes onder loodrechte hoeken. Hierdoor ontstaan grote rechthoekige kavels met zo min mogelijk meters asfalt. Hierdoor is ook de oriëntatie in het gebied optimaal. De helderheid van de structuur maakt het mogelijk om te oriënteren en snel de juiste plek te vinden.

Kwaliteit

De ruimte die voor de hoofdontsluiting is gekozen, maakt een goede inpassing in de logistiek mogelijk. Het wegprofiel krijgt een zodanige kwaliteit mee, dat de sobere en efficiënte inrichting van de kavels tegenwicht krijgt. De gebruiker beweegt zich langs een ruime en groene allee tot dat de bestemming is bereikt. De hoofdontsluiting is hiermee structuur- en beeldbepalend voor de kavels.

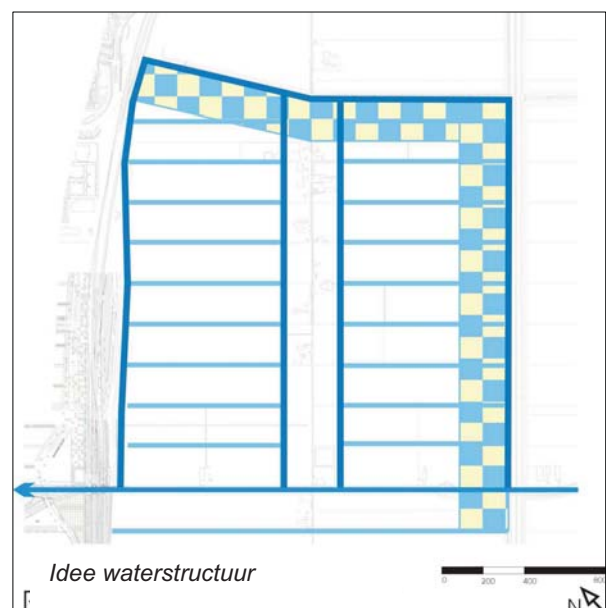


Flexibiliteit

De breedte van het profiel maakt schaalvergroting in de toekomst mogelijk. Mocht een verbreding van de hoofdwegen noodzakelijk zijn, dan is dit eenvoudig binnen het huidige profiel op te lossen. Bovendien is een eventuele HOV verbinding door het gebied ook mogelijk. Dit is op dit moment nog niet aan de orde, maar is in de toekomst niet ondenkbaar. Het profiel biedt hiervoor voldoende ruimte.

5.4 Water

De gedachte is om op termijn de waterstructuur van het gebied zo te organiseren dat de waterberging voor een belangrijk deel in de zones rond Geniedijk en de A4 plaatsvindt. De hoofdwaterstructuur verbindt deze gebieden dan met de Bennebroekertocht. Hierlangs vindt de afwatering van het gebied plaats. Twee waterlopen langs de Rijnlanderweg zone zorgen dan voor een goede afwatering van dit deelgebied. De kavelsloten worden (zo veel mogelijk) gebruikt voor de afwatering van de kavels. Zie ook Hoofdstuk 6.



5.5 Functies

Zoals reeds in Hoofdstuk 4 is aangegeven is de A4 Zone West een bedrijventerrein voor Schipholgebonden bedrijven en kantoren.

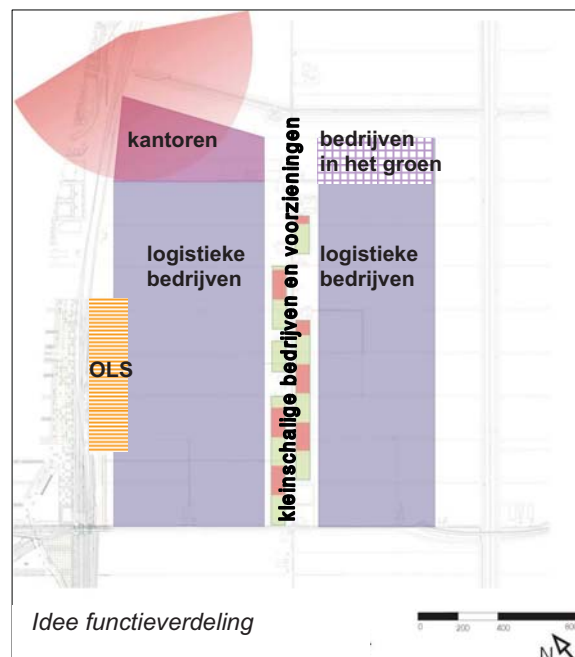
Uitgangspunt voor de keuzes van locaties is de bereikbaarheid: Derhalve wordt ervoor gekozen om arbeidsintensieve bedrijven en kantoren dicht bij het OV-knooppunt NS-station Hoofddorp te lokaliseren. Daarom komen de *kantoren* -deze zijn gepland voor **na** de planperiode van dit bestemmingsplan- in de noordwest hoek van het plangebied. Dit kantoreng gebied vormt onderdeel van verder te ontwikkelen knooppunt Hoofddorp. Om de knooppuntfunctie van Hoofddorp de juiste functie te geven kunnen hier op termijn ook bezoekersintensieve voorzieningen gerealiseerd worden. Een goede lokale ontsluiting met de auto van dit kantoreng gebied is ook noodzakelijk.

Aan de noordoostzijde is ruimte gereserveerd voor '*bedrijven in het groen*'. In de tweede 100 meter van de Geniedijk zone is bebouwing mogelijk met een maximale dichtheid van 50%. Hier is ruimte gereserveerd voor bedrijven met gemengde functies die een meer hoogwaardig karakter hebben. Bijvoorbeeld bedrijven waar bedrijfsactiviteiten gecombineerd kunnen worden met kantoorfuncties en kennisfuncties zoals research en training. Omdat de loopafstand van het knooppunt NS-station Hoofddorp relatief beperkt is (ca 1 km) en de looproute aantrekkelijk (over de Geniedijk) is dit de plaats voor arbeidsintensievere bedrijven dan de grote logistieke bedrijven.

Langs de Rijnlanderweg is ruimte voor extensieve uitbreiding van bebouwing. Hier is geen nieuwe woningbouw mogelijk vanwege de beperkingen vanuit het LIB. De zone van 125 meter aan beide zijden van de weg wordt open gehouden voor extensieve bebouwing (maximaal 25% bebouwing en 50% verharding per kavel). Deze zone van ca 15 ha biedt ruimte voor *kleinschalige bedrijvigheid* die ondersteunend is aan de logistieke Schipholgebonden bedrijven en aan *recreatieve voorzieningen* (bijvoorbeeld horeca, en fitnessfaciliteiten). Deze recreatieve voorzieningen zijn ondersteunend aan het bedrijventerrein of aan de recreatieve route die de Rijnlanderweg gaat worden. Detailhandel, geluidsgevoelige functies (kinderopvang) en zelfstandige kantoren horen hier niet thuis.

De *overslag op het spoor* (OLS) vindt plaats aansluitend op het huidige rangeerterrein. Hier kan Schiphol-gerelateerde en tijdkritische vracht van de Bloemenveiling Aalsmeer worden overgeslagen op het spoor. De oppervlakte en de exacte ligging van het terrein voor de overslagbedrijven zal in de uitwerkingsplannen nog nader bepaald worden.

Het overgrote deel van het terrein wordt ingericht als -logistiek- *bedrijventerrein*. Uitgangspunt bij de nadere verkavelings- en inrichtingsplannen is het creëren van een heldere en efficiënte kavelstructuur die een flexibel terrein mogelijk maken. In die zin flexibel dat zowel grote tot zeer grote logistieke bedrijven er een goede plaats kunnen vinden naast middelgrote en kleinere bedrijven. Zodat bij de uitgifte van het terrein in kan worden gespeeld op marktontwikkelingen.



5.6 Uitwerkingen

Rijnlanderweg

De functies die langs de Rijnlanderweg ingevoegd worden zijn aanvullend op het karakter van het lint. De bebouwing is op afstand van de Rijnlanderweg gesitueerd, zodat de Rijnlanderweg zijn vrije ligging behoudt. Op het voorste deel van de kavel is een klein pand toegestaan, dat refereert aan de bestaande woonbebouwing en boerderijen langs de Rijnlanderweg. Op het achterste deel van de kavel is een groter pand toegestaan dat refereert aan de loodsen en schuren achter de bestaande boerderijen. De max. oppervlakte van de bebouwing is 25% van de kavel, maximaal 50% van de kavel kan verhard worden. De verdere inrichting van de kavel blijft groen.

Architectuur

De bebouwing heeft een representatieve voorkant aan de Rijnlanderweg, het postadres. Door eisen aan de architectuur te stellen, versterken de nieuwe gebouwen het karakter van het lint. De nieuwe bebouwing heeft een hedendaagse architectuur, waardoor de diversiteit in leeftijd van de bebouwing versterkt wordt.

Ontsluiting

De functionele voorkant van de kavel ligt aan de achterzijde van de Rijnlanderweg zone. Hier worden de kavels ontsloten. Doordat de doorgaande verkeersfunctie van de Rijnlanderweg verdwijnt kan hier een recreatieve route ontstaan. Hierbij blijft bestemmingsverkeer naar de bestaande woonbebouwing mogelijk.

Voordat bebouwing langs de Rijnlanderweg mogelijk is, moet eerst de achterliggende ontsluiting zijn aangelegd. Pas als ontsluiting van kavels hierlangs mogelijk is, kan met de bouw worden gestart.

Geniedijk zone

De eerste 100 meter ten zuiden van de Geniedijk bestaat uit een rietzone met moeras en water, waarin geen bebouwing mogelijk is. Hierin wordt een deel van de watervraag in het plangebied opgelost. De inrichting van dit gebied is zodanig dat het past binnen de richtlijnen van het LIB. Dit betekent geen oppervlaktes van meer dan 3 hectare aaneengesloten open water. Door een recreatieve route door dit gebied te laten lopen vindt verstoring plaats, zodat de vogelaantrekkende werking wordt beperkt. De aansluitende bedrijvigheid zorgt waarschijnlijk voor hetzelfde effect. De volgende 100 meter ten zuiden van de Geniedijk bestaat ook uit een rietzone met moeras en water. In tegenstelling tot de eerste 100 meter is hier wel bebouwing mogelijk. Aan de westzijde van de Rijnlanderweg is hier plaats voor kantoren (na de planperiode) en aan de oostzijde voor bedrijven. De maximale bebouwingsdichtheid is 50%.

Architectuur

De toekomstige kantoren en bedrijven in de 2de 100 meter zone zijn van bijzondere architectuur. De bebouwing is niet hoger 30 meter, vanwege de beperkingen van het LIB. De gebouwen spelen qua ligging in op het zicht op de Geniedijk, door zichtlijnen te accentueren. Verschillen in bouwhoogte kunnen hieraan een extra dimensie geven. De bedrijven zijn op functionele wijze dwars op de Geniedijk geplaatst. De bouwhoogte neemt richting de Geniedijk af.

Het parkeren vindt het liefst ondergronds plaats. Het maaiveld is (grotendeels) ingericht als moerasgebied, aansluitend op de eerste 100 meter ten zuiden van de Geniedijk. Doordat de openbare ruimte in de kantorenlocatie uit riet, water en moeras ontstaat een vloeiende overgang naar het voorkanaal de Geniedijk.

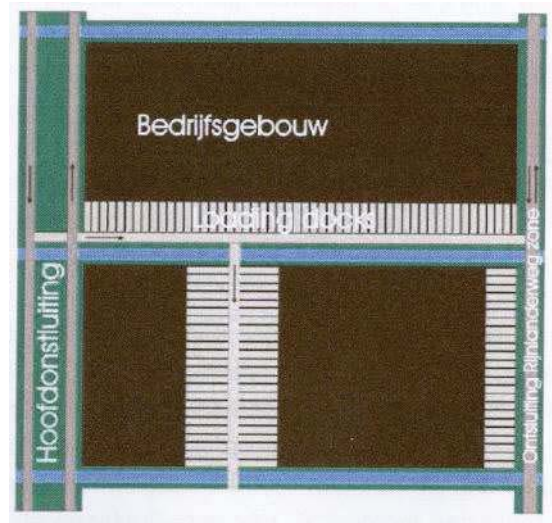


Regionaal Knooppunt

Rond het station is rekening gehouden met de ontwikkeling van een regionaal knooppunt. Dit betekent op termijn een verdichting rond het station. De inrichting en vormgeving van het knooppunt is een aparte ontwerpopgave, waarbij de relatie met de Geniedijk en de twee torens in Beukenhorst belangrijke items zijn.

De kavels

Uitgaande van de maatverdeling en de importantie van de kavelmaat zijn globaal twee inrichtingsmodellen denkbaar. Een noord-zuid verkaveling met kleine bouwblokken en een oost-west verkaveling met grote bouwblokken. Voordeel van de laatste is dat de loadingdocks het doorzicht over de kavels vergroot en bovendien minder asfalt noodzakelijk maakt. Een voordeel van de kleine bouwblokken is dat de diepte van de bouwblokken kan variëren, afhankelijk van de kavels en van het aanbod. Bij inrichtings- en verkavelingsplannen wordt onderzocht welk inrichtingsmodel het beste past bij de vraag van de bedrijven.



A4 corridor

Om een toekomstige uitbreiding van de A4 mogelijk te maken wordt er langs de autosnelweg 250 meter vrij gehouden van bebouwing. Deze zone wordt als rietzone ingericht in overeenstemming met de uitwerking van de leidraad Geniedijk Zone Oost. In deze zone kan dan een groot deel van de wateropgave worden opgelost (dubbel grondgebruik). In dit verband dient rekening te worden gehouden met de richtlijnen van het LIB. Door de diverse infrastructuurlijnen ontstaat veel verstoring. Dit vermindert de vogelaantrekende werking van deze zone.

Spoorzone en OLS

Aan de westzijde van het plangebied ligt de Schipholspoorlijn met opstelstroken. Hier wordt ruimte gereserveerd voor de uitbreiding van het huidige spooremlacement, alsmede voor de totstandkoming van een railterminal voor de overslag van goederen van en naar Schiphol en de bloemenveiling. Deze terminal is bedoeld voor tijdkritische goederen, die, mogelijk na opslag en bewerking in de in het plangebied te realiseren logistieke bedrijven, via snelle vrachttreinen van en naar Europese bestemmingen vervoerd kunnen worden.

Er wordt gestreefd naar de totstandkoming van een Ongestoord Logistiek Systeem, al of niet in combinatie met een verbinding voor openbaar vervoer, bedoeld voor gebruik door transportvoertuigen, dat het plangebied een directe verbinding geeft met de vrachtarealen van Schiphol.

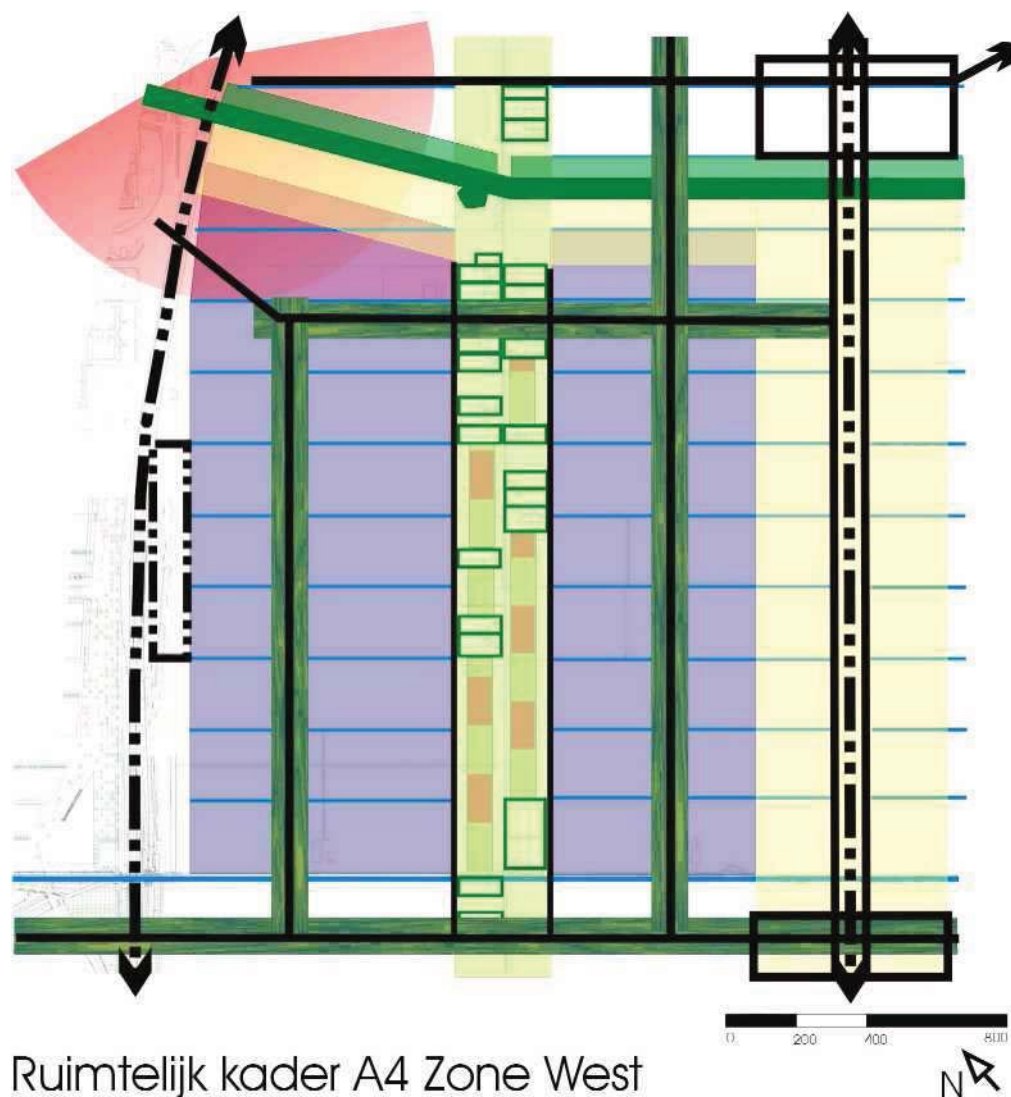
Zone Bennebroekerweg

De verlegde Bennebroekerweg zal als externe ontsluitingsweg met 2 x 1 rijstrook worden uitgevoerd, en wordt aangesloten op de A4/verlegde N201. Hiertoe is ruimte gereserveerd in de zuidoosthoek van het plangebied. Om in de toekomst de mogelijkheid open te houden voor de door de gemeente gewenste 'rechte' aansluiting die zuidelijker ligt is voorzien in een wijzigingsbevoegdheid. Hiermee is het mogelijk deze aansluiting nog in zuidelijke richting te verschuiven. De plaats van de aansluiting van de in het westelijk deel van het plangebied te realiseren interne hoofdonsluitingsweg op de verlegde Bennebroekerweg is nog niet bepaald. Een wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk deze locatie in een later stadium van de plantontwikkeling vast te leggen. De tussen de Bennebroekerweg en verlegde Bennebroekerweg gelegen gronden blijven in de planperiode voor agrarische doeleinden beschikbaar. De huidige Bennebroekerweg houdt een functie voor bestemmingsverkeer.

5.7 Ruimtelijk kader

Hoofddoelstelling voor de inrichting van het plangebied is het ontwikkelen van een duurzaam en hoogwaardig bedrijventerrein, waarbij de infrastructuur, watergangen en het structurerend groen oost-west en noord-zuid zijn georiënteerd, gebaseerd op het historische polderpatroon.

De basis voor de gewenste ruimtelijke inrichting van het gebied is in de afbeelding van het ruimtelijk kader weergegeven. Het bestemmingsplan is een globaal plan waarin uit te werken bestemmingen zijn opgenomen. Voor deze uitwerkingen zullen nog inrichtingsplannen en verkavelingsplannen gemaakt worden.



6 Water

Dit hoofdstuk is de 'Waterparagraaf' voor ruimtelijke plannen. Hier zijn alle onderdelen die te maken hebben met het water samengevoegd voor de watertoets van het Waterschap.

6.1 Beleidskader

Beleid op Europees niveau

In de *Europese Kaderrichtlijn Water* (Europese Raad, 22 oktober 1999) worden kwaliteitseisen gesteld, gericht op het beschermen en verbeteren van de aquatische ecosystemen (per stroomgebied). Deze richtlijn stelt als norm dat oppervlaktewateren binnen 15 jaar na inwerkingtreding van de richtlijn moeten voldoen aan een 'goede ecologische' kwaliteit.

Landelijk beleid

De nieuwe strategie voor water heet integraal waterbeheer. De duurzaamheidsdoelen daarvan zijn:

- Voorkomen van verdroging en wateroverlast binnen en buiten het plangebied.
- Voorkomen van afwenteling van vervuiling van binnen naar buiten het plangebied of naar de toekomst.
- Behouden, versterken of realiseren van natuurwaarden die samenhangen met gebiedsgebonden waterhuishouding en -kwaliteit.

De nieuwe strategie is ingezet met de Derde Nota Waterhuishouding. Het uitgangspunt hiervan was dat de na te streven doelen voor het waterbeheer alleen door een integrale benadering kunnen worden bereikt. De *Vierde Nota Waterhuishouding* (NW4, 1998) zet deze lijn voort. Deze vierde nota heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen. Voor de uitvoering van dit beleid zal de ruimtelijke ordening een belangrijke rol moeten spelen. Voor dit bestemmingsplan is de paragraaf over 'Het water in de stad' (3.2) van belang.

De rol van water is ook nadrukkelijk aan de orde in de *Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening*. Deze nota spreekt over water(beheer) als leidend principe, als stuurwiel voor ruimtelijke ordening. Water wordt benaderd als verbindend element van de "grondlaag": bodem, water en natuur.

Provinciaal beleid

Het Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006 (PMP) ligt de prioriteit o.a. ligt bij het thema Duurzaam waterbeheer. In het waterhuishoudingsplan staan alle doelen en plannen van de provincie tot 2006. Elk jaar brengt de provincie een Programma Water uit waarin het Waterhuishoudingsplan is vertaald naar activiteiten.

Gemeentelijk beleid

De gemeente is gestart met het uitwerken van een gemeentelijk waterbeleid geënt op landelijk en provinciaal beleid. Dit waterbeleidsplan zal naar verwachting in het najaar van 2004 vastgesteld zijn. Volgens de lange termijnvisie van de gemeente wordt het watersysteem in Haarlemmermeer conform de landelijke norm op een integrale manier beheerd.

De eerste stap naar het lange termijn doel is het opstellen van een waterbeleidsplan waarin de duurzaamheidsprincipes van integraal waterbeheer worden vastgelegd waarnaar ook wordt geleefd. Deze zijn:

1. intensieve functionele ontwikkelingen op 'droge plekken' en extensieve functies in 'natte gebieden';
2. bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen wordt waterneutraal gebouwd (geen afwenteling van wateroverlast op andere gebieden).
3. vergroting van het waterbergend vermogen in de polder door voldoende ruimte voor waterberging te creëren;
4. rode en groene functiecombinaties met en op water;
5. afkoppelen van regenwater dat op daken en verharde oppervlakken valt wordt niet meer op het riool geloosd.

Deze principes moeten al worden toegepast op alle nieuwe projecten en de lopende projecten waar het nog kan worden ingevoerd.

De gemeentelijke speerpunten voor 2004 zijn een vastgesteld waterbeleidsplan en de waterprincipes inbrengen in lopende projecten

6.2 Bestaande situatie

In deze paragraaf wordt de huidige situatie van het plangebied en de directe omgeving weergegeven per (watertoets)thema. Het plangebied is circa 360 ha groot.

Veiligheid

De geniedijk heeft een waterkerende functie in geval bij calamiteiten. De Rijnlanderweg is ter hoogte van de Geniedijk verhoogd aangelegd.

Wateroverlast

Kenmerkend voor de gehele Haarlemmermeerpolder en dus ook voor het plangebied, is de geringe hoeveelheid waterberging (ca 2 % van het totale oppervlak). Dit betekent dat de bergingscapaciteit in het gebied gering is, waardoor bij neerslagbuien grote peilstijgingen kunnen optreden. Dit stelt hoge eisen aan het adequaat functioneren van de bemaling en de waterhuishouding van de polder in het algemeen. Het Waterschap staat daarom niet toe dat watergangen worden gedempt zonder dat compenserende waterberging wordt gerealiseerd. (Grontmij, 1998)

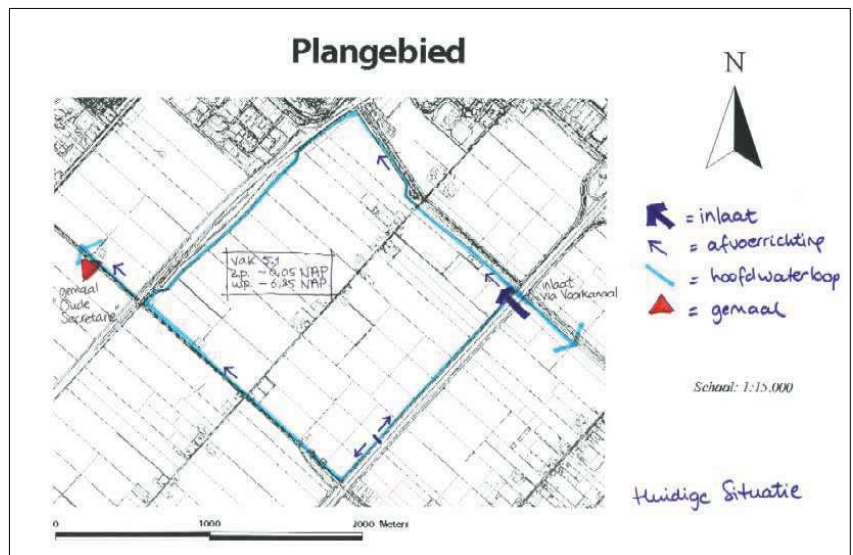
In de huidige situatie treden benedenstrooms het plangebied (in het peilvak 5.1) ongewenste peilstijgingen op ten tijde van de waterbezwaar. De meest extreme peilstijging is gemeten in november 2000 met een peil van 0,90 m hoger dan het streefpeil.

De hoofdwatergangen in het plangebied verzorgen in de huidige situatie de afvoer van vak 5.2 en bovenstroomse gedeeltes van peilvak 5.1.

Riolering

Het is mogelijk dat er ongezuiverde lozingen in het plangebied aanwezig zijn. Dit dient nader onderzocht te worden.

*Huidige situatie
waterhuishouding*

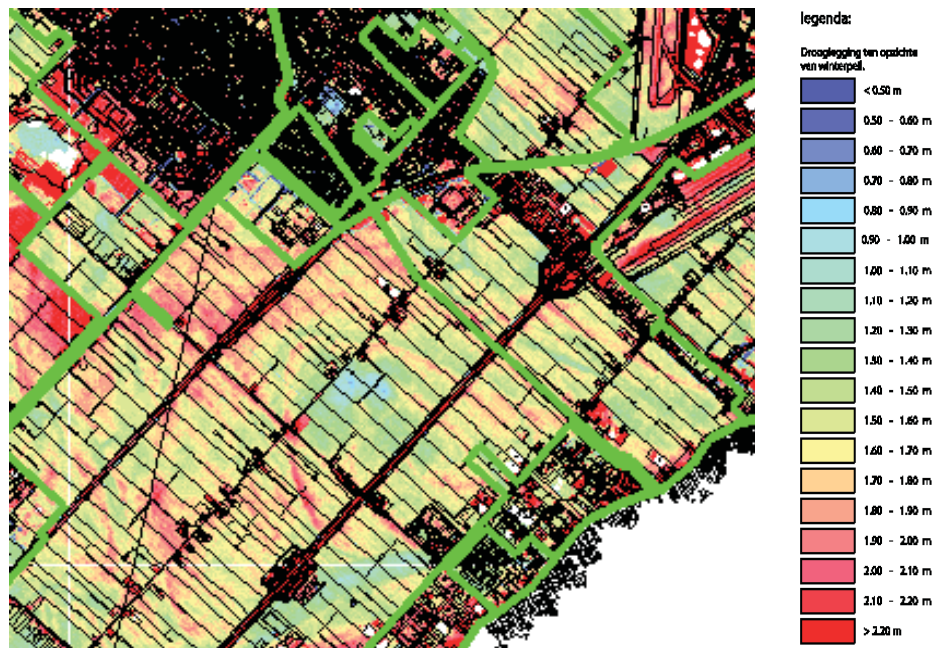


Oppervlaktewaterkwantiteit

Het plangebied maakt onderdeel uit van peilvak 5.1, met een zomerpeil van NAP -6,05 m en een winterpeil van NAP -6,25 m. Dit zijn streefpeilen. De aanvoer van water naar dit peilvak vindt plaats via een aantal inlaten direct vanuit de Ringvaart en aanvoer vanuit andere peilvakken onder vrij verval. In de omgeving van het plangebied wordt water ingelaten via het Voorkanaal en vanuit peilvakken 5.2, 5.3 (via vak 5.2) en 5.4.

Het water wordt afgevoerd via gemaal Oude Secretarie. Deze voert het water af naar de polderboezem. Vak 5.1 wordt tevens bemalen door gemaal 't Kabel. Dit gemaal bevindt zich circa 5 km ten zuidwesten van het plangebied.

De maaiveldhoogte in het plangebied is variabel. Volgens de AHN is het gemiddelde maaiveld circa NAP -4,60 m. De drooglegging van het plangebied is in figuur B2.2 weergegeven. In de figuur wordt duidelijk dat in het midden van het plangebied een plek aanwezig is waar een kleine drooglegging wordt gerealiseerd. Dit houdt in dat op deze plaats het maaiveld lager ligt dan in het overige oppervlak van het plangebied. Het maaiveld en de drooglegging in het plangebied is groter langs de Geniedijk en het spooreplacement. De drooglegging is kleiner langs de rijksweg A4.



Drooglegging in plangebied

Volksgezondheid

Het oppervlaktewater in het plangebied heeft een agrarische functie en het is geen zwemwater. Het water hoeft niet aan bepaalde eisen voor de volksgezondheid te voldoen. Het water dient alleen aan de landelijk norm voor oppervlaktewater (MTR) te voldoen.

Bodemdaling

De autonome bodemdaling in het plangebied is circa 0,02 tot 0,05 m per jaar tot het jaar 2050.

Grondwateroverlast

In de Haarlemmermeerpolder is er sprake van kwel. In het grootste gedeelte van het plangebied is de kwel 0,25-0,5 mm per dag, in noorden van het plangebied is de kwel echter groter dan 2 mm per dag (Grontmij, 1998). De kwel wordt mede veroorzaakt door de lage ligging van de polder, de gerichte weerstand van het holocene pakket en de peilbeheersing in de polders. De kwel zorgt echter niet voor grondwateroverlast.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Het oppervlaktewater ter plaatse van het meetpunt Voorkanaal is zoet. Het water ter hoogte van de Kagertocht is heel licht brak.

Over het algemeen wordt het oppervlaktewater in de Haarlemmermeerpolder gekenmerkt door een hoog nutriëntengehalte. Op geen van de monsterpunten in de polder wordt aan de normen voor de parameters totaal-fosfaat en totaal-stikstof voldaan. Op grond van het gemiddelde nutriëntengehalte kan het polderwater worden omschreven als sterk eutroof.

De verhoogde voedingsstoffenconcentraties worden veroorzaakt door enerzijds natuurlijke omstandigheden (voedselrijke, brakke kwel) en anderzijds door niet-natuurlijke (menselijke) beïnvloeding. In de Haarlemmermeer komt grootschalige en intensieve akkerbouw voor. Door af- en uitspoeling van meststoffen vanaf het land kan aldus een verrijking van het oppervlaktewater met nutriënten plaatsvinden.

Aan alle hoofdwatgangen in de Haarlemmermeerpolder is de functie viswater voor karperachtigen toegekend. In 1995 werd echter niet voldaan aan de norm voor viswater. De oorzaak hiervan ligt enerzijds bij het te lage zuurstofgehalte en anderzijds bij het eutrofe karakter van het polderwater. Niet alleen is het gehalte totaal-fosfaat een veelvoud van de norm, ook de concentraties ammoniak, ammonium en chlorofyl-a zijn te hoog.

Grondwaterkwaliteit

Het grondwater op 20 tot 30 m wordt representatief geacht voor de grondwaterkwaliteit. Het chloridegehalte varieert van 300 tot 1.000 mg/l. Het ammoniumgehalte bedraagt tussen de 2,5 en 15 mg/l. Het fosfaatgehalte bedraagt tussen de 1 en 2 mg/l.

Op basis hiervan wordt gesteld dat het grondwater hoge gehalten aan chloride, ammonium en fosfaat bevat. Bovendien is het ijzergehalte hoog tot zeer hoog. Daarnaast is het grondwater zuurstofarm en heeft derhalve een negatief effect op de zuurstofhuishouding in het oppervlaktewater.

Verdroging

In het plangebied is de hoofdfunctie agrarisch. Voor het plangebied is dan ook niet aangegeven of het al dan niet verdroogd is. De Geniedijk wordt echter aangegeven als gebied met hoofdfunctie natuur dat niet verdroogd of niet verdrogingsgevoelig is.

Natte natuur

De flora in de licht brakke sloten van de Haarlemmermeerpolder bestaat uit (zeer) algemene soorten met een grote tolerantie voor diverse milieuparameters, waaronder zoutgehalte. Ook de macrofauna in de kleinere wate-ren bestaat uit algemene soorten, die een sterke dynamiek kunnen verdragen met betrekking tot het zuurstof- en nutriëntengehalte, de temperatuur en de waterhuishouding. Over het algemeen kan worden gesteld dat de Haarlemmermeerpolder soortenarm is.

De Geniedijk kent een soortenarme grasvegetatie. De dijk wordt veelal begraasd door schapen, waardoor er vrijwel geen mogelijkheden zijn voor een vegetatie-ontwikkeling.

Beheer en onderhoud

De hoofdwatgangen worden in principe onderhouden door waterschap Groot-Haarlemmermeer. De hoofdwatgangen langs de A4 en het spoor van NS worden door Rijkswaterstaat en respectievelijk de NS onderhouden. Het onderhoud houdt in: het schonen van de watgangen en het maaien van de oevers. Dit wordt 2 keer per jaar gedaan. De kavelsloten worden door de eigenaren onderhouden.

6.3 Kansen en knelpunten

In deze paragraaf worden relevante kansen, knelpunten en waterdoelstellingen per thema aangegeven. Deze kansen, knelpunten en waterdoelstellingen zijn afkomstig uit de volgende documenten:

- Waterkansenkaart (waterschap Groot-Haarlemmermeer);
- Stroomgebiedsvisie (waterschap Groot-Haarlemmermeer);
- Milieukansenkaart (gemeente Haarlemmermeer);
- Leidraad Planvorming stedelijk gebied (Hoogheemraadschap van Rijnland);
- De waterparagraaf in bestemmingsplannen (Hoogheemraadschap van Rijnland);
- Startnotitie bedrijventerrein A4-zone West (Grontmij);
- Vogelrichtlijn van Schiphol (Luchthavenindelingbesluit Schiphol 2003, Ontwerp);
- Leidraad Planvorming stedelijk gebied (Hoogheemraadschap van Rijnland).

Naast deze documenten zijn de kansen, knelpunten en waterdoelstellingen geformuleerd aan de hand van overleggen met waterschap Groot-Haarlemmermeer en Hoogheemraadschap van Rijnland in het kader van de watertoets. De volledige Watertoets staat in de MER.

1. Veiligheid

De waterkerende functie van de Geniedijk moet worden gewaarborgd.

2. Wateroverlast

In het plangebied dient minimaal 11% **waterberging** (op de waterlijn) aanwezig te zijn. Dit percentage is afhankelijk van de toekomstige verhardingsgraad (11% waterberging geldt bij een verhardingspercentage van 45%). Doel is het toepassen van de trits vasthouden - bergen - afvoeren. Om problemen in de toekomst voor te zijn, kan in het MMA wellicht 11 tot 15% worden opgenomen. De waterberging van het plangebied komt ten goede aan het gehele peilvak, indien het peil wordt gehandhaafd.

Het plangebied is gedeeltelijk geschikt voor bedrijventerrein en gedeeltelijk geschikt te maken voor bedrijventerrein. Een gedeelte in het midden van het plangebied is hiervoor ongeschikt door de lagere ligging van het maaiveld. Het gebied is geschikt te maken voor bedrijventerrein middels ophogen (Waterkansenkaart).

In het kader van de realisatie van een parallelrijbaan langs de A4 heeft het Waterschap Groot-Haarlemmermeer aangegeven dat er aan beide zijden van de parallelbaan een watergang met een breedte van 7 meter op de waterlijn dient te worden gerealiseerd. Hierbij is de volgende kanttekening geplaatst: 'als de parallelrijbaan vlak bij de bestaande A4 ligt en de tussenliggende watergang geen belangrijk afvoerende functie heeft, is een smallere watergang bespreekbaar'.

Bij de aanleg van de nieuwe Bennebroekerweg moet in principe aan beide zijden een watergang worden gerealiseerd die 4 meter breed is, ervan uitgaande dat deze weg enkelbaans is. Afhankelijk van de functie van de watergangen kan er wellicht ook gekozen worden voor een 8 meter brede watergang aan één kant. Als de nieuwe Bennebroekerweg vierbaans wordt, geldt ook hier de eis van het waterschap dat er 2 minimaal 7 meter brede watergangen langs de wegen gerealiseerd moeten worden. Voor zover het water langs deze infrastructurele werken binnen de grenzen van het plangebied valt, telt dit water mee voor het vereiste percentage waterberging in het plangebied.

3. Riolering

Voor de riolering is het hemelwaterafvoer en droogweerafvoer van belang.

HEMELWATERAFVOER (HWA)

Het referentiestelsel van het Hoogheemraadschap van Rijnland is een verbeterd gescheiden stelsel (emissie). Rijnland heeft echter de voorkeur voor:

- zo min mogelijk hemelwater afvoeren naar de waterzuivering (leidraad Afkoppelen Rioned);
- schoon water zoveel mogelijk gebruiken als voeding voor het grondwater (infiltratie) en oppervlaktewater;

Momenteel is Rijnland nieuw beleid aan het formuleren. In de toekomst kunnen autoluwe wegen worden afgekoppeld (met of zonder voorziening). Afkoppelen is mogelijk naar waterberging, filterberm (berm 7 m breed), grindkoffer, wadi, infiltratiesysteem (kratten, infiltratiebollen, etc.). Rijnland geeft de voorkeur aan bovengrondse afkoppeling.

In het toekomstig HWA-stelsel zijn kansen aanwezig voor het bergen van water en het optimaliseren van de ruimte voor waterberging. Door bijvoorbeeld af te koppelen via een wadi-systeem kan extra berging (per m²) worden gerealiseerd.

DROOGWEERAFVOER (DWA)

Voor het toekomstig afvalwateraanbod van het plangebied geldt het volgende.

- AWZI Zwanenburg is nieuw en heeft nog overcapaciteit;
- De capaciteit van de dichtst bijzijnde AWZI Rijsenhout is gezien andere ontwikkelingen (bedrijventerrein SLP en uitbreiding glasareaal Rijsenhout) in de toekomst volledig benut. AWZI Rijsenhout kan mogelijk niet worden ingezet voor het bedrijventerrein A4-zone.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland wil inzicht in het toekomstige afvalwateraanbod en de fasering. De vrijwaringszone voor een eventuele persleiding naar de awzi is gelijk aan 5 meter en van een persgemaal 30 m.

4. Watervoorziening

Door de aanwezigheid van de nutriënten en zouten is het oppervlaktewater niet geschikt voor gebruik als proceswater.

Er dient voor een goede aan- en afvoer van het plangebied te worden gezorgd. Dat kan door de waterbehoefte te beperken door flexibel peilbeheer en bij functieveranderingen de vraag naar zoet oppervlaktewater niet verder te doen toenemen;

Indien het noodzakelijk is om het peil in de Bennebroekertocht op te zetten verliest deze zijn functie als maaltocht naar het gemaal Oude Secretarie. De bestaande waterhuishoudkundige infrastructuur van het peilgebied dient hiervoor aangepast te worden

5. Volksgezondheid

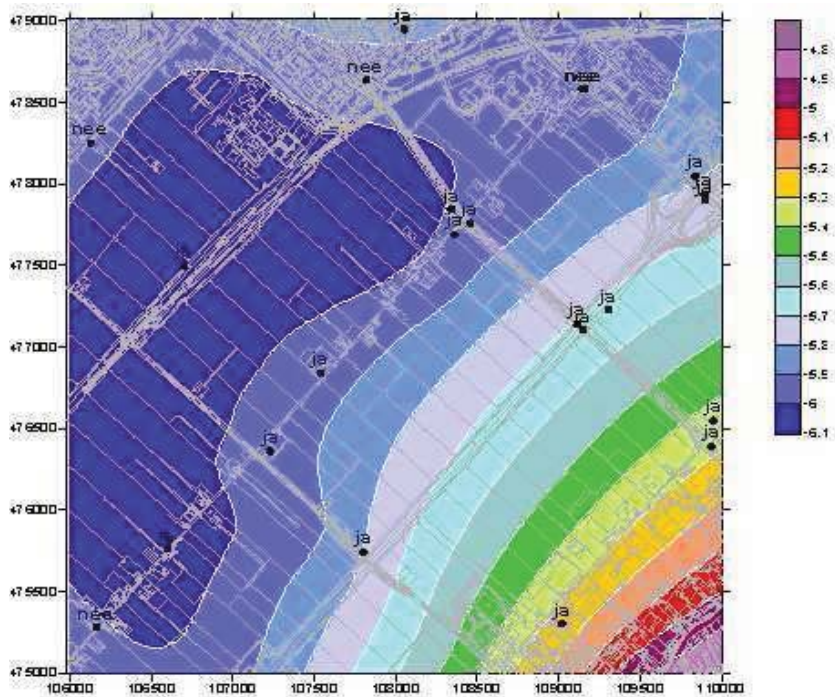
Volksgezondheidsaspecten zijn hier niet direct aan de orde.

6. Grondwateroverlast

De bodemdaling geldt voor de gehele Haarlemmermeerpolder en is derhalve niet onderscheidend voor het plangebied.

Wel bepalend in de polder is het opbarstgevaar. Bij nieuw aan te leggen watergangen bevindt de bodem zich op een niveau gelijk aan, of hoger dan de huidige bodems van de watergangen. Ten opzichte van de huidige situatie bestaat in de toekomst niet méér gevaar voor opbarsten.

Bij de aanleg van nieuwe watergangen is mogelijk wel sprake van opbarstgevaar. Het gevaar voor opbarsten heeft betrekking op de kleiige en venige afzettingen aan de basis van de Holocene deklaag. In het centrale deel van de Haarlemmermeer zijn deze afzettingen ter plaatse van stroomgeulen verdwenen, of zwak ontwikkeld. Aan de hand van een aantal boringen uit het DINO-boringen archief van NITG-TNO is het voorkomen van de kleiige en venige afzettingen aan de basis van de Holocene deklaag nader vastgelegd. In figuur B2.3 is aangegeven of deze afzettingen op de betreffende locatie zijn aangetroffen. In deze figuur is tevens de berekende grondwaterstand in het eerste watervoerende pakket weergegeven (Grontmij, 1999).



Voorkomen kleiige en venige afzettingen

ja: kleiige en venige afzettingen aan basis van Holocene deklaag zijn aangetroffen;
nee: kleiige en venige afzettingen aan basis van Holocene deklaag zijn niet aangetroffen

Uit de figuur blijkt dat in het gehele onderzoeksgebied kleiige en venige afzettingen aan de basis van de Holocene deklaag worden aangetroffen. In het gehele gebied is daarom sprake van mogelijk gevaar voor opbarsten.

Uit het verloop van de grondwaterstijghoogten blijkt dat de hoogste grondwaterstanden in het zuidoostelijk deel van het gebied voorkomen. Hier is ook het grootste gevaar voor opbarsten. De grondwaterstijghoogte neemt af in noordwestelijke richting.

Uit een tweetal indicatieve berekeningen is gebleken dat gedurende de aanlegfase in het zuidoostelijk deel sprake is van opbarstgevaar. In het noordwestelijk deel is gedurende de aanlegfase vermoedelijk sprake van voldoende veiligheid tegen opbarsten.

De weergegeven grondwaterstijghoogte slechts een globaal verloop weergeven. Nadere risico's voor opbarstgevaar kunnen worden uitgewerkt mede aan de hand van gemeten grondwaterstijghoogten.

Opbarstgevaar in de aanlegfase kan worden vermeden door gebruik te maken van een spanningsbemaling of door de watergangen in de natte aan te leggen.

7. Oppervlaktewaterkwaliteit

De autonome waterkwaliteitsontwikkeling die zou worden bereikt zonder ontwikkeling van het bedrijventerrein tot de start van de uitvoering van de planvorming, is het uitgangspunt voor de vergelijking van de effecten.

In de huidige situatie wordt de waterkwaliteit negatief beïnvloed door de nutriëntrijke en zuurstofloze kwel uit de diepere ondergrond. Om de waterkwaliteit substantieel te verbeteren dient de kwel onderdrukt te worden. Hiertoe dient het waterpeil te worden verhoogd. De effecten van het verhogen van het waterpeil op waterkwaliteit en waterkwantiteit dienen in het nadere ontwerpproces verder onderbouwd te worden. Het betreft het opstellen van chloride gevalideerde waterbalansen en stoffenbalansen.

8. Grondwaterkwaliteit

Bij de keuze van het oppervlaktewaterpeil wordt gestreefd naar een neutrale situatie ten aanzien van kwel- en infiltratie. Hierdoor wordt de grondwaterkwaliteit zo min mogelijk beïnvloed (grondwaterneutraal bouwen).

9. Verdroging

Verdrogingsaspecten zijn hier niet direct aan de orde.

10. Natte natuur

- In het rapport 'Groene Wegen' van provincie Noord-Holland wordt de Geniedijk aangegeven als ecologische verbindingszone Haarlemmermeer en streekplannen. Dit houdt in dat er bij de (eventuele) herinrichting van het gebied rekening gehouden dient te worden met deze ecologische verbindingszone.
- Volgens het vogelprotectiegebied in het LIB van Schiphol mag er geen moerasgebied of oppervlaktewater (zoals plassen) groter dan 3 ha aangelegd worden.
- Vanuit AmstelGroen zijn in het plangebied 2 stroken van 25 meter breed verbindingsgroen (hoofddoel is recreatief groen met ecologie en water als subdoelen) opgenomen.
- Een wens van het waterschap Groot-Haarlemmermeer en Hoogheemraadschap van Rijnland is dat minimaal 50% van de watergangen in het plangebied een natuurvriendelijke oever krijgen (zie verder gezamenlijke lijst Uitgangspunten waterbeheerders).
- De groenblauwe zone (waterstreefbeeld 2050) genoemd in de deelstroomgebiedsvisie Midden-Holland loopt langs de Geniedijk.
- Het plangebied is geschikt voor droge en gedeeltelijk brakke natuur. Langs de Geniedijk is het gebied geschikt te maken voor natte natuur. Dit is eveneens van toepassing op het diepste gedeelte van het plangebied (zie drooglegging in het plangebied, figuur B2.2).

De kansen, knelpunten en waterdoelstellingen zijn samengevat in de volgende tabel

Samenvatting kansen, knelpunten en waterdoelstellingen

Thema	Waterdoelstelling	Indicatieve ruimtelijke ontwerprichtlijn
Veiligheid	Waarborgen veiligheidsniveau	Bewaken functie als calamiteitenwaterkering van geniedijk
Wateroverlast	- Reduceren van wateroverlast - Vergroten veerkracht van watersysteem	- Aanleggen van robuust watersysteem; - Overwegen van peilverhoging; - Minimaal 11% waterberging realiseren (bij een verharding van 45%); - Waterberging bij voorkeur in plangebied aanleggen; - Langs parallelbaan A4 aan beide zijden een watergang van 7m breed realiseren; - Langs nieuwe Bennebroekerweg aan beide zijden een watergang van 4 m breed realiseren. Indien vierbaans 2 watergangen van 7 m breed.
Riolering	- Vasthouden-bergen-afvoeren - Reductie hydraulische belasting rwzi	- Referentiestelsel is VGS; - Zo min mogelijk hemelwater afvoeren, dus zoveel mogelijk afkoppelen; - Schoon water gebruiken voor voeding oppervlakte- en grondwater; - Autoluwe wegen afkoppelen (met of zonder voorziening); - Voor eventuele persleiding een vrijwaringszone van 30m; - Ongezuiverde lozingen en overstorten saneren in planvorming.
Water-voorziening	- Het voorzien van de bestaande functie van water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. - Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimte gebruik op de behoefte aan water.	- Goede aan- en afvoer van water realiseren; - Waterbehoefte niet verder laten toenemen door: flexibel peilbeheer, voorraadvorming, functie aanpassen aan omstandigheden.
grondwater-overlast	Het tegengaan van grondwateroverlast.	- Grondwaterneutraal bouwen; - Ontwerprichtlijnen voor drainage.
Oppervlakte-waterkwaliteit	Behoud/ realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur.	- Voldoende circulatie en lichtinval; - Functie aanpassen aan brakke omstandigheden; - Verontreiniging aan de bron aanpakken.
Grondwater-kwaliteit		Grondwaterneutraal bouwen;
Natte natuur	Ontwikkeling/ bescherming van een rijke, gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	- Minimaal 50% natuurvriendelijke oevers; - Geen grotere moerassen of wateren groter dan 3 ha; - Een ecologische verbindingszone langs geniedijk.

Samenvattend

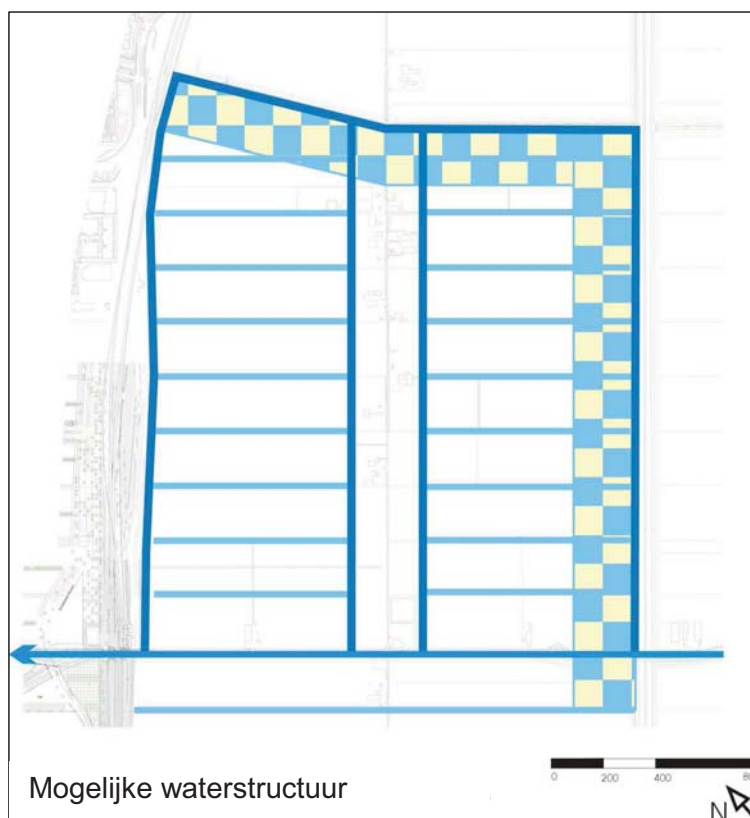
De belangrijkste thema's die de meeste invloed hebben op het ruimtelijke mogelijkheden en de waterstructuur voor de A4-zone west zijn:

- het voorkomen van wateroverlast door ontwerpen met voldoende ruimte voor waterberging: ordegrootte 11 tot 15% voor stedelijk gebied;
- oppervlaktewaterkwaliteit, voorkomen kwel, verhogen waterpeil, aangepaste ruimtelijke inrichting, beheer, aangepaste bouwwijze en watercirculatie.

6.4 Plan

De gedachte is om de waterstructuur van het gebied zo te organiseren dat de waterberging voor een belangrijk deel in de zones rond de Geniedijk en de A4 plaatsvindt. De hoofdwaterstructuur verbindt deze gebieden dan met de Bennebroekertocht. Hierlangs vindt de afwatering van het gebied plaats.

Twee waterlopen langs de Rijnlanderweg zone zorgen dan voor een goede afwatering van dit deelgebied. De kavelsloten worden (zo veel mogelijk) gebruikt voor de afwatering van de kavels. Op deze manier zou de benodigde 11% water gerealiseerd kunnen worden buiten de kavels.



6.5 Uitwerking

Dit idee over de waterstructuur vormt samen met de ontwerpen in de MER en de genoemde kansen en knelpunten, de basis voor de verdere uitwerking. Samen met het Waterschap Groot-Haarlemmermeer en Hoogheemraadschap Rijnland wordt een riolerings- en waterhuishoudkundig plan voor het hele gebied opgesteld. Dit plan zal in de verdere ontwikkeling van het gebied, dus ook op langere termijn functioneel te zijn. Het waterhuishoudkundig plan vormt daarmee de basis voor inrichtingsplannen en verkavelingsplannen en derhalve tevens voor de uitwerkingsplannen van dit globale bestemmingsplan. Deze uitwerking zal in samenwerking met het Waterschap en Hoogheemraadschap opgepakt worden.

7 Milieu

7.1 Inleiding

Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn onder meer de volgende milieukundige aspecten van belang, te weten

- geluid
- bodem en waterhuishouding
- luchtkwaliteit
- bedrijvigheid

Naar de verschillende aspecten is -onder meer voor het *MER Bedrijventerrein A4-zone West* onderzoek verricht. De resultaten daarvan staan in paragraaf 3.2 (bodem), 3.6 (geluid, luchtkwaliteit) en in 6.2 (waterhuishouding). Daarnaast is in de MER A4-zone West onderzoek gedaan naar zonering van bedrijven.

In bijlage 3 is tevens het akoestisch rapport opgenomen, dat ingaat op het te verwachten verkeersgeluid.

In dit hoofdstuk worden verder kort de resultaten weergegeven van dit MER-rapport. In het MER zijn diverse alternatieve inrichtingsplannen gemaakt en beoordeeld op hun milieu-effecten

7.2 De MER alternatieven

In het MER zijn vier alternatieven ontwikkeld voor de inrichting van het terrein. Omdat het in deze fase gaat om een globaal bestemmingsplan, zijn de alternatieven ook nog globaal uitgewerkt. De alternatieven geven een bandbreedte aan van de mogelijke ruimtelijke inrichting van het plangebied. Deze alternatieven zijn opgesteld in een proces van enkele stappen:

- het vastleggen van uitgangspunten en algemene randvoorwaarden in de Nota van Uitgangspunten; het gaat daarbij om randvoorwaarden vanuit het gemeentelijk beleid, vanuit de nabijheid van Schiphol, vanuit andere overheden (provincie en waterschappen) en dergelijke;
- ontwikkeling van varianten op de thema's rood (ruimtegebruik en zonering), grijs (infrastructuur), blauw (water) en groen (landschap en ecologie);
- combineren van varianten tot enkele onderscheidende alternatieven die een mogelijke bandbreedte voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein aangeven.

De alternatieven hebben elk een eigen insteek. Ze zijn ontwikkeld op basis van de volgende uitgangspunten:

- A. maximale ontwikkeling: zoveel mogelijk intensivering van het bedrijfsmatige ruimtegebruik in het gebied;
- B. optimale ontwikkeling: wat minder intensieve ontwikkeling, dit vooral is afgestemd op de functionaliteit voor de gebruiker;
- C. landschappelijk alternatief: ontwikkeling gestuurd vanuit de landschappelijke elementen in het plangebied: de Geniedijk en het lint langs de Rijnlanderweg;
- D. Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA): alternatief waarin milieueffecten zoveel mogelijk zijn voorkomen.

Gemeenschappelijke elementen

Voor alle alternatieven geldt dat ze in hoofdlijnen voldoen aan het basismodel uit het structuurplan A4-zone West. Voor alle alternatieven geldt ook dat er een relatie ligt in de ontwikkeling van het alternatief in de tijd, en de ontsluitende infrastructuur. Voor het aspect infrastructuur is door de gemeente een streefbeeld voor de langere termijn opgesteld, waarin een derde aansluiting op de A4 is opgenomen, ter

hoogte van het plangebied. Dit streefbeeld reikt echter verder dan hetgeen noodzakelijk is voor het bedrijventerrein alleen. In de alternatieven is uitgegaan van de voor het bedrijventerrein minimaal noodzakelijke elementen uit dit streefbeeld. Dit bestaat uit een verlegde Bennebroekerweg met een aansluiting op de A4, en twee hoofdonthutingen vanaf die verlegde Bennebroekerweg het gebied in: de eerste (in de tijd) tussen het spoor en de Rijnlanderweg (dus in de westelijke helft van het plangebied) en de tweede tussen de Rijnlanderweg en de aansluiting op de A4 (oostelijk deelgebied). In alle alternatieven wordt eerst het westelijk deelgebied ontwikkeld.

Voor alle alternatieven geldt ook dat duurzaamheidsmaatregelen onder andere op het gebied van intensief ruimtegebruik, energie en parkmanagement worden toegepast. Ten aanzien van de toe te passen duurzaamheidsmaatregelen dient rekening te worden gehouden met een mogelijke hogere ambitie dan gesteld in de Notitie van Uitgangspunten als gevolg van voortschrijdend inzicht en technische vooruitgang in de tijd van de ontwikkeling (op z'n vroegst in 2008).

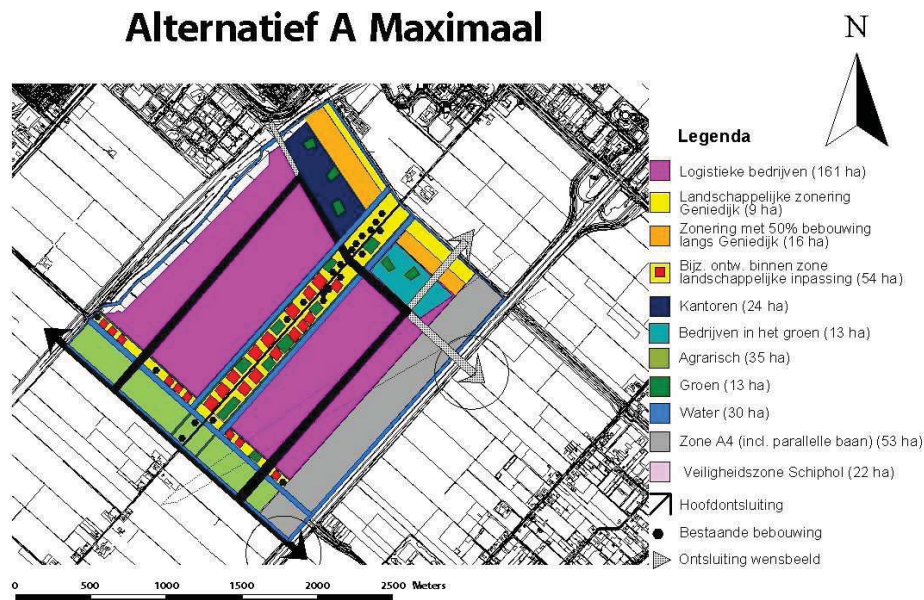
Voorts zijn de luchthaven Schiphol en SADC bezig met een studie naar de ontwikkeling van een Onafhankelijk Logistiek Systeem vanaf Schiphol Airport naar een overslagterminal langs de spoorlijn. De bedoeling is om vracht vanaf het vliegveld direct via het spoor te kunnen verzenden. De lokalisering van dit systeem is nog niet bekend, maar er wordt in alle alternatieven ruimte opengehouden om dit systeem te kunnen realiseren. Ook voor de nog te realiseren railterminal is in alle alternatieven een ruimte gereserveerd.

De zone tussen de Bennebroekerweg en de verlegde Bennebroekerweg houdt in alle alternatieven de huidige agrarische bestemming, behalve voor een gedeelte van de aansluiting van de Verlegde Bennebroekerweg op de A4.

Alternatief A: maximale ontwikkeling

Uitgangspunten van dit alternatief:

zo veel mogelijk uitteefbare ruimte, intensief in te vullen tot de maximale bouwhoogtes; ook economische functies zijn mogelijk in de veiligheidszone.



In dit alternatief wordt de ruimte zo intensief mogelijk met bedrijvengebouwen ingevuld. Deze invulling grijpt terug op de oorspronkelijke structuur van het landschap in de Haarlemmermeer. De omvang van de openbare ruimte is ook vroeger zo krap mogelijk gehouden om zoveel mogelijk agrarisch gebied te kunnen ontwikkelen. In alternatief A blijft die intensieve invulling gehandhaafd.

In het alternatief wordt uitgegaan van bouwen tot de maximale bouwhoogtes die het LIB toestaat. In het voor kantoren bestemde deelgebied nabij het station zijn grotere hoogtes voorzien, tot maximaal 80 meter, vergelijkbaar met de huidige hoge bebouwing rond het station Hoofddorp. In dit alternatief is de veiligheidszone in het oostelijk plandeel gevuld met bedrijfsmatige activiteiten. Het kan gaan om containeropslag, parkeerruimte, onbemenste koelcellen, eventueel een RWZI, en dergelijke.

Ook de landschappelijke zones worden zo optimaal mogelijk ingevuld met bedrijven. Ten westen van de Rijnlanderweg wordt langs de Geniedijk een zone van 50 meter onbebouwd en 50 meter beperkt bebouwd (50% niet en 50% wel) aangehouden. Ten oosten van de Rijnlanderweg wordt langs de Geniedijk een zone van 100 meter onbebouwd en 100 meter beperkt bebouwd aangehouden. Ook in de 2^e zone van 100 meter wordt als uitgangspunt 50% bebouwd en 50% open gehanteerd. Langs de Rijnlanderweg kan direct vanaf de 100 meter zone bebouwing worden geplaatst. Ook op de onbebouwde kopkavels in de lint van de Rijnlanderweg worden kleinschalige ontwikkelingen toegestaan. De interne zonering voor milieuhinder en de daaraan gekoppelde toegestane bedrijfscategorieën is op basis van een akoestische analyse onderzocht. Uitgaande van een maximale geluidbelasting van 55 dB(A) op de bestaande woningen in het gebied resulteert de analyse in een bezetting van een deel van het plangebied tot maximaal categorie 2 en 3 en een deel categorie 4.

De functies groen (laag groen) en water worden geconcentreerd in niet uitteefbare gebieden; water kan eventueel deels buiten het plangebied (randvoorwaarde is 11%, maar in dit alternatief is uitgegaan van 8% binnen het plangebied en 3% daarbuiten). De openbare ruimte wordt zo krap mogelijk gehouden, met als basis de huidige landschapsstructuur.

Opgaand groen wordt achter de woningen en rond nieuwe kantoorachtige functies in de 100 meter zone langs de Rijnlanderweg gerealiseerd.

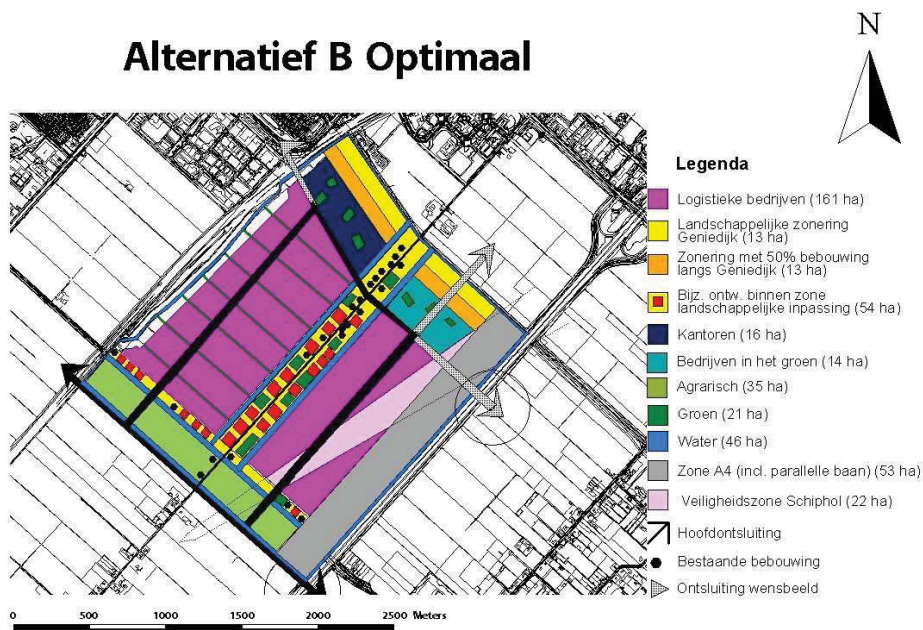
Het huidige peil in het plangebied wordt gehandhaafd en de te compenseren waterfuncties worden vooral in de bestaande waterstructuur langs Geniedijk en in de zone langs A4 gerealiseerd.

Alternatief B: optimale ontwikkeling

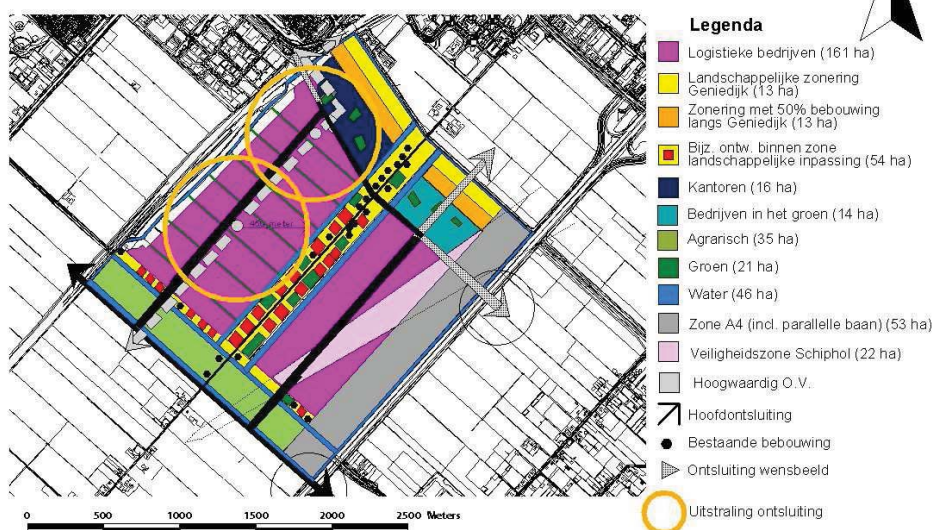
Uitgangspunt van dit alternatief:

zo veel mogelijk ontwikkelen naar de functionaliteit voor de gebruiker. De inrichting is flexibeler en minder intensief dan alternatief A, omdat gebruikers ook vraag hebben naar ruimte voor eigenheid. De verkaveling is functioneel.

Binnen dit alternatief zijn 2 varianten onderscheiden: zonder (B) en met (B+) een nieuwe hoogwaardig openbaar vervoersas door het westelijk plangebied.



Alternatief B+ Optimaal



In variant B zijn dezelfde bedrijfsfuncties opgenomen als in alternatief A. De bebouwing is echter wat minder intensief, her en der ook minder hoog, omdat de invulling meer is afgestemd op de functionaliteit voor en de daadwerkelijke vraag van de gebruikers. Met name in de eerste honderd meter aansluitend op de Rijnlanderwegzone (100 meter aan de oost- en westzijde onbebouwd) is de bebouwing in dit alternatief wat lager dan LIB³ toestaat.

In variant B+ biedt de HOV-as de mogelijkheid om in het westelijk plangebied rond stations meer kantoorfuncties te realiseren. Er is dan minder ruimte voor zwaardere categorieën (cat 4) bedrijven. Op het kantorengedeelte ter hoogte van de stations mag hoger dan de maximale bouwhoogte uit het LIB gebouwd worden.

De interne zonering voor milieuhinder en de daaraan gekoppelde toegestane bedrijfscategorieën is op basis van een akoestische analyse onderzocht. Ook voor dit alternatief geldt dat bij gebruik van een grenswaarde van 55 dB(A) op bestaande woningen een gedeelte van het plangebied tot maximaal categorie 2/3 bedrijvigheid kan worden ingevuld en een gedeelte tot maximaal 4 bedrijvigheid.

Waterberging is ingevuld conform de eis van minimaal 11%. Het peil blijft conform het huidig peil. Het nieuw te creëren water wordt vooral gerealiseerd langs de A4 en in de Geniedijkzone.

In de variant B+ (met openbaar vervoer) wordt een deel van het water gerealiseerd in de kantoorzones rond de stations.

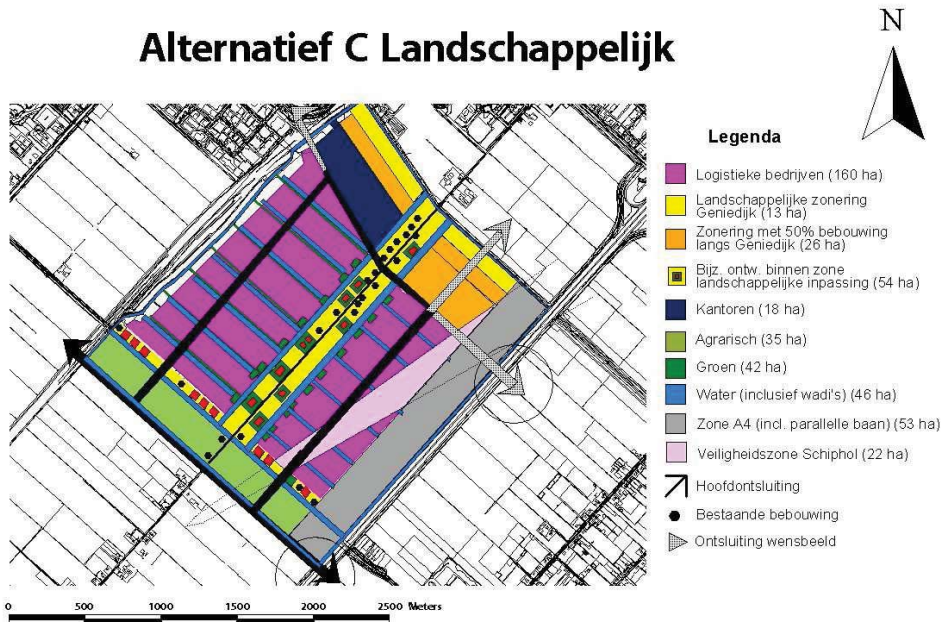
In variant B is de groeninvulling conform alternatief A, voornamelijk in de Rijnlanderwegzone achter de bestaande woningen. In variant B+ is er ook meer groen, rond de HOV-stations en arbeidsintensieve functies. Groen en water worden in die zones zoveel mogelijk met elkaar gecombineerd. Ook wordt meer aandacht besteed aan de inrichting van de openbare ruimte.

³ Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het alternatief C: landschappelijk alternatief

Uitgangspunt van dit alternatief:

ontwikkelen vanuit de functies Geniedijk en woonlint Rijnlanderweg; zonering in dichtheden en bouwhoogtes van laag naar hoog vanaf deze elementen; meer open structuur vanaf de Geniedijk.



De invulling van de economische functies vindt plaats conform het structuurplan. Echter, in de bebouwingszonering waar sprake is van variatie in bouwdichtheid en bouwhoogtes (LIB-eisen) is een zonering opgenomen vanaf de Geniedijk en een zonering vanaf de woonbebouwing langs de Rijnlanderweg. Voor het kantorengedeelte wordt net als in de alternatieven A en B uitgegaan van een intensieve invulling en een grotere bouwhoogte.

In de zone van de Rijnlanderweg is de invulling op de open plekken (dus de onbebouwde kopkavels) kleiner (dichtheid/hoogte) dan in de alternatieven A en B.

De zone langs de Geniedijk wordt als volgt ingedeeld: 100 meter aan de west - en oostzijde van de Rijnlanderweg blijft onbebouwd. In de tweede zone is 50% onbebouwd en 50% bebouwd. Deze zone loopt door tot de eerste bebouwingsrij langs de door te trekken Van Heuven Goedhartlaan (streefbeeld infrastructuur).

Een belangrijk aandachtspunt is dat de hindercontouren (belemmeringszone Schiphol) niet het stedenbouwkundig beeld van het gebied bepalen. Dit betekent bij voorkeur dat er wel massa (loodsen) en dergelijke binnen de contouren wordt gerealiseerd, qua dichtheid overeenkomend met de dichtheid die er ook zonder restricties vanuit Schiphol zou kunnen zijn.

De interne zonering voor milieuhinder en de daaraan gekoppelde toegestane bedrijfscategorieën is op basis van een akoestische analyse onderzocht. Uitgaande van de gemeentelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op bestaande woningen geldt voor die delen van het plangebied nabij woningen gelegen een invulling met maximaal categorie 3 en op sommige plaatsen categorie 4 bedrijvigheid.

Water en groen wordt geconcentreerd in de landschappelijke structuur van het plangebied, langs de Geniedijk, langs de A4-zone en in de hinderzone van Schiphol.

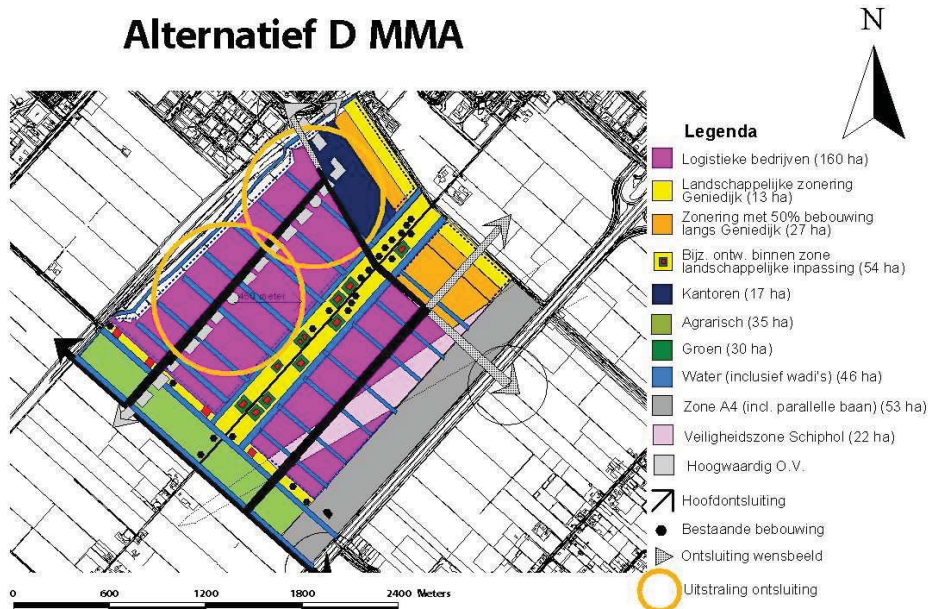
Het waterpeil blijft conform het huidige peil.

het Meest Milieuvriendelijk Alternatief D

Uitgangspunt van dit alternatief:

zo veel mogelijk voorkomen/beperken van milieueffecten en realiseren van duurzame maatregelen.

Alternatief D MMA



De basis voor het MMA wordt gevormd door een combinatie van de alternatieven C (landschapsalternatief) en B+ (optimaal, met HOV-as). Waar mogelijk wordt het ruimtegebruik verder geïntensiveerd (element van alternatief A).

Bouwhoogtes en dichtheid in de zones nabij Geniedijk en Rijnlanderweg zijn conform alternatief C. Dichtheid en bouwhoogtes in westelijk plandeel rondom de HOV-stations kan hoger, conform alternatief B+.

De interne zonering voor milieuhinder en de daaraan gekoppelde toegestane bedrijfscategorieën is op basis van een akoestische analyse onderzocht. Uitgaande van de gemeentelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op bestaande woningen geldt voor het gehele plangebied een invulling met maximaal categorie 3 bedrijvigheid, conform alternatief C.

Binnen het MMA is het waterpeil in de bedrijfsgebieden opgezet. Het peil in de Rijnlanderwegzone blijft zoals het is en verbonden met de omgeving rond het terrein. Er ontstaan dus twee nieuwe peilgebieden, westelijk en oostelijk van de Rijnlanderweg. De te realiseren 11% water komt terug in deze beide nieuwe peilgebieden, deels in de zones langs de Geniedijk en langs de A4, maar voor het westelijk plandeel ook meer centraal in dit gebied.

In het watersysteem zijn wadi's cq sloten (waterberging en groen) opgenomen tussen de kavels ter ondersteuning van de landschapsstructuur of langs Geniedijk en de A4-zone.

De basis van de groenstructuur is conform het landschapsalternatief, met wat extra groen in de knooppunten rond de stations. Daarnaast is in het MMA extra groen opgenomen om de landschappelijke opbouw van de Haarlemmermeer (kavelafstand) te accentueren. Het gaat hierbij niet om bomenrijen maar om struiken en dergelijke.

Overzicht van kenmerken per alternatief

Kenmerk	Alternatief A	Alternatief B en B+	Alternatief C	Alternatief D
Netto ⁴ /bruto ⁵	ca 268 / ca 416 ha	Ca 258 (B en B+)/ca 416 ha	Ca 258/ ca 416 ha	Ca 258/ca 416 ha
% water	8% binnen plangebied, 3% erbuiten	11 %	11 %	11 %
Peil	Huidig peil	Huidig peil	Huidig peil	Opgezet en wadi's of sloten
% groen	3%	5%	10 %	7 %
Geluidbelasting op bestaande bebouwing	55 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	50 dB(A)
Ondersteuning landschapsstructuur	Nee	Nee	Ja	Ja
% infrastructuur plangebied	11%	In B1 11% en in B2 12%	11%	12%
Bedrijfs categorie	Tot en met 4	Tot en met 4	Tot en met 3	Tot en met 3
2 ^e zone Geniedijk	50% bebouwing en 50% open	50% bebouwing en 50% open	50% bebouwing en 50% open	50% bebouwing en 50% open
Zonering langs de Geniedijk	West 50 m / 150 m en Oost 100 m / 100 m (t.o.v de Rijnlanderweg)	West 100 m/100 m en oost 100 m/ 100 m (t.o.v. de Rijnlanderweg)	West 100 m/ meer dan 100 m en oost 100 m/ meer dan 100 m (t.o.v. de Rijnlanderweg)	West 100 m / meer dan 100 m en oost 100 m / meer dan 100 m (t.o.v. de Rijnlanderweg)

Vergelijking van de alternatieven

Ruimtegebruik

Alle alternatieven hebben hetzelfde effect op het bestaande agrarische gebruik van het plangebied. Dit gebruik moet worden beëindigd. Voor de huidige functies betreft dit een negatief effect, dit is exclusief de zone tussen de Verlegde Bennebroekerweg en de Bennebroekerweg.

Woon- en leefmilieu

Alle alternatieven leiden tot een wezenlijke verandering van het woon- en leefmilieu voor de bewoners van de Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg binnen het plangebied. Het gebruik van de omgeving wordt veel intensiever, waardoor het woon- en leefmilieu een minder landelijk en meer stedelijk karakter krijgt.

Door de brede zones langs de Rijnlanderweg (100-125 meter) waarbinnen geen grootschalige nieuwe activiteiten plaatsvinden, en het afwaarderen van de functie van deze weg zijn de effecten op het woon- en leefmilieu beoordeeld als beperkt negatief. Bij de Bennebroekerweg is sprake van een bijzondere ontwikkeling binnen landschappelijke inpassing. Alleen in alternatief A zijn de effecten beoordeeld als negatief, gezien de potenties voor een meer intensieve invulling van het gebied, juist ook binnen de zones.

Bodem en water

Voor het aspect bodem treden in geen van de alternatieven significante effecten op. Voor het aspect water hebben de alternatieven A, B en C een negatief effect op het grondwater, en een positief effect op het oppervlaktewater. De totaalbeoordeling is daarom neutraal (0). Het MMA scoort voor grond- en oppervlaktewater positief door het opgezette waterpeil.

Landschap en cultuurhistorie

Alle alternatieven leiden tot een wezenlijke verandering van het landschap in het plangebied. De grens tussen stedelijk en landelijk gebied binnen de Haarlemmermeer verschuift van de Geniedijk naar de verlegde Bennebroekerweg. Gezien het cultuurhistorische belang van de Geniedijk, en de aantasting

⁴ Uitgeefbaar terrein

⁵ totaal oppervlak plangebied

van de authenticiteit van het open inundatiegebied, levert dit op het aspect cultuurhistorie in alle alternatieven een negatief effect op.

Los van dat specifieke element leiden het landschappelijk alternatief en het MMA wel tot een positieve beoordeling voor het aspect landschap. Het maximale alternatief scoort negatief, het optimale beperkt negatief.

Ecologie

De natuurwaarden in het plangebied zijn beperkt. De meeste waarden zijn te vinden in het halfbebouwde lint langs de Rijnlanderweg. Binnen alle alternatieven is het mogelijk om met gerichte ingrepen de natuurwaarde van deze strook te behouden en de natuurwaarde langs de Geniedijk te vergroten. In het Landschappelijk alternatief en het MMA zijn deze potenties groter dan in het maximale en optimale alternatief. In het MMA biedt het opzetten van het waterpeil de meeste potenties voor watergebonden natuurfuncties. In dit alternatief is het effect positief gewaardeerd.

Verkeer

In verhouding tot de totale ontwikkeling van verkeersaantrekkende functies binnen de regio zijn de verschillen tussen de alternatieven verwaarloosbaar. Alle alternatieven leiden in de spitsuren tot een knelpunt in de verkeersafwikkeling over de Verlegde Bennebroekerweg en de aansluiting van deze weg op de A4. De alternatieven leiden niet tot wezenlijke verkeerseffecten elders in Hoofddorp; het effect is daarom als beperkt negatief beoordeeld.

In de modelberekeningen voor de scenario's is geen rekening gehouden met de optimalisatie van infrastructuur om de I/C verhouding te verbeteren. Nader onderzoek op dit punt is gewenst.

Geluid

De alternatieven A en B leiden tot meer geluidhinder vanuit het bedrijventerrein op de woningen langs de Rijnlanderweg dan de alternatieven C en D. Het maximale en optimale alternatief zijn daarom beperkt negatief gewaardeerd. De totale geluidbelasting in het gebied wordt overigens gedomineerd door het vliegtuiglawaai. De cumulatieve geluidbelasting neemt niet toe bij de realisatie van het bedrijventerrein.

Lucht

Alle alternatieven leiden door de toename van het verkeer tot een beperkte verslechtering van de lokale luchtsituatie. Voor de woningen langs de Rijnlanderweg zal echter een verbetering optreden. Gezien de ligging van de bepalende contour (NO₂) ten opzichte van de A4 zal bij de woningen in het plangebied geen overschrijding van de normen van het Besluit Luchtkwaliteit plaatsvinden. Het effect is hierom neutraal (0) beoordeeld.

Veiligheid

Alle alternatieven leiden door het intensiveren van ruimtegebruik nabij de aanvliegroutes van Schiphol tot een verhoging van de groepsrisico's vanwege de luchtvaart. De ontwikkeling vindt echter binnen de grenzen van het Luchthavenindelingbesluit plaats. De in het gebied voorziene bedrijven leiden in het algemeen niet tot specifieke knelpunten op het gebied van de externe veiligheid. In de fase van vergunningverlening wordt dit gewaarborgd. Het effect van alle alternatieven is derhalve neutraal (0).

7.3 Conclusie MER

Uit de bovenstaande samengevatte analyse, op basis van de effectbeschrijvingen in de MER, kan geconcludeerd worden dat het MMA voor de milieuaspecten het meest gunstige alternatief is. Het positieve verschil met het landschappelijke alternatief ontstaat vooral door het opgezette waterpeil, wat voor de aspecten water en voor natuur een positieve ingreep is. Het landschappelijk alternatief C is gunstiger dan de alternatieven A en B, vanwege de grotere aandacht voor de Geniedijkzone en de zone Rijnlanderweg. Het maximale alternatief A is voor de milieuaspecten het minst gunstig. Het meer intensieve gebruik, ook van de zone Rijnlanderweg, leidt vooral tot meer effecten op het woon- en leefmilieu.

De resultaten en conclusie van het MER is meegenomen in het maken van dit bestemmingsplan. Bij de opstelling is niet één MER-alternatief uitgewerkt, maar zijn bepaalde aspecten van de alternatieven gebruikt. Zo is voor de Geniedijkzone gebruik gemaakt van de alternatieven C (Landschappelijk) en D (MMA) door een zone tot 300 meter in acht te houden, waar bebouwing beperkingen kent om de Geniedijk te kunnen respecteren. Voor het gebied waar de logistieke bedrijven komen is Alternatief B (Optimaal) gebruikt, omdat daar de meeste functionaliteit in zit, gekoppeld aan een grote flexibiliteit voor de bedrijven.

In de verdere uitwerkings-, inrichtings- en verkavelingsplannen voor de A4-zone West zal eveneens rekening gehouden worden met de waardevolle gegevens die het MER heeft opgeleverd. Bijvoorbeeld bij de nadere opstelling van het waterstructuurplan.

7.4 Advies Commissie MER

De commissie MER is tot de conclusie gekomen dat het MER, in het licht van de globale aard van het bestemmingsplan, voor de thans voorziene besluiten de essentiële informatie bevat. Het MER is daarmee als voldoende gekwalificeerd. (Het advies van de commissie staat in de bijlagen.)

Voorts heeft de commissie MER adviezen gegeven, die betrekking hebben op

1. *De “knip” (voor doorgaand verkeer) in de Rijnlanderweg.*
Men vraagt om inzicht in de doeltreffendheid hiervan in relatie tot het woon- en leefklimaat;
2. *De ontsluitingsstructuur*
Men vraagt aan te geven welke bestemmingen afhankelijk zijn van welke ontwikkeling van de ontsluitingsstructuur en verkeerseffecten te betrekken bij de uitwerking;
3. *De besluitvorming over het waterbeheer*
Geadviseerd wordt deze los te koppelen van het bestemmingsplan en onderzoek te doen naar een kwalitatief en kwantitatief robuust watersysteem;
4. *Stelling van Amsterdam*
Geadviseerd wordt het beleid vast te leggen, in het bestemmingsplan de relatie met de inrichting aan te geven en om bij de vervolgbesluiten op te nemen hoe hieraan invulling wordt gegeven.

De adviezen van de commissie MER zijn deels verwerkt in het bestemmingsplan, en worden voor het overige betrokken bij de uitwerking. Op deze plaats kan hierover het volgende worden opgemerkt.

ad 1:

Wat de toekomstige situatie langs de Rijnlanderweg betreft zij verwezen naar het akoestisch rapport bij het bestemmingsplan. Te gelegener tijd, wanneer de wegen achter de Rijnlanderwegzone zijn aangelegd, zal met belanghebbenden overleg gevoerd worden over de praktische uitvoering van de “knip”;

ad 2:

De nieuwe bestemmingen langs de Rijnlanderwegzone dienen te ontsluiten via de wegen aan de achterzijde daarvan. Het bedrijventerrein kan niet eerder worden ontwikkeld dan dat de verlegde Bennebroekerweg met een aansluiting op de A4 is gerealiseerd;

ad 3:

In overleg met de waterbeheerders wordt een waterhuishoudingsplan opgesteld, ten behoeve waarvan de door de cie. MER genoemde elementen worden onderzocht;

ad 4:

In het rapport *Leidraad Geniedijkzone Oost* is het gemeentelijk beleid ten aanzien van de Geniedijkzone vastgelegd (zie plantoelichting paragraaf 2.3). De Geniedijk wordt als element hersteld en beplant en als fietsroute gebruikt. Daarnaast wordt er een respectzone van 200 meter op genomen die wordt ingericht met water, riet en moeras overeenkomstig het voormalige inundatiegebied. In dit bestemmingsplan zijn daarvoor afstandscriteria voor bebouwing opgenomen. In de beschrijving in hoofdlijnen in de planvoorschriften is aangegeven hoe met de bebouwing in opeenvolgende zones wordt omgegaan. Bij de uitwerking van dit bestemmingsplan zal dit Geniedijkbeleid de basis vormen.

8 Juridische plantoelichting

8.1 Algemeen

Een aantal cruciale randvoorwaarden voor de planontwikkeling wordt vastgelegd in de voorschriften en op de plankaart. Het betreft met name de begrenzing van de bebouwbare en niet bebouwbare delen van het plangebied, de functies die deze gebieden krijgen, rooilijnen en bebouwingsgrenzen en maximale bouwhoogten.

De noodzakelijke flexibiliteit in het bestemmingsplan wordt verkregen door de het toepassen van globale bestemmingen met uitwerkingsverplichting, wijzigings- en vrijstellingsbepalingen, en door de algemene afwijkingsbevoegdheden.

De voorschriften bestaan uit drie hoofdgroepen: de inleidende bepalingen (artikelen 1, 2 en 3), de voorschriften in verband met de bestemmingen (artikelen 4 tot en met 18) en de algemene voorschriften (artikel 19 tot en met 29).

Hoofdstuk 1 'inleidende bepalingen' omvat de begripsbepalingen, de wijze van meten en de bepalingen met betrekking tot belemmeringen en zoneringen, verband houdend met het Luchthavenindelingbesluit en de ligging van leidingen.

Hoofdstuk 2 omvat:

- een algemene beschrijving in hoofdlijnen, waarin de doelstellingen en de ambities worden weergegeven;
- de bestemmingen, met de doeleindenomschrijving, waarin de gebruiksmogelijkheden van de gronden met de betreffende bestemming worden geregeld, de inrichting, waarin de toegelaten voorzieningen zijn vastgelegd, en de bebouwingsvoorschriften, waarin de maten en de situering van de bebouwing zijn vastgelegd.

Bij sommige bestemmingen is nog een specifieke beschrijving in hoofdlijnen opgenomen.

Hoofdstuk 3 bevat de algemene bepalingen, zoals overgangsbepalingen, algemene vrijstellingen en procedureregels.

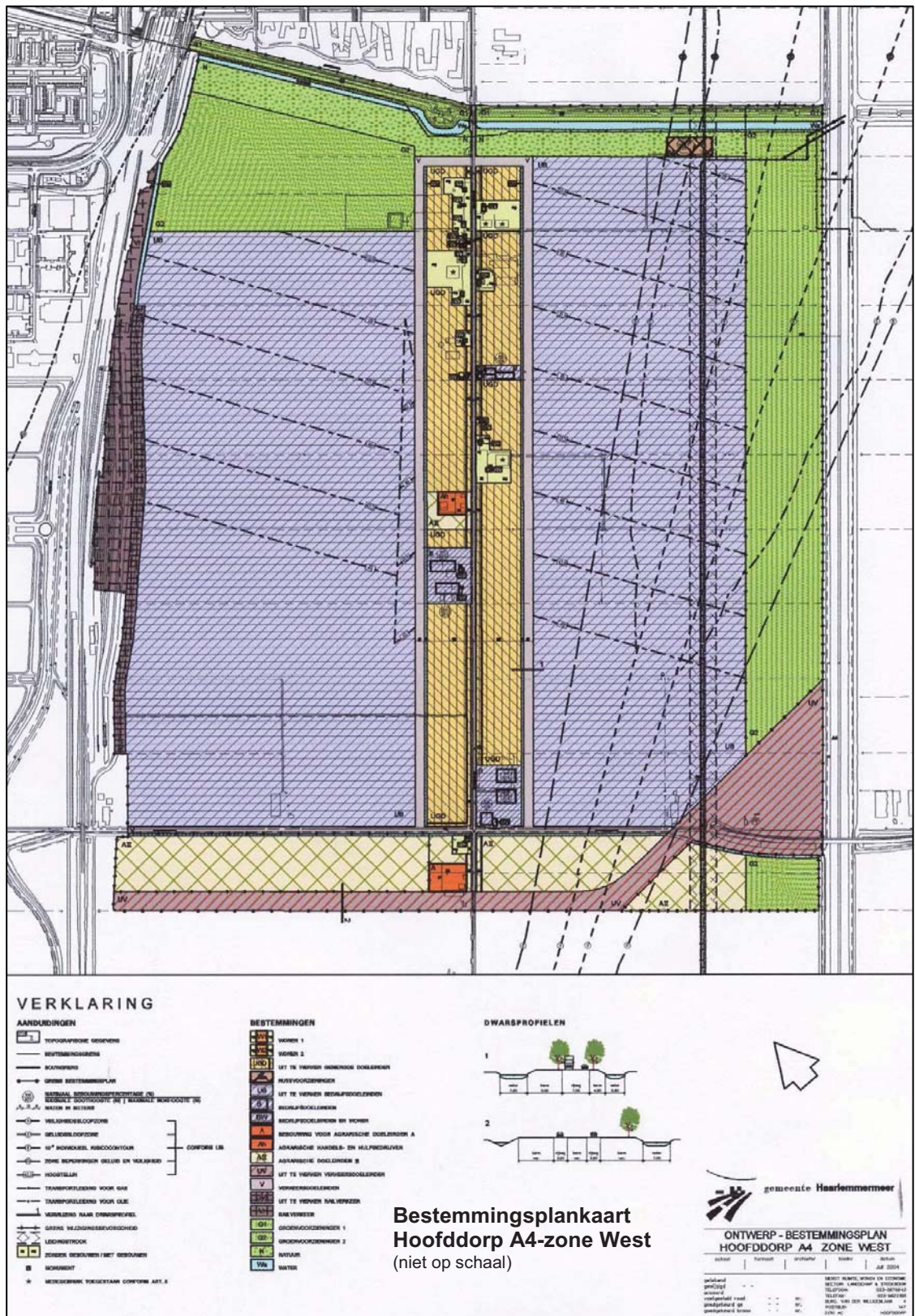
8.2 De bestemmingen

Zoals elders in deze plantoelichting is uiteengezet, is de bedrijfsontwikkeling in het plangebied afhankelijk van de realisering van de hoofdontsluitingsstructuur. Eerst wanneer deze – de verlegde Bennebroekerweg – is aangesloten op de A4, kan de uitgifte van bedrijfsterrein een aanvang nemen. Deze infrastructurele voorwaarde is verwoord in de belangrijkste (globale) bestemming **Artikel 8 Uit te werken bedrijfsdoeleinden (UB)** voor de gronden die aan weerszijden van de Rijnlanderwegzone zijn gesitueerd. Ten tijde van de opstelling van noodzakelijke uitwerkingsplannen voor deze gronden, zal ook meer inzicht bestaan in de gewenste ontwikkeling van het terrein. Hierop kan alsdan adequaat worden ingespeeld.

Het Luchthavenindelingbesluit, van kracht geworden op 20 februari 2003, is van grote invloed op het plangebied.

Met name in het gebied tussen de Rijnlanderweg en de A4 gelden de meest ingrijpende beperkingen. In dit bestemmingsplan zijn de LIB-beperkingen opgenomen in een afzonderlijk voorschrift: **Artikel 3 Belemmeringen en zoneringen**. Door de bepalingen in dit artikel is het *niet* mogelijk om binnen de op de plankaart als zodanig aangegeven veiligheidssloopzone (V), geluidssloopzone (G) en 10-6 individueel risicocontour (R) *nieuwe gebouwen te realiseren*, dan wel *nieuwe woningen en andere geluidgevoelige functies* te realiseren binnen de zone beperkingen geluid en veiligheid (GV).

In **artikel 4 Beschrijving in hoofdlijnen ten behoeve van alle bestemmingen** worden de belangrijkste stedenbouwkundige, landschappelijke en overige programmatische en ruimtelijke uitgangspunten van het plan beschreven. Daarbij worden verschillende deelgebieden en functies in het gebied onderscheiden.



Artikel 5 Woondoeleinden (W1 en W2) geeft een conserverende bestemming aan de bestaande vrijstaande en aaneengebouwde woningen langs de Rijnlanderweg. Vanwege de beperkingen van het LIB is het niet mogelijk nieuwe woonbestemmingen toe te voegen. Op gronden die als zodanig zijn aangeduid (*) – het gaat daarbij in hoofdzaak om (voormalige) landbouwschuren - is medegebruik toegestaan als praktijkruimte, atelier, hobbymatige agrarische activiteiten, stille opslag, maneges, dierenpensions en activiteiten genoemd in categorie 1 van de lijst van bedrijfstypen. Zelfstandige kantoren, detailhandel, geluidgevoelige functies en buitenopslag zijn niet mogelijk. Bestaande langs de Rijnlanderweg aanwezige bedrijven die gehandhaafd kunnen blijven zijn als zodanig bestemd (**artikel 9 Bedrijfsdoeleinden (B)**). Ontsluiting moet plaatsvinden via de nieuwe infrastructuur aan de achterzijde van de kavel. Bestaande woningen bij deze bedrijven hebben de bestemming **Bedrijfsdoeleinden en wonen (BW), artikel 10**, gekregen.

Artikel 6 Uit te werken gemengde doeleinden (UGD) regelt hoofdzakelijk de bestemming van de nog onbebouwde gedeelten van de Rijnlanderwegzone. Hier zijn horeca en recreatieve voorzieningen mogelijk die de recreatieve functie van de Rijnlanderweg ondersteunen, als ook functies (categorieën 1 en 2 van de lijst van bedrijfstypen) die faciliterend zijn ten opzichte van het achter de Rijnlanderweg gelegen bedrijventerrein dan wel een relatie hebben met Schiphol. Ook is het mogelijk dat de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven hun bijbehorende kantoorruimte aan de Rijnlanderweg situeren. Ontsluiting moet plaatsvinden via de parallelwegen achter de Rijnlanderweg (**artikel 14 Verkeersdoeleinden (V)**). Ook de Rijnlanderweg zelf heeft deze bestemming gekregen.

Ten zuiden van de Geniedijk is een bestaand nutsgebouw (gasdrukregelstation) als zodanig bestemd (**artikel 7 Nutsvoorzieningen (Mn)**).

De gronden gelegen tussen de bestaande en de verlegde Bennebroekerweg zijn conform het huidige gebruik voor agrarische doeleinden bestemd (**artikel 11 Bebouwing voor agrarische doeleinden A (A)** (bouwblok) en **artikel 12 Agrarische doeleinden II (A II)**).

In deze laatste agrarische bestemming is een *wijzigingsmogelijkheid* opgenomen ten behoeve van de totstandkoming van een *aansluiting* van het bedrijventerrein op de verlegde Bennebroekerweg op een nader te bepalen plaats.

Een te handhaven agrarisch dienstverlenend bedrijf aan de Rijnlanderweg, met twee bestaande woningen, heeft de bestemming **Agrarische handels- en hulpbedrijven (Ah), artikel 12**, en Agrarische doeleinden II (A II) gekregen.

De verlegde Bennebroekerweg zelf heeft de bestemming **Uit te werken verkeersdoeleinden (UV), artikel 14**.

In deze verkeersbestemming is het ook mogelijk de aansluiting van de verlegde Bennebroekerweg op de A4 te realiseren. Omdat de plaats van bedoelde aansluiting mogelijk in zuidelijk richting kan verschuiven is het mogelijk gemaakt om zowel de bestemming **Agrarische doeleinden II (A II)** als de bestemmingen **Groenvoorzieningen 2 (G 2)** en **Water** voor dit doel te *wijzigen*.

Artikel 16 Uit te werken railverkeer (UVr) maakt een uitbreiding van het aangrenzende emplacement (**Artikel 17 Railverkeer (Vr)**) mogelijk, alsmede de horizontale overslag van tijdkritische en luchtvrachtgoederen. Speciale aandacht verdient bij de uitwerking van deze globale bestemming de inpassing van de bestaande waterloop.

De Geniedijk is bestemd als **Groenvoorzieningen 1 (G1), artikel 18**.

In deze bestemming zijn o.a. fietspaden mogelijk. Het voorkanaal is expliciet als **Water (artikel 21)** bestemd, evenals de hoofdwatgangen langs de parallelwegen achter de Rijnlanderweg, langs de Bennebroekerweg en de spoorzone. Ook in de omschrijving van de belangrijkste andere bestemmingen is de realisering van water (overigens) mogelijk, tot een percentage van tenminste 11%, bij een bebouwingspercentage van 45%.

Voorzover als zodanig op de plankaart aangeduid, kunnen de bestemmingen Groenvoorzieningen 1 en Water worden gewijzigd in de bestemming Verkeer, ten behoeve van de aanleg van parallelle infrastructuur in de zone langs de A4.

Groenvoorzieningen 2 (G2), artikel 19.

Deze bestemming is gegeven zowel aan de gronden in het noordwestelijk deel van het plangebied, als aan de gronden gelegen langs de A4.

De gronden in het noordwestelijk deel van het plangebied bij het station, blijven in de planperiode onbebouwd, maar zijn, na de planperiode, gereserveerd voor kantoren. Wel is hier een verbindingsweg tussen de Rijnlanderweg en het bedrijventerrein mogelijk, alsmede de doorkruising met het OLS (Ongestoord Logistiek Systeem), dat door het naastliggende bedrijventerrein SLP naar Schiphol zal lopen.

De gronden met de bestemming Groenvoorzieningen 2 (G2) die langs de A4 zijn gelegen zijn gereserveerd voor parallelle infrastructuur. De daadwerkelijke aanleg daarvan is met een wijzigingsbevoegdheid, aangeduid op de plankaart, mogelijk gemaakt .

In de zone langs de A4 is ook de aanleg van een belangrijk percentage van het benodigde open water voorzien. Het is mogelijk dat de zone wordt gekruist door het OLS.

In een gebied op tenminste 100m afstand uit de as van de A4 en op een afstand van tenminste 1 km vanaf de Geniedijk is de oprichting van maximaal 2 reclamemasten, met een maximale hoogte van 25m toegestaan.

Een zone van 100m, die direct aan het voorkanaal langs de Geniedijk grenst, is bestemd voor **Natuur (N), artikel 20**. Primair in deze bestemming zijn het behoud , het herstel en de ontwikkeling van de natuurwaarden.

9 Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid

Een bestemmingsplan moet uitvoerbaar zijn. Om die reden wordt het plan getoetst op financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid ingevolge artikel 9 Besluit op de ruimtelijke ordening.

9.1 Financiële uitvoerbaarheid

Op basis van het bestemmingsplan Hoofddorp A4 Zone West is door de Gemeente Haarlemmermeer en SADC de financiële haalbaarheid van het plan onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat exploitatie van het plangebied of delen daarvan in het totaal een positief financieel resultaat opleveren. Uitgangspunt daarbij is dat de financiering van de omliggend infrastructuur (waaronder de N201) in samenwerking met andere overheden en private partijen mogelijk wordt gemaakt.

De totale opbrengsten van het plan zijn geraamd een bedrag van tussen de € 200 mln. en € 250 mln. Daartegenover staan kosten die geraamd zijn tussen de € 175 mln. en € 190 mln. Rekeninghoudend met de rente en inflatie invloeden over de looptijd tot ca 2030-2035 wordt er voor het gehele plan een positief resultaat verwacht.

Uitgangspunten berekening.

De kosten en opbrengsten die geraamd zijn ten behoeve van de berekening van de financiële haalbaarheid hebben alleen betrekking op de in eigendom zijnde gronden van SADC. De inrichtingskosten van het plangebied zijn geraamd op basis van eenheidscijfers afkomstig van omliggende in ontwikkeling zijnde bedrijfsterreinen. Aan de opbrengstenkant zijn inputgegevens gebruikt afkomstig van SADC. Ten aanzien van de fasering is op basis van informatie van Economische zaken van de Gemeente Haarlemmermeer een uitgiftetempo ingeschat.

Gedurende de looptijd van dit bestemmingsplan (tot 2013) zullen er naar verwachting met name logistiek bedrijfsterreinen worden uitgegeven.

Op basis van de bovengenoemde financiële kaderstelling mag worden geconcludeerd dat de uitvoering van het bestemmingsplan binnen redelijke tijd wordt gerealiseerd en financieel haalbaar is.

9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak

In het planvormingsproces is aan de bewoners/gebruikers van het plangebied op verschillende momenten gelegenheid gegeven tot inspraak.

De eerste gelegenheid daartoe deed zich voor in het kader van de opstelling van de Startnotitie voor de Milieueffectrapportage, die ten behoeve van dit bestemmingsplan is opgesteld. Deze heeft eind 2002/begin 2003 met dit doel ter inzage gelegen.

Op 7 januari 2003 heeft in dit kader in het raadhuis een informatie-avond plaatsgevonden.

Nadat op 21 augustus 2003 het MER door de gemeenteraad is aanvaard, is het MER tezamen met het voorontwerp-bestemmingsplan de inspraak- en vooroverlegfase ingegaan.

Op 9 oktober 2003 heeft er een *informatie/inspraakavond* plaatsgevonden met betrekking tot de MER en het voorontwerp bestemmingsplan A4-zone West. Het verslag daarvan is opgenomen in de bijlagen.

Gedurende de termijn van *terinzageliggig* van het voorontwerpbestemmingsplan en MER, vanaf 22 september 2003 gedurende 4 weken, zijn 10 inspraakreacties binnengekomen van:

1. L.B. van der Slikke, West Nederland Trailer B.V., Rijnlanderweg 1058, 2132 Hoofddorp
2. Rentmeesterskantoor Reinders Folmer B.V., namens de stichting "Fonds tot ondersteuning", Postbus 210, 2100 AE Heemstede
3. C. Avis Maatschap, Rijnlanderweg 1069, 2132 MP Hoofddorp
4. B.V. v/h Fa. J. Kromhout & Zn., Kruisweg 450, 2132 LA Hoofddorp
5. D. Blom en M.G. Blom Kromhout, Rijnlanderweg 1031, 2132 MN Hoofddorp
6. Lauw de Wilde Beheer BV namens J. den Breejen en Zn BV, Kromme Spieringweg 250A, 2141 BR Vijfhuizen
7. P.J.M. Kalisvaart en C.D. Kalisvaart-Renout, Rijnlanderweg 1001, 2132 MN Hoofddorp
8. J. de Graaf, Rijnlanderweg 966, 2132 MP Hoofddorp
9. Van Duin Consult, namens Van Arkel, Rijnlanderweg, Bennebroekerdreef 1a, 2121 CL Bennebroek
10. P. van Groningen, Grovom BV, Rijnlanderweg 1089, 2132 MP Hoofddorp

Hieronder worden genoemde reacties kort samengevat. Per reactie wordt aangegeven hoe de gemeente de reactie heeft verwerkt.

Ad 1. L.B. van der Slikke, West Nederland Trailer B.V.

De heer Van der Slikke is van mening dat zijn bedrijf niet juist omschreven is in de toelichting. De omschrijving bij de Kamer van Koophandel luidt: groot- en detailhandel in aanhangwagens en automobielen. Er wordt een gelijkkluidende bestemming gevraagd.

Reactie gemeente:

Het bedrijf van de heer Van der Slikke heeft in het vigerende bestemmingsplan Landelijke Gebied de bestemming Agrarische handels- en hulpbedrijven. Detailhandel is daarin niet toegestaan.

De gronden van de heer Van der Slikke zijn gelegen op de hoek van de Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg, centraal aan de rand van het nieuwe bedrijventerrein. De gemeente acht de bedrijfsactiviteiten van de heer Van der Slikke niet passend op deze locatie. Op de gronden rust het voorkeursrecht. De voorgestelde nieuwe bestemming is UGD, Uit te werken gemengde doeleinden, waarmee het bedrijf niet in overeenstemming is. Op basis van het overgangsrecht kan de heer Van der Slikke zijn huidige activiteiten voortzetten, als hij dit wenst.

De gemeente zal zich voorts inspannen om het bedrijf van de heer Van der Slikke, als hij dit wil, in aanmerking te laten komen voor een nieuwe locatie op het nieuwe laagwaardige industrieterrein in Nieuw Vennep.

Ad 2. Rentmeesterskantoor Reinders Folmer B.V., namens de stichting 'Fonds tot ondersteuning'

De heer Reinders Folmer deelt mede dat de stichting eigenaresse is van Rijnlanderweg 1163 te Nieuw Vennep. De bijbehorende percelen liggen tussen de Rijnlanderweg en het spoor en de Rijnlanderweg en de A4, met resp. de voorgestelde bestemmingen Uit te werken verkeersdoeleinden, Agrarische doeleinden II, Agrarische doeleinden A en Uit te werken verkeersdoeleinden, Agrarische doeleinden II en Groenvoorzieningen 2.

De stichting zet vraagtekens bij de bestemmingen Uit te werken verkeersdoeleinden, Groenvoorzieningen 2 en de wijzigingsbevoegdheid bij de bestemming Agrarische doeleinden II. Het nu opnemen van de aansluiting verlegde Bennebroekerweg/A4 wordt prematuur geacht, temeer omdat de plaats van de aansluiting het tracé van de verlegde Bennebroekerweg ter hoogte van het perceel van de stichting bepaalt.

Voorts wordt het doel van de bestemming Groenvoorzieningen 2 onduidelijk geacht.

De stichting verzoekt met vorenstaande zienswijzen rekening te houden.

Reactie gemeente:

Zoals in de plantoelichting wordt uiteengezet, is in het onderhavige plan de aansluiting verlegde Bennebroekerweg/A4/N201 geregeld conform hetgeen hierover is vastgelegd in het Regioakkoord N201+.

Voorts is in vervolg op de in november 2002 met Rijkswaterstaat gemaakte afspraken over de hoofdinfrastructuur tussen gemeente en provincie afgesproken dat nadere studie wordt verricht naar de exacte locatie van de aansluiting verlegde Bennebroekerweg /A4.

Om op deze studie adequaat te kunnen inspelen is de (wijzigings)mogelijkheid in het plan opgenomen om de aansluiting nog in zuidelijke richting te kunnen verschuiven.

Tevens is het mogelijk gemaakt om de bestemming Groenvoorzieningen 2 te wijzigingen ten behoeve van de aanleg van parallelle infrastructuur langs de A4.

Zodra over e.e.a. meer definitief bekend is, zal met de stichting als eigenaresse van de beschreven gronden, in overleg worden getreden.

Ad 3. C. Avis Maatschap

De Maatschap, die gevestigd is aan de Rijnlanderweg 1069 wil graag de agrarische bestemming aldaar behouden, omdat ook elders agrarische activiteiten worden verricht, met gebruikmaking van de gebouwen aan de Rijnlanderweg.

Bovendien is met de gemeente overeengekomen dat het achter de Rijnlanderweg gelegen land agrarisch gebruikt kan blijven, zolang het nog niet als bedrijfsterrein in ontwikkeling is genomen. De maatschap vraagt aandacht voor een adequate ontsluiting aan de nieuwe infrastructuur.

Daarnaast wil de maatschap graag in aanmerking blijven komen voor de sanering en vernieuwing van de bestaande loods, waarin asbest is verwerkt.

Reactie gemeente:

Er bestaat geen bezwaar tegen het agrarisch bestemmen van de "huiskavel" van de maatschap aan de Rijnlanderweg, gezien de huidige bestemming en het huidige en beoogde gebruik, zoals in de reactie is aangegeven. In dat kader is er (dan ook) geen belemmering voor de sanering en vernieuwing van de bestaande loods. De bestaande twee woningen kunnen in agrarische bestemming worden gehandhaafd. De toegankelijkheid van de kavel in de aanlegfase en in de definitieve fase van de planontwikkeling is een zaak van nadere uitwerking en overleg. In principe is de nieuwe infrastructuur bedoeld voor de ontsluiting van bedrijfsverkeer, dat ook agrarisch kan zijn.

Ad 4. B.V. v/h Fa. J. Kromhout & Zn.

De firma, eigenaar van een verkooppunt van motorbrandstoffen aan de Kruisweg/Rijnlanderweg, vraagt aandacht voor de toekomstige verkeerssituatie rond het tankstation.

Er bestaat geen bezwaar tegen de ontwikkeling van een bedrijventerrein in de A4 zone west op zichzelf.

De heer Houtenbos wenst namens de firma graag vroegtijdig en frequent (er) met de gemeente in overleg te blijven over voor het tankstation relevante ontwikkelingen.

Reactie gemeente:

Al eerder is aan de heer Houtenbos toegezegd dat de gemeente met hem in gesprek zal blijven over de toekomstige infrastructurele ontwikkelingen. Naar onze mening is dit, in dit stadium van de ontwikkeling van de verkeersscenario's, een goede manier om de belangen van de heer Houtenbos recht te doen. In de bestemming Uit te werken verkeersdoeleinden (Uv), waarin de verlegde Bennebroekerweg is geprojecteerd, is de realisering van een verkooppunt voor motorbrandstoffen in principe mogelijk gemaakt. Daaraan kan de heer Houtenbos overigens geen rechten ontleen.

Ad 5. D. Blom en M.G. Blom Kromhout

Achtergrond: De huiskavel c.a. aan de Rijnlanderweg 1031 wordt agrarisch gebruikt ten behoeve van de achterliggende landbouwgronden, die aan de gemeente zijn verkocht, en ten behoeve van de in eigendom zijnde gronden tussen de Bennebroekerweg en de verlegde Bennebroekerweg.

Planvorming volgens voorontwerp. De familie Blom gaat er van uit dat de huidige activiteiten aan de Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg kunnen worden voortgezet.

Naar aanleiding van het voorontwerp:

De familie Blom is van mening dat op de agrarische gronden tussen de Bennebroekerweg en de verlegde Bennebroekerweg in verband met de aansluiting op de A4 geen adequate agrarische productie meer mogelijk is. Men vindt het eerder voor de hand liggen ook op deze gronden, mede gezien de ligging, een bedrijfsontwikkeling mogelijk te maken.

Reactie gemeente:

*Aangezien de familie Blom zelf ook stelt dat de agrarische activiteiten aan de Rijnlanderweg op den duur een aflopende zaak zijn, meent de gemeente dat dit gebruik terecht onder het overgangsrecht wordt gebracht. Voorts is, naar aanleiding van deze en andere reacties, op de aan het woonhuis grenzende bebouwing een * aangegeven, waardoor medegebruik mogelijk is, zoals in het voorschrift Wonen is omschreven. Zie ook het gestelde hieronder in het commentaar van de gemeente ad 8.*

Naar aanleiding van het voorontwerp: Met het oog op de mogelijk (via een wijzigingsbepaling) in zuidelijke richting te verschuiven aansluiting van de verlegde Bennebroekerweg op de A4 is thans nog niet met zekerheid te zeggen hoe een toekomstige agrarische bedrijfsvoering vormgegeven kan worden. In ieder geval is een bedrijfsmatige invulling van bedoelde gronden in de planperiode nog niet aan de orde.

Uiteraard zal, wanneer daarover de nodige duidelijkheid bestaat, met de familie Blom overleg worden gepleegd over de aankoop van de voor infrastructuur benodigde gronden, waarbij ook de agrarische bedrijfsvoering ten aanzien van de resterende gronden aan de orde zal komen.

Ad 6. Lauw de Wilde Beheer BV namens J. den Breejen en Zn BV

Medegedeeld wordt dat men instemt met de bestemming van het perceel Rijnlanderweg 1085 volgens het voorontwerpplan.

Om praktische en bedrijfseconomische redenen verzoekt men om het in de bestemming getekende bouwvlak ca. 2,5m in noordelijke richting te verschuiven. Dit in verband met de plaats van de bestaande loods en de ondergrondse olietanks.

De beoogde goot- en nokhoogte van de loods, resp. 8 en 11 meter, vindt men in het planvoorschrift niet terug.

Reactie gemeente:

Uit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt acht de gemeente nieuwe bebouwing langs de Rijnlanderweg verantwoord, als deze past in de schaal en de sfeer van de bestaande woningen en agrarische schuren. De agrarische schuren werden voorheen in het verlengde van de woonhuizen en boerderijen gesitueerd. Dit principe is uitgangspunt geweest voor de ligging van het bouwblok in het bestemmingsplan. De goot- en nokhoogte van de bebouwing in het bouwblok is geregeld op de plankkaart, en is inderdaad 8 resp. 11 meter.

Ad 7. P.J.M. Kalisvaart en C.D. Kalisvaart-Renout

Forse afwijking Toekomstvisie 2015:

Bij aankoop van het huis, Rijnlanderweg 1001, in 1996 was het gebied agrarisch. Volgens de Toekomstvisie 2015 van 1997 zou het gebied agrarisch blijven. Deze visie was al in 1999 achterhaald.

MER en verlies van groen:

De familie Kalisvaart is van oordeel dat de gemeente kiest voor het volbouwen van de Rijnlanderweg (alternatief 1 en 2 van het MER), en daarmee geen recht doet aan het uitgangspunt van de structuurvisie en het MER, dat de Rijnlanderweg als groene corridor een specifiek landelijk karakter behoort te houden. Zij vreest voor het verloren gaan van een recreatieve en groene route, met de bijbehorende dieren.

Bebouwing langs de Rijnlanderweg:

De voorgestelde bestemming, waarin o.a. horeca (met discotheken en bordelen) mogelijk is, beperkt het woongenot. Ook kantoorvilla's worden niet passend geacht aan een landelijk weg.

Ontsluiting A4 zone/ geluidsoverlast:

De familie Kalisvaart vreest dat de Van Heuven Goedhartlaan wordt doorgetrokken in het plangebied, hetgeen een aanzienlijke toename van de verkeersoverlast zal betekenen, bovenop de overlast van Schiphol, A4 en HSL. Ook vreest men geluidsoverlast tijdens de aanlegfase, en schade door trillingen.

Woonbestemming:

Hoewel het adres Rijnlanderweg 1001 een woonbestemming is toebedacht, wordt het ook gebruikt als overslagplaats en plankantoor voor het aldaar gevestigde parketbedrijf. Ook is het kantoor van een secretariaatsservice aldaar gevestigd. Graag wil men een daarbij passende bestemming, hetgeen men bij de geplande bedrijfsontwikkelingen in het gebied geen probleem acht.

Verzoek aan B&W:

Verzocht wordt aan het gemeentebestuur om de Haarlemmermeer zoveel mogelijk agrarisch te houden, als tegenwicht ten opzichte van de Schipholontwikkelingen. De leefbaarheid van de bewoners zou prioriteit moeten krijgen boven het economisch gewin.

Verzocht wordt rekening te houden met het woongenot van bewoners en dieren in de A4 zone west.

Reactie gemeente:

Forse afwijking Toekomstvisie 2015

In Hoofdstuk 2 van de plantoelichting wordt uitgebreid ingegaan op het beleidskader van rijk, provincie, regio en gemeente. Korthedshalve willen wij hiernaar verwijzen.

MER en verlies van groen

In tegenstelling tot wat de familie Kalisvaart suggereert is het behoud en het verkeersluw maken van de Rijnlanderweg uitgangspunt voor alle MER alternatieven, zij het dat de bebouwing in alternatief A en B wat intensiever is dan in alternatieven C en D.

Gekozen is in het voorontwerpbestemmingsplan voor een uit te werken bestemming, waarbij is bepaald dat er per kavel slechts 25% maximaal bebouwd mag worden, en de inrichting van de kavel verder een groen karakter heeft. Op het voorste deel van de kavel kan de bouwhoogte maximaal 9m zijn, refererend aan de bestaande woningen en boerderijen, en op het achterdeel van de kavel maximaal 11m, refererend aan de bestaande schuren en loodsen. Deze randvoorwaarden voldoen aan alternatief C. Wanneer het waterpeil van de bedrijfsgebieden wordt opgezet – waarover nu nog geen beslissing is genomen – kan ook nog voldaan worden aan alternatief D (MMA).

Bebouwing langs de Rijnlanderweg

Seksinrichtingen zijn volgens de planvoorschriften uitgesloten en discotheken zijn, gezien de beperkte schaal en het karakter van de toegelaten bebouwing, niet inpasbaar. Zie voorts het gestelde ad 2.

Ontsluiting A4 zone/ geluidsoverlast

De doortrekking van de Van Heuven Goedhartlaan wordt in dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. Over de bouwfase kunnen thans nog geen gedetailleerde mededelingen worden gedaan. Uiteraard zal er overleg met aan/omwonenden zijn, en mag er geen schade worden toegebracht aan bestaande opstallen.

Woonbestemming

*Wanneer sprake is van een aan-huis-verbonden-beroep, waarbij het woonhuis in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en er sprake is van een ruimtelijke uitstraling of uitwerking die in overeenstemming is met de woonfunctie, kan uitoefening van dat beroep binnen de woonbestemming plaatsvinden. Voorts is, naar aanleiding van deze reactie, op de aan het woonhuis grenzende bebouwing een * aangegeven, waardoor medegebruik mogelijk is, zoals in het voorschrift Wonen is omschreven. Zie ook het gestelde hieronder in het commentaar van de gemeente ad 8.*

Verzoek aan B&W

Zie het gestelde bij toekomstvisie 2015.

Ad 8. J. de Graaf

De heer De Graaf constateert dat zijn woonhuis c.a. een woonbestemming heeft gekregen. Omdat in de toekomst zijn bijbehorende landbouwschuur niet langer agrarisch in gebruik blijft, verzoekt hij om een passende (rendabele) bestemming.

Reactie gemeente:

Deze en andere reacties zijn voor de gemeente aanleiding geweest nog eens te bezien wat op de grotere woonkavels met agrarische gebouwen, na beëindiging van het agrarisch gebruik, in combinatie met en met behoud van de woonfunctie, in die schuren of loodsen mogelijk gemaakt zou kunnen worden.

*Dit heeft geleid tot de volgende formulering in de planvoorschriften ("Wonen"), betrekking hebbend op het toegestane medegebruik van de met een * aangeduide gebouwen: praktijkruimte, stille opslag, hobbymatige agrarische activiteiten, maneges, dierenpensions en ateliers, alsmede voor activiteiten,*

voorkomend in categorie 1 van de van dit bestemmingsplan deel uit makende lijst van bedrijfstypen, alsmede bedrijfsactiviteiten, die naar de aard daarmee gelijk te stellen zijn, met uitzondering van zelfstandige kantoren, detailhandel, geluidgevoelige functies en buitenopslag.

Ad 9. Van Duin Consult, namens Van Arkel

De heer Van Duin acht het bestemmingsplan nogal globaal, en daarom in strijd met de rechtszekerheid. Met name de bestemming UB biedt onzekerheid omdat deze gebaseerd is op een uitwerkingsbevoegdheid en de ontwikkelingstermijn niet duidelijk is.

Voorts acht de heer Van Duin de voorgeschreven verhouding van maximaal 20% kantoorruimte op 80% bedrijfsruimte niet realistisch.

Datzelfde geldt volgens hem voor de uit te werken bestemming voor de Rijnlanderwegzone, waarin ondermeer crèches en horecavoorzieningen mogelijk zijn.

Hij pleit daarom voor een heldere bestemming, zonder uitwerkingsbevoegdheid.

Voorts vraagt hij om een bestemming van de huidige landbouwschuren, die een bedrijfsmatig gebruik in de toekomst mogelijk maakt. Hij meent tevens dat ten onrechte de aanduiding ZG op een van deze schuren voorkomt.

Tot slot wordt opgemerkt dat de artikelen 26 en 26 van de planvoorschriften niet verenigbaar zijn.

Reactie gemeente:

Artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening biedt de mogelijkheid een uitwerkingsplicht (en dus geen bevoegdheid, zoals de heer Van Duin stelt) voor burgemeester en wethouders in een bestemmingsplan op te nemen. Het onderhavige plan geeft daartoe uitwerkingsregels en procedureregels. Daarmee is voldaan aan de vereisten die de wet aan de uitwerkingsplicht stelt. De uitwerking vindt plaats binnen de planperiode, doch na het gereed komen van de verlegde Bennebroekerweg, gepland in 2008. Het plan biedt daar derhalve duidelijkheid over, als ook over het feit dat binnen de belemmeringszones van het LIB aan de oostkant van de Rijnlanderweg geen bebouwing is toegestaan.

De aangegeven verhouding bedrijfsruimte – bijhorende ruimte is een voor dit type bedrijfsterrein geëigende verhouding en is ook in overeenstemming met het provinciaal beleid ter zake.

De bestemming voor de Rijnlanderwegzone heeft naar aanleiding van deze en andere reacties een aangepaste omschrijving (Uit te werken gemengde doeleinden (UGD)) gekregen. Nadere detaillering kan op dit moment nog niet plaatsvinden; een uitwerkingsplanprocedure biedt voor belanghebbenden procedurele zekerheid om hun belangen ook bij het concretiseren van deze bestemming veilig te stellen. De landbouwschuren van de heer Van Arkel hebben naar aanleiding van deze en andere reacties een aanduiding () gekregen die, na het aflopen van het agrarische gebruik, in combinatie met de woonfunctie op de kavel, een alternatieve invulling mogelijk maakt. Zie ook onze reactie hierboven ad 8. Aan de aanhef van artikel 26, thans artikel 29, is ter verduidelijking het woord "Algemene" toegevoegd.*

Ad 10. P. van Groningen, Grovom BV

De heer Van Groningen refereert aan een overeenkomst die in het verleden met de gemeente is gesloten, waarbij het bedrijf Grovom een terrein huurt in Nieuw Vennep ten behoeve van (opslag)activiteiten van het sloopbedrijf.

De gemeente heeft de huurovereenkomst per 1 januari 2004 ontbonden.

Daarom wordt thans gevraagd om een bedrijvenbestemming van het perceel Rijnlanderweg 1089.

Reactie gemeente:

In verband met de nieuwe infrastructurele mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt en gezien de voorgeschiedenis van het bedrijf aan de Rijnlanderweg, heeft de gemeente geen bezwaar tegen een bestemming Bedrijfsdoeleinden en resp. Bedrijfsdoeleinden en Wonen (voor de bestaande woning) van de kavel. Buitenopslag zal in deze bestemming niet worden toegestaan. Materiaal zal derhalve in een te bouwen loods moeten worden ondergebracht, voor welke bebouwing de bestemming mogelijkheden biedt. De ontsluiting voor het bedrijfsverkeer zal moeten plaatsvinden aan de achterzijde van de kavel, via de nieuw aan te leggen parallelweg achter de Rijnlanderwegzone.

Buitengemeentelijk vooroverleg

ex art. 10 Bro over het voorontwerp-bestemmingsplan en opmerkingen en adviezen over het MER (artt. 7.23. t/m 7.25. Wet milieubeheer)

In het kader van het art. 10 Bro-overleg is het voorontwerp-bestemmingsplan, tezamen met het MER, gezonden aan diverse -voor dit bestemmingsplan relevante- instanties. Tevens is het MER met het voorontwerp-bestemmingsplan gezonden aan de wettelijke adviseurs. Het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage over het MER is als bijlage bij deze plantoelichting gevoegd. Het Waterleidingbedrijf Gemeente Amsterdam en de Nederlandse Spoorwegen, Bedrijfs- en productontwikkeling, hebben laten weten dat het plan hen geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Van de volgende instanties is wel een inhoudelijke reactie ontvangen:

1. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noord-West, Postbus 603 1110 AP Diemen-Zuid
2. Waterschap Groot Haarlemmermeer, Postbus 82, 2130 AB Hoofddorp
3. Hoogheemraadschap van Rijnland, Postbus 156, 2300 AD Leiden
4. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland, Postbus 3119, 2001 DC Haarlem
5. Pro Rail, de heer Van Gemert/Van Houten, De Inktpot, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht
6. RWE Haarlemmermeergas N.V., Postbus 90, 2130 AB Hoofddorp
7. Gastransport Services, Directie West, Postbus 444, 1740 AK Waddinxveen
8. Schiphol Group en SADC, p/a Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol
9. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord West, Jansweg 15, 2011 KL Haarlem
10. VROM inspectie, Regio Noord West, Postbus 1006, 2001 BA Haarlem
11. Provincie Noord Holland, Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem

Hieronder zijn de reacties kort samengevat. Cursief is daarbij het gemeentelijke commentaar aangegeven.

Daarbij dient te worden opgemerkt dat, waar verzocht wordt om aanpassingen in het aanvaarde MER-rapport, dit niet aan de orde kan zijn. Eventuele correcties of aanvullingen zullen derhalve in deze plantoelichting, dan wel in de overige planstukken (plankaart, planvoorschriften) worden gegeven.

Ad 1. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij

Opgemerkt wordt dat uit de MER en het voorontwerpbestemmingsplan blijkt dat er nog geen duidelijkheid is over het voorkomen van beschermde soorten in het plangebied. Met klem wordt geadviseerd hieraan aandacht te besteden.

Geconstateerd wordt dat in hoofdstuk 7, par. 6 van de MER gesteld wordt dat ontheffing moet worden aangevraagd voor een aantal (algemene) zoogdieren, terwijl in hoofdstuk 9, ecologie, staat dat informatie ontbreekt over andere belangrijke soorten. In par. 3.3 van de plantoelichting is aangegeven dat de rugstreeppad en de noordse woelmuis kunnen voorkomen.

Er wordt op gewezen dat de teksten met elkaar in overeenstemming moeten zijn en dat bij de ontheffingsaanvraag aangegeven moet worden welke beschermde soorten in het plangebied voorkomen en dat het om de actuele situatie gaat.

Commentaar Gemeente:

De tekst van de plantoelichting (par. 3.3) zal worden aangepast. Op basis van de informatie uit het MER en het voor het naastgelegen bedrijventerrein De President verrichte onderzoek en de op basis daarvan verkregen ontheffing, verwacht de gemeente dat ook voor het bedrijventerrein A4 zone west een ontheffing verleend zal worden.

In het voorjaar van 2004 zal nader veldonderzoek plaatsvinden.

De ontheffing zal voor de vaststelling van de betreffende uitwerkingsplannen (van de globale bestemmingen) geregeld moeten en kunnen zijn.

Ad 2. Waterschap Groot Haarlemmermeer

MER

Het waterschap constateert dat het MER in nauw overleg met de waterbeheerders tot stand is gekomen. Algemene uitgangspunten zijn daaraan als bijlage toegevoegd. Opmerkingen over de concept-MER zijn in een erratum verwerkt. Het aspect water is aldus afdoende meegenomen in het MER.

Daarover worden nog de volgende opmerkingen gemaakt.

- Het waterschap verzoekt bij het opzetten van aparte waterpeilen aan weerszijden van de Rijnlanderwegzone volgens het MMA, te onderzoeken of beide systemen met elkaar verbonden kunnen worden. Dit om versnippering van peilgebieden tegen te gaan en vanwege mogelijke negatieve effecten voor de beheersbaarheid van het watersysteem en de migratie van flora en fauna.
- Als volgens het MMA gekozen wordt voor het opzetten van het waterpeil, dan mag de totale waterberging van het huidige peilgebied niet afnemen, dan wel dient de verloren gegane waterberging in het huidige peilgebied te worden gecompenseerd.
- Wadi's mogen niet tot de benodigde open waterberging worden gerekend (vgl. fig. 3.7 en fig. 3.9 in resp. alternatief C en D)
- Verzocht wordt de tekst in tabel B2.2 van de watertoets bij het thema 'grondwaterkwaliteit Natte natuur' aan te passen, waar staat aangegeven dat volgens het LIB geen grotere moerassen of waterbergingen dan 3 ha gerealiseerd mogen worden.

Voorontwerpbestemmingsplan

Het waterschap is verheugd over de volwaardige plaats van water in het plan.

Wel wijst zij er op dat de errata bij het MER nog niet in de plantoelichting zijn doorvertaald.

Aanvullend worden nog de volgende opmerkingen gemaakt.

- Elke bestemming dient omgezet te kunnen worden in water, om voldoende speelruimte te houden bij het opstellen van het waterhuishoudingsplan. Met name worden in dit verband de bestemmingen UMCD en All genoemd.

Het waterschap spreekt de verwachting uit dat bij het opstellen van het riolerings- en waterhuishoudingsplan op dezelfde prettige manier zal worden samengewerkt.

Commentaar gemeente:

MER

- *De positieve en negatieve consequenties van het (mogelijk) opzetten van separate waterpeilen zullen uiteraard aan de orde komen bij de opstelling van het toekomstig waterplan. Er is met het waterschap afgesproken dat er eerst een waterplan komt voor het totale gebied alvorens de uitwerkingsplannen in procedure worden gebracht;*
- *Ook de gemeente gaat er van uit dat de totale waterberging in een peilvak niet afneemt. Het peilvak wordt ook kleiner. Door de realisatie van de normstelling aan water ten behoeve van het bedrijventerrein wordt het peilvak niet slechter omdat er geen concentraties van water zijn die uit het resterende peilvak worden weggenomen;*
- *In het stadium van de opstelling van het waterplan zullen ook de wadi's een onderwerp van nader overleg zijn;*
- *De opmerking van het waterschap over het LIB is op zichzelf juist. De praktijk zal evenwel pas uitwijzen hoe omgegaan zal worden met mogelijk te verlenen ontheffingen voor waterplassen groter dan 3ha.*

Voorontwerpbestemmingsplan

- *De gemeente onderschrijft de mening van het waterschap ten aanzien de mogelijkheid in alle bestemmingen water te realiseren. In de bestemming UMCD (thans UGD) voor de Rijnlanderwegzone was dit overigens al het geval; de bestemming Agrarische doeleinden II zal in de gewenste zin worden aangepast.*

Ad 3. Hoogheemraadschap van Rijnland

In aanvulling op de reactie van het waterschap wordt door het Hoogheemraadschap het volgende opgemerkt.

Hoewel men het onverstandig vindt dat een indicatieve water- en stoffenbalans niet in het MER is opgenomen, gaat men akkoord met het doorschuiven van een volledig uitgewerkte balans naar het waterhuishoudkundig plan. Men acht deze noodzakelijk voor de afweging ten behoeve van peilopzet, en benadrukt dat deze tijdig aanwezig moet zijn, omdat de keuze voor een definitieve inrichting mede van de resultaten van deze inrichting afhankelijk is.

Gezien de gemeentelijke doelstelling wordt verzocht om binnen alle bestemmingen de mogelijkheid op te nemen een "voorziening voor afgekoppeld water" te realiseren, en binnen de beschrijving in hoofdlijnen de volgende formulering op te nemen: "Binnen het plangebied zal zoveel mogelijk schoon oppervlak worden afgekoppeld, waarbij een minimumeis geldt van 25 %.

Verzocht wordt de bermen van de A4 de medebestemming "berminfiltratie" te geven.

Verder wordt er op gewezen dat in de toekomstige planuitwerkingen uitgegaan moet worden van de dan geldende uitgangspunten, die mogelijk kunnen afwijken van die in het MER zijn opgenomen.

Tot slot wordt gevraagd in artikel 18 Water ook te verwijzen naar de waterbeheerders i.v.m. eventuele vergunningverlening.

Commentaar gemeente:

De door het Hoogheemraadschap voorgestelde planaanpassingen (in de voorschriften) zullen worden verwerkt. In alle relevante bestemmingen is (tevens) de functie "water" mogelijk gemaakt.

Met de overige opmerkingen zal in het vervolg van de planontwikkeling rekening worden gehouden, vanuit de uitgangspunten die dan passend zijn.

Ad 4. Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Van het Ministerie is een concept-reactie ontvangen met de volgende inhoud.

Plankaart:

Men meent dat de aanduiding van de wijzigingsbevoegdheid niet consequent is toegepast.

Toelichting:

2.1. Rijksbeleid

Nationale vervoersplannen

In dit verband worden nog de (te ontwikkelen) Nota Mobiliteit en de Vierde Nota Waterhuishouding (par.

3.1 "Het water in de stad") genoemd.

3.1. Ruimtelijke structuur

In de eerste zin is een stuk tekst weggefallen.

3.4. Bereikbaarheid

Via de weg.

De directie hanteert andere verkeersintensiteiten voor de A4 dan de door de gemeente vermelde.

3.5. Geluid, luchtverontreiniging en veiligheid

Externe veiligheid

Aandacht wordt gevraagd voor het transport van gevaarlijke stoffen per spoor.

4.1. Programma

Voorzieningen

Geadviseerd wordt reclamemasten uit oogpunt van de verkeersveiligheid niet te plaatsen bij b.v. knooppunten of aansluitingen.

5.3. Verkeer

Gevraagd wordt, met betrekking tot de A4, om zorgvuldige afstemming van wederzijdse infrastructuurplannen.

Verwezen wordt na de afspraken van januari 2001 over de plaats van de aansluiting

Bennebroekerweg/Oostelijke Link/A4, met name waar het de uitgangspunten voor de afstand tot de verzorgingsplaats De Ruige Hoek betreft in relatie tot de weeflengte van verbindingswegen.

5.6. Uitwerkingen

A4 corridor

Gewezen wordt op mogelijke problemen met de Vogel- en Habitatrichtlijnen als de reserveringsstrook langs de A4 vooruitlopend daarop wordt ingericht als rietzone. Beter ware het voorlopig uit te gaan van continuering van het agrarische gebruik.

6. Water

Aanbevolen wordt de watertoets, behalve in het MER, ook in het bestemmingsplan op te nemen.

Voorschriften

Artikel 13 Verkeersdoeleinden

Bezien moet worden of niet een grotere hoogte dan 3.00 m voor samengestelde verkeersborden nodig is.

Artikel 18 Water (WA)

Geadviseerd wordt de naam van het waterschap niet meer in het voorschrift te vermelden, nu op 1 januari 2005 sprake zal zijn van een reorganisatie.

Commentaar gemeente:

Plankaart

Omdat de aanduiding "wijzigingsbevoegdheid" (blok-onderbroken streep) op sommige punten samenviel met een bestemmingsgrens, was er op die plaats sprake van een ononderbroken streep. Nu blijkt dat e.e.a. aanleiding kan geven tot verwarring is voor de aanduiding een ononderbroken streep gekozen.

Toelichting

2.1. Rijksbeleid en 3.1. Ruimtelijke structuur

De teksten zijn aangepast.

3.4. Bereikbaarheid

Er wordt in de concept-reactie niet aangegeven hoe groot de geconstateerde verschillen tussen de door de gemeente en Rijkswaterstaat gehanteerde verkeersintensiteiten op de A4 zijn. Dat er verschillen zijn is verklaarbaar. De gemeente beschikt over een eigen verkeersmodel dat ten opzichte van het door het rijk gehanteerde model nauwkeuriger informatie geeft over de verschillende wegvakken in Haarlemmermeer. Daarnaast beschikt de gemeente over de jongste (toekomstige) inzichten in de sociaal economische gegevens. Belangrijke input voor het Haarlemmermeerse model zijn de gegevens uit het Noordvleugelmodel.

3.5. Geluid, luchtverontreiniging en veiligheid

Externe veiligheid

Er vindt geen transport van gevaarlijke stoffen per spoor plaats.

4.1. Programma

Voorzieningen

Het betreft hier een verkeersbestemming die nog nader uitgewerkt moet worden en een groenbestemming langs de A4. Uiteraard wordt (bij de bepaling van de plaats van een reclamemast) rekening gehouden met het verkeersveiligheidsaspect.

5.3. Verkeer

De gemeente is op de hoogte van de gehanteerde uitgangspunten met betrekking tot de minimaal benodigde weefflengte van verbindingswegen van de nieuwe aansluiting in relatie tot de bestaande verzorgingsplaats. In het Masterplan N201+ van de provincie Noord Holland is de aansluiting ook zodanig gelegen dat hier rekening mee gehouden wordt. Bij de beschreven mogelijke verschuiving naar het zuiden, waarmee de gemeente de mogelijkheid voor een haakse aansluiting openhoudt, is sprake van met de verzorgingsplaats en een parallelstructuur gecombineerde toeritten.

Over de gemeentelijke wensen en verkenningen is overleg met de provincie en het rijk. Uiteraard wordt onderschreven dat een zorgvuldige afstemming van wederzijdse plannen essentieel is.

5.6. Uitwerkingen.

A4 corridor

Zolang het plangebied niet in ontwikkeling is genomen, kan ook de gereserveerde zone langs de A4 als zodanig in gebruik blijven.

Dat is naar verwachting niet het geval als de kavels waar de zone thans deel van uitmaakt als bedrijventerrein worden ontwikkeld.

Uiteraard zal bij de inrichting van dat (onder)deel van het gebied dat ingericht wordt als rietzone zowel rekening worden gehouden met de toekomstige wegbreedingen als met de beperkingen van het LIB (vogelprotectie) en de Vogel- en Habitatrichtlijn.

6. Water

In de plantoelichting is een uitgebreide waterparagraaf opgenomen.

Voorschriften

Artikel 13 Verkeersdoeleinden

Het voorschrift is aangepast in die zin dat thans een hoogte van 7.50 m voor bewegwijzering/verkeersborden mogelijk is gemaakt.

Artikel 18 Water

“Waterschap Groot Haarlemmermeer” is vervangen door “de waterbeheerders”.

Ad 5. ProRail

Door ProRail wordt ingestemd met de bestemmingsomschrijving van het spoorwegemplacement en de reserveringen voor het opstelrein en/of railterminal. De begrenzing van de bestemming railverkeer is evenwel niet correct. Op een meegestuurde kaart is een indicatie van de juiste begrenzing aangegeven.

Commentaar gemeente:

Nader overleg met ProRail naar aanleiding van de toegezonden reactie heeft geleid tot een aanpassing van de plankaart, waarbij de bestemming Railverkeer is uitgebreid met de gewenste reserveringsruimte. Tevens is daarbij gekozen voor een globale, later uit te werken bestemming. Dit houdt ondermeer verband met het feit dat het water, dat thans het emplacement van de rest van het plangebied scheidt, eventueel verplaatst zal moeten worden.

Ad 6. RWE Haarlemmermeergas N.V.

RWE Haarlemmermeergas wijst er op dat bij de ontwikkeling van het plan rekening gehouden moet worden met de aanleg van een gasdistributienet, inclusief het plaatsen van een gasdrukregelstation. Er wordt een opsomming gegeven van de voorwaarden waaraan het leidingtracé moet voldoen. Zodra meer gegevens bekend zijn over de op te richten bebouwing kan een gasdistributienet worden ontwikkeld. Daarna kan informatie worden gegeven over de ligging van gasleidingen, de grootte van de te plaatsen gasmeteropstellingen e.d.

Commentaar gemeente:

Met de opmerkingen van RWE zal in het stadium van de planontwikkeling rekening worden gehouden.

Ad 7. Gastransport Services

Gastransport Services wijst op de aanwezigheid van twee hoofdaardgastransportleidingen en twee aardgastransportleidingen in het plangebied.

Wat de hoofdaardgastransportleidingen betreft is een direct ruimtebeslag van 70 m bepaald, waarbinnen geen bebouwing is toegestaan. Daarenboven geldt nog een veiligheidsafstand van 55 m aan weerszijden, waarbinnen geen ingrijpende stedenbouwkundige ontwikkelingen met concentraties van personen mogen plaatsvinden.

Ten aanzien van de aardgastransportleiding wordt genoemd de richtlijn van het Ministerie VROM: Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen (DGMH/B nr. 0104004).

De medebestemmingsstrook dient 4m ter weerszijden van de hartlijn van de leiding te bedragen.

Tot slot wordt verzocht bij de aanleg van infrastructurele werken waarbij leidingen zijn betrokken tijdig overleg te plegen.

Commentaar gemeente:

De tekst van de plantoelichting is overeenkomstig de reactie aangepast, evenals artikel 3 van de planvoorschriften.

Ad 8. Schiphol Group en SADC

Schiphol Group en SADC kunnen zich op hoofdlijnen vinden in het plan, en hebben waardering voor de gevolgde procedure.

De geleverde inbreng ten aanzien van de beoogde doelgroepen acht men op een goede manier in het plan verwerkt. Daarnaast biedt de gekozen planvorm voldoende flexibiliteit.

Voorts wordt nog aandacht gevraagd voor de volgende zaken:

1. Concrete bouwplannen moeten worden getoetst op mogelijk windgevoeligheid, dit in verband met de nabijheid van de aanliegroute van de Zwanenburgbaan en de Kaagbaan, en de invloed van windcirculatie op landingsoperaties.
2. In het bestemmingsplan moet, vanwege de functionele en logistieke relatie, een verbinding tussen de A4 zone en het vrachtgebied op Schiphol Zuidoost mogelijk zijn.
3. Er wordt voor gepleit de thans voorliggende wateroplossing te zijner tijd nog eens te bezien in het kader van de integrale waterstrategie die thans samen met de gemeente, het Waterschap en de Provincie Noord Holland wordt ontwikkeld.

Commentaar gemeente:

1. *De gemeente is van oordeel dat er, boven de beperkingen die het LIB geeft, geen ruimte is voor een extra toets van bouwplannen op windgevoeligheid. De bebouwings- en hoogtebeperkingen van het LIB, die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen, dienen juist ter bescherming van genoemde belangen.*
2. *Binnen de daarvoor in aanmerking komende bestemmingen (binnen het plangebied) is de aanleg van een Ongestoord Logistiek Systeem mogelijk gemaakt*
3. *De gemeente onderschrijft de suggestie van de Schiphol Group en SADC.*

Ad 9. Ministerie van Economische Zaken

Het ministerie is van oordeel dat het plan, gezien de strategische ligging van het gebied ten opzichte van spoor- en weginfrastructuur, terecht specifieke aandacht aan de ontwikkelingen met betrekking tot de vestiging van Schipholgebonden bedrijvigheid geeft.

Onderschreven wordt derhalve de opvatting dat de aandacht voor snelheid in de distributie van goederen, juist vanwege de relaties tussen de verschillende vervoersmodaliteiten, van groot belang kan zijn in de concurrentie met de overige Europese distributiecentra.

Commentaar gemeente:

De reactie van het Ministerie van Economische Zaken is voor kennisgeving aangenomen.

10. VROM inspectie

De inspecteur merkt het volgende op.

Het bestemmingsplan Hoofddorp A4-zone west betreft de ontwikkeling van een bedrijventerrein langs de A4. De opzet van het bestemmingsplan is globaal; een deel van de gronden heeft een nader uit te werken bestemming gekregen. In verband met de ontwikkeling van het bedrijventerrein is tevens een milieueffectrapportage opgesteld.

Kantoren

In de toelichting van het plan is aangegeven dat in het noordelijk deelgebied in de toekomst solitaire kantoren ontwikkeld kunnen worden. Het gaat daarbij om intensief grondgebruik waarbij bouwhoogtes met een hoogte tot 80 meter worden beoogd. Hoewel deze kantoorontwikkeling in dit plan planologisch nog niet is uitgewerkt, wilt u kantoorontwikkeling in de nabije toekomst planologisch mogelijk maken op deze locatie. Ik wil daarover het volgende opmerken. Vanuit het oogpunt van het groepsrisicobeleid moet de aanwezigheid van grotere groepen mensen in de vrijwaringszones rondom Schiphol beperkt worden. In de brief van de minister van VROM aan de Tweede Kamer van 23 november 2001 (Kamerstukken II 2001-2002, 26959, nr. 19) is dan ook aangegeven dat voor bedrijfslocaties in de schil tussen de 80% en 95% ongevalsconcentratiegebieden vanwege het groepsrisico moet worden uitgegaan van een maximum van gemiddeld 150 aanwezige personen per hectare. De kantoorontwikkeling die in de toelichting wordt beschreven is met dit groepsrisicobeleid in strijd.

Luchthavenindulingsbesluit

Het plangebied ligt in het gebied dat in het Luchthavenindulingsbesluit (Lib) is aangewezen als het beperkingengebied rondom de luchthaven Schiphol. Voor het gehele gebied gelden beperkingen voor wat betreft bebouwing. Voorzover het plangebied ligt in de zone van het beperkingengebied waarin voor geluid gevoelige functies niet zijn toegestaan, met uitzondering van bestaande situaties, merk ik het volgende op.

In het plangebied worden kinderdagverblijven en bedrijfswoningen toegestaan (de bestemmingen "uit te werken maatschappelijke doeleinden" en "agrarische doeleinden"). Dit zijn functies die aan te merken zijn als voor geluid gevoelige functies. Het toestaan van nieuwe voor geluid gevoelige functies is in strijd met het Luchthavenindulingsbesluit. Ik verzoek u het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

Voorzover gebouwen op grond van het Luchthavenindulingsbesluit niet zijn toegestaan wordt in de zones 3 en 4 een uitzondering gemaakt voor bestaande situaties. De toelichting van het Luchthavenindulingsbesluit geeft aan dat een strikte uitleg gegeven moet worden aan het begrip bestaande situatie. Alleen gebouwen die legaal aanwezig zijn vóór 20 februari jl. danwel vergunde bouwwerken die voor 20 augustus zijn gerealiseerd, worden daaronder begrepen. Uitbreidingen van bestaande gebouwen na deze laatste datum zijn niet toegestaan, *ongeacht het feit of deze uitbreidingen op grond van het vigerende bestemmingsplan zijn toegestaan*. Voorzover het plan voorziet in uitbreidingsmogelijkheden aan bestaande gebouwen, is er sprake van strijd met het Luchthavenindulingsbesluit. In de voorschriften van het plan worden desondanks dergelijke uitbreidingsmogelijkheden toegestaan (onder meer in overgangs- en vrijstellingsbepalingen). Ik verzoek u de genoemde uitbreidingsmogelijkheden van gebouwen in het bestemmingsplan expliciet uit te sluiten.

Gelet op bovenstaande opmerkingen verzoek ik u mij een exemplaar van het ontwerpbestemmingsplan toe te zenden. Voor het overige heb ik geen opmerkingen naar aanleiding van het voorontwerp.

Commentaar gemeente:

Kantoren

Kantoorontwikkeling in het noordwestelijk deel van het plangebied, nabij het NS-station wordt in dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. De bestemming Groenvoorzieningen 2, die aan deze gronden is toegekend, maakt geen bebouwing mogelijk. Rekening wordt gehouden met een reservering van de gronden voor kantoorbebouwing in de verdere toekomst, na de planperiode. Het streekplan Noord Holland Zuid duidt het stationsgebied aan als internationaal/nationaal knooppunt.

Wanneer de gemeente overweegt tot het positief bestemmen van de gewenste functie over te gaan middels een herziening van het onderhavige bestemmingsplan, zal zij, gezien het standpunt van de inspectie, hierover in overleg treden.

Luchthavenindelingbesluit

In het bestemmingsplan zullen geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden toegestaan.

Kinderdagverblijven (crèches) zijn dan ook thans uit de omschrijving van de nieuwe bestemming van de Rijnlanderwegzone geschrapt. Waar woningen volgens dit plan mogelijk zijn, gaat het in alle gevallen om bestaande situaties. Waar nodig, is dit duidelijker in de planvoorschriften verwoord.

Naar aanleiding van de reactie van de inspectie zijn de bouwvlakken voorts strak om de bestaande panden met de bestemming Wonen (W1 en W2) en Bedrijfsdoeleinden en Wonen (BW) getrokken, en is de omvang van bestaande (agrarische) bedrijfswoningen voorts beperkt tot de verleende bouwvergunning.

Het vervangen van woningen in de zone beperkingen geluid en veiligheid is niet strijdig met het LIB. De inspectie bestrijdt dit ook niet. Het LIB geeft voor deze zone aan dat een restrictief beleid gevoerd dient te worden. Dit wordt niet door de gemeente ontkend.

Het kan naar mening van de gemeente echter niet zo zijn uit de bepalingen van het LIB volgt dat in deze zone alles 'op slot' zou moeten worden gezet. Het mogen vervangen, moderniseren en verbeteren van een reeds bestaande rechtmatig aanwezige woning heeft tot gevolg dat verloedering wordt tegengegaan. Dat dit positieve gevolgen heeft voor de leefbaarheid van bepaalde woongebieden binnen de genoemde zone moge duidelijk zijn.

De gemeente is van mening dat dit in overeenstemming met de bedoeling van de wetgever is, gelet op de toelichting bij artikel 2.2.1. van het LIB en de daarin opgenomen verwijzing naar de mogelijkheid van een verklaring van geen bezwaar overeenkomstig artikel 8.9. van de Wet Luchtvaart.

Naar aanleiding van de reactie van de inspectie is, naast de aangegeven wijziging van de plankaart met betrekking tot de bouwvlakken in de bestemming Wonen, aan het betreffende planvoorschrift toegevoegd dat, voorzover volgens de Wet Luchtvaart en het Luchthavenindelingbesluit noodzakelijk, voor aan- en uitbouwen van woningen een verklaring van geen bezwaar via de inspectie VROM gevraagd dient te worden.

Zoals gezegd is voor (per 20 augustus 2003) bestaande (agrarische) bedrijfswoningen voorts bepaald dat deze in omvang beperkt zijn tot de daarvoor verleende bouwvergunning.

Ten overvloede zij nog opgemerkt dat vergunningvrije bouwwerken op basis van het bestemmingsplan uiteraard niet kunnen worden verboden.

Ter afronding van het artikel 10 Bro-overleg zal de inspectie een exemplaar van het (aangepaste) ontwerp-bestemmingsplan ontvangen.

11. Provincie Noord Holland

Namens de provincie merkt het hoofd van bureau Ruimtelijke inrichting Zuid en Wonen het volgende op:

1. Planinhoud

Het plan maakt de ontwikkeling mogelijk van een bedrijventerrein omgeven door de A4, de Geniedijk (Stelling van Amsterdam), de spoorlijn Amsterdam - 's Gravenhage en de Bennebroekerweg. Het gebied heeft een oppervlakte van bruto ca 416 ha en ca 268 ha netto. Het is bedoeld voor Schipholgebonden logistieke bedrijven (80%) en 20% ondersteunende functies.

2. Provinciaal beleid

Het bestemmingsplan past behoudens hierna te maken opmerkingen in het streekplan Noord-Holland Zuid. Voorts is op passende wijze ingegaan op het Provinciaal Milieubeleidsplan, het Waterhuishoudingsplan en het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan.

3. Planbeoordeling

Het bedrijventerrein is in hoofdzaak bedoeld voor de vestiging van Schipholgebonden bedrijven. Het is noodzakelijk de selectiecriteria in de voorschriften op te nemen. Dat kan door aan de begripsomschrijvingen (artikel 1) toe te voegen dat de in de toelichting opgenomen selectiecriteria deel uitmaken van de begripsomschrijving.

Het plan sluit vestiging van kantoren nabij station Hoofddorp uit. Dat is buiten de planperiode voorzien. Hiermee kan ik instemmen. Wel merk ik op dat dit alleen kan indien het dan geldende streekplan hierin voorziet.

Op enkele plaatsen in de toelichting komt het Afstemmingskader Oostflank en het gemeentelijk wensbeeld infrastructuur aan de orde. Daarin is een nieuwe doorsnijding van de Geniedijk tussen de Rijnlanderweg en de A4 gedacht, alsmede het doortrekken van de Van Heuven Goedhartlaan door het plangebied tot aan een nieuwe aansluiting op de A4.

Op grond van de mij thans ter beschikking staande gegevens kan ik niet instemmen met een extra doorsnijding van de Geniedijk. Dit kan alleen als sprake is van een groot maatschappelijk belang en reële alternatieven ontbreken. Dit sluit aan op uw deelname in de projectgroep "Ongelijkwaardige kruising?" (Geniedijk Oost, N201, A4). Uitgangspunt voor dit project is bundeling van infrastructuur op een punt. Ik verzoek u het plan op dit punt aan te passen door het voorgaande in de toelichting op te nemen. Een nieuwe aansluiting op de A4 past niet in het akkoord van 16 november 2000 over de N201. Het bestemmingsplan voorziet niet in aanleg van de doorgetrokken Van Heuven Goedhartlaan, het is beperkt tot het reserveren van ruimte daarvoor. Hiertegen bestaan geen overwegende bezwaren, hetgeen niet wil zeggen dat de provincie Noord-Holland hiermee akkoord gaat.

Flora en Faunawet:

Uit de toelichting blijkt dat u onderzoek hebt gedaan naar de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten in het plangebied. In bijlage 2 wordt informatie gegeven over de relatie tussen plannen en projecten en de beschermde dier- en plantsensoorten.

Meer informatie treft u aan in de brochure "Rekening houden met Habitatrichtlijnsoorten in Noord-Holland". De tekst van deze brochure kunt u raadplegen op of downloaden van de website van de provincie Noord-Holland. www.noord-holland.nl, beleidsveld Natuur en landschap. Op de website www.natuurloket.nl is informatie beschikbaar over de aanwezigheid van beschermde planten en dieren.

Luchtkwaliteit

Ik verzoek u in het bestemmingsplan meer in te gaan op de uitkomsten van de MER A4-zone West. In de bijlage neem ik enkele vragen en opmerkingen op.

Toepassing artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening

Gedeputeerde staten hebben u per brief op de hoogte gesteld van het artikel 19-beleid. Na afronding van het artikel 10-overleg bestaat in beginsel de mogelijkheid gebruik te maken van artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Als u van deze bevoegdheid gebruik wilt maken, adviseer ik u om dit bestemmingsplan voor afronding van het overleg aan de Subcommissie voor de gemeentelijke plannen en de stadsvernieuwing toe te zenden. Dit advies is namelijk maatgevend voor de reikwijdte van uw bevoegdheid.

Slot

Ik verzoek u met de gemaakte opmerkingen rekening te houden. Ik ga ervan uit dat u het ontwerpplan zelf controleert op onvolkomenheden als foutieve verwijzingen en dergelijke. In bijlage 1 is nog een aantal opmerkingen opgenomen.

Ik heb in deze reactie de opmerkingen verwerkt van alle afdelingen van de provincie die bij dit plan betrokken zijn.

Commentaar gemeente:

De gemeente heeft de selectiecriteria voor Schipholgebonden bedrijven op de voorgestelde wijze in de begripsbepalingen opgenomen.

Zoals terecht wordt geconstateerd maakt dit bestemmingsplan het niet mogelijk om de Van Heuven Goedhartlaan door te trekken naar de A4; evenmin is het mogelijk om op basis van dit bestemmingsplan tussen de Rijnlanderweg en de A4 een nieuwe doorsnijding door de Geniedijk te realiseren.

In de plantoelichting is op dit punt, waar nodig, een duidelijker formulering opgenomen.

Tevens is de toelichting, mede op advies van het ministerie van LNV, aangepast voor wat betreft hetgeen is opgemerkt over de Flora en Fauna(wet).

Voor wat betreft de overige opmerkingen, die over het MER, in de aparte bijlage zijn gemaakt, het volgende.

De luchtkwaliteit wordt door het voornemen beïnvloed vanwege de toename van verkeer, en vanwege emissies door bedrijfsactiviteiten. De toename van verkeer is lokaal merkbaar, maar regionaal zeer beperkt, vanwege de hoge verkeersintensiteiten op de A4. Emissies van bedrijven worden beperkt door de beperking tot categorie 3 (incidenteel 4). In de uitwerkingplannen zal op basis van de dan beschikbare gegevens nader op het aspect worden ingegaan, en opnieuw worden getoetst aan het Besluit Luchtkwaliteit.

De gegevens voor de situatie 2020 zijn thans nog niet beschikbaar.

Er zijn in het kader van de mer-procedure geen specifieke verkeersgeluidberekeningen gedaan; bij het bestemmingsplan is thans een akoestisch rapport gevoegd dat op dit punt duidelijkheid geeft.

Tabel 6.7 heeft betrekking op meters. De tabel is afkomstig uit de in noot 22 aangegeven rapportage van TNO.

De opmerking over de onvergelykbaarheid van verschillende gehanteerde eenheden is terecht. Binnen de contouren (in het plangebied) liggen evenwel agrarische bestemmingen. De te ontwikkelen groenblauwe zone langs de A4 zal grotendeels onder deze contouren liggen; verder wordt het bedrijventerrein. Er komen binnen het plangebied geen woningen of gevoelige (recreatieve) bestemmingen in deze zones.

Het effect van het toenemende verkeer op de luchtkwaliteit is niet berekend, maar al eerder is aangegeven dat er vanuit het voornemen en gezien de omgeving (A4, Schiphol) geen nieuwe problemen (overschrijdingen Besluit luchtkwaliteit op gevoelige locaties) zullen ontstaan.

Tot slot is goede nota genomen van de in bijlage 2 opgenomen uitgebreid omschreven gegevens en werkwijze met betrekking tot de Flora en Faunawet.