



Bestemmingsplan

Oude Meer Fokker

Toelichting



gemeente
Haarlemmermeer

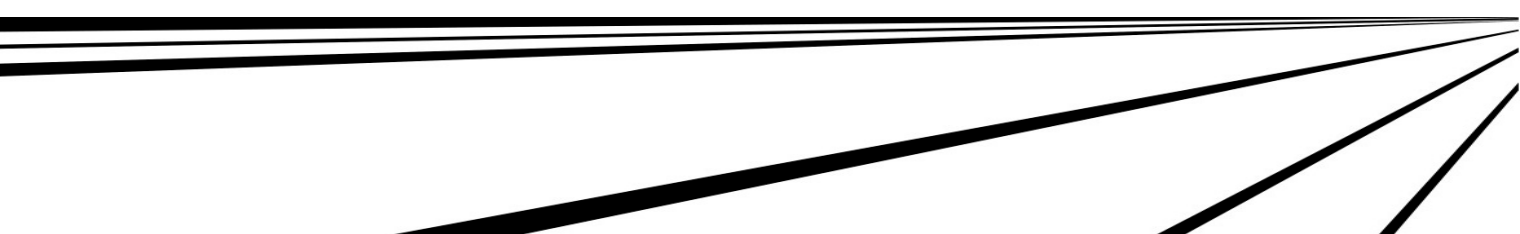
Bestemmingsplan Oude Meer Fokker

Toelichting

juni 2014



gemeente
Haarlemmermeer



Inhoud

1	INLEIDING.....	7
1.1.	AANLEIDING.....	7
1.2.	AARD EN DOEL.....	7
1.3.	BEGRENZING PLANGEBIED.....	7
1.4.	GELDENDE PLANNEN EN REGELINGEN.....	8
1.5.	LEESWIJZER.....	8
2	BESTAANDE SITUATIE.....	9
2.1	HISTORIE.....	9
2.2	HERONTWIKKELING FOKKERTERREIN.....	9
2.3	RUIMTELIJKE STRUCTUUR.....	9
2.4	FUNCTIONELE STRUCTUUR.....	10
3	BELEID EN REGELGEVING.....	11
3.1	RIJKSBELEID EN EUROPESE RICHTLIJNEN.....	11
3.2	PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID.....	14
3.3	GEMEENTELIJK BELEID.....	18
4	NIEUWE SITUATIE.....	20
4.1	NIEUWE ONTWIKKELINGEN PLANGEBIED.....	20
4.2	RUIMTELIJKE STRUCTUUR.....	20
4.3	FUNCTIONELE STRUCTUUR.....	20
5	ONDERZOEK EN BEPERKINGEN.....	21
5.1	WATER.....	21
5.2	BODEM.....	23
5.3	FLORA EN FAUNA.....	24
5.4	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE.....	26
5.5	GELUID.....	27
5.6	LUCHTKWALITEIT.....	31
5.7	EXTERNE VEILIGHEID.....	32
5.8	EXPLOSIEVEN.....	34
5.9	GEUR.....	35
5.10	LICHT.....	35
5.11	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERINGEN.....	36
5.12	HOOGTE- EN BOUWBEPERKINGEN DOOR VliegVERKEER.....	36
5.13	KABELS, LEIDINGEN EN TELECOMMUNICATIE INSTALLATIES.....	388
5.14	MILIEUEFFECTRAPPORTAGE / M.E.R.-(BEOORDELINGS)PLICHT.....	38
6	UITVOERBAARHEID.....	39
6.1	EXPLOITATIE.....	39
6.2	PROCEDURE WET RUIMTELIJKE ORDENING.....	39
6.2.1	INSPRAAK.....	39

6.2.2	WETTELIJK VOOROVERLEG (ART 3.1.1. BRO)	39
6.2.3	VASTSTELLING BESTEMMINGSPLAN	40
7	JURIDISCHE ASPECTEN	41
7.1	ALGEMEEN	41
7.2	OPZET REGELS EN VERBEELDING	41
7.3	TOELICHTING OP DE REGELS	41
7.4	OVERGANGSRECHT	42
7.5	HANDHAAFBAARHEID	42
	OVERZICHT VAN BIJLAGEN.....	43

1 Inleiding

1.1. Aanleiding

Het plangebied heeft de afgelopen jaren een transformatie ondergaan. Het Fokker Logistics Park is nu gedeeltelijk gerealiseerd. De ontwikkeling is middels vrijstellingen van het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. De bestemmingsplannen die met het bestemmingsplan Schiphol Fokker worden vervangen, zijn door hun ouderdom en doordat de omstandigheden sterk gewijzigd zijn, aan herziening toe. In het nu voorliggende bestemmingsplan worden de met vrijstelling gerealiseerde bouwwerken en daarbij behorende functies van een toekomstbestendige planologische regeling voorzien.

De naam van dit bestemmingsplan is **Bestemmingsplan Oude Meer Fokker**. Op ruimtelijkeplannen.nl is dit bestemmingsplan digitaal terug te vinden. De digitale kaart met de geometrisch bepaalde planobjecten, regels en bijlagen staan in het GML-bestand: NL.IMRO.0394.BPGoumfokker000000-C001.

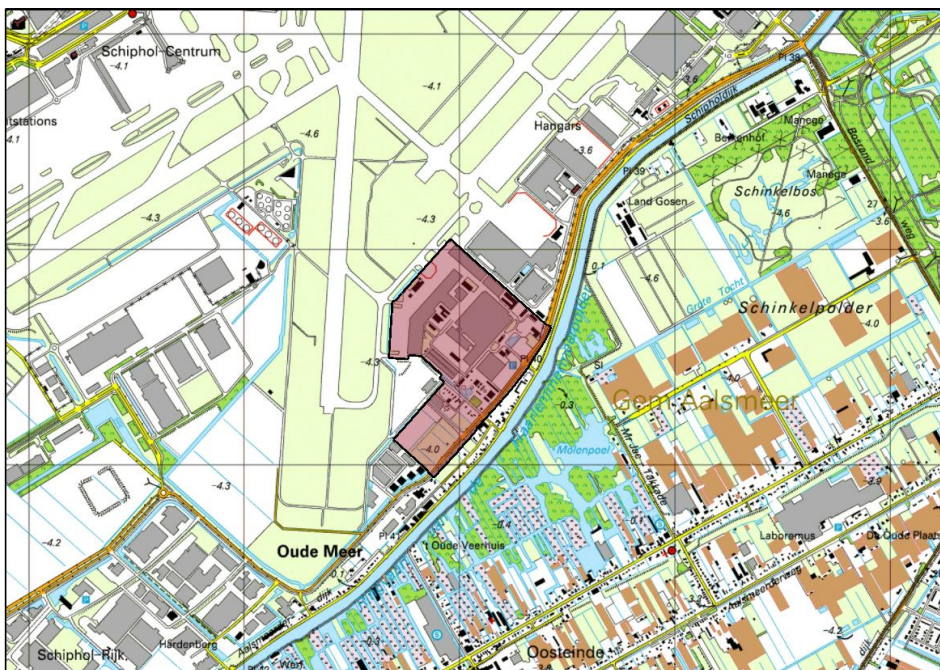
1.2. Aard en doel

Het bestemmingsplan biedt de juridische en planologische basis voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied. Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, die juridisch bindend zijn, en gaat vergezeld van een toelichting waarin de achterliggende gedachten bij het plan zijn opgenomen. Op de verbeelding worden de gronden binnen het plangebied voorzien van een bestemming waarvan in de regels wordt aangegeven welke bouw- en gebruiksmogelijkheden daar gelden. In de toelichting wordt onderbouwd waarom de gronden voorzien zijn van die specifieke bestemmingen, bouw- en gebruiksmogelijkheden.

Een groot deel van het Fokker Logistics Park is gerealiseerd. Het is van belang dat het nieuwe bestemmingsplan de bestaande situatie adequaat vastlegt en dat er daarnaast ruimte wordt geboden voor uitbreidingen en (vervangende) nieuwbouw.

1.3. Begrenzing plangebied

Het plangebied omvat een ongeveer 48 hectare groot gebied tussen Schiphol-Oost en Schiphol-Rijk. Het plangebied ligt tussen de start- en landingsbaan (de zogenaamde Aalsmeerbaan), het Technische Areaal Schiphol-Oost van het luchtvaartterrein, de Fokkerweg en het naastgelegen bedrijvenpark Skypark.



1.4. Geldende plannen en regelingen

Voor het plangebied is momenteel de beheersverordening Haarlemmermeer BADTOBERO (vastgesteld 20 juni 2013) van toepassing. De looptijd die is voorzien voor deze beheersverordening is tot 1 januari 2015, omdat binnen deze looptijd geen ontwikkelingen zijn voorzien. Het voorliggende bestemmingsplan vervangt bovengenoemd plan.

Daarnaast is een aantal ontwikkelingen in het plangebied mogelijk gemaakt door vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan, waaronder die voor de Portiersloge en bedrijfsruimte Kavel 1. Deze vrijstellingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan en zijn voorzien van een passende regeling.

1.5. Leeswijzer

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

De toelichting is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande situatie in het plangebied, zowel ruimtelijk als functioneel.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de voor het plan relevante beleidskaders van Rijk, regio en gemeente.
- Hoofdstuk 4 beschrijft de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied en gaat in op de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur.
- Hoofdstuk 5 toetst het planvoornemen aan de sectorale aspecten om aan te tonen dat deze aspecten geen belemmering zijn voor de beoogde ontwikkeling.
- Hoofdstuk 6 gaat in op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Ook wordt ingegaan op de procedure Wet ruimtelijke ordening en het wettelijk vooroverleg.
- Hoofdstuk 7 beschrijft de juridische opzet.

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

2 Bestaande situatie

Dit hoofdstuk beschrijft de historie van het plangebied en de bestaande situatie, zowel ruimtelijk als functioneel.

2.1 Historie

Tussen 1948 en 1996 heeft het vliegtuigbedrijf Fokker bij Schiphol vliegtuigen gebouwd. De oude Fokkerfabriek is een van de historische gebieden voor de luchthaven Schiphol en voor de luchtvaartindustrie. Ten tijde van Fokker Aircraft waren de verschillende typen gebouwen op het terrein in gebruik. Kenmerkend is de functionaliteit van de gebouwen, volledig gericht op de productie van vliegtuigen. De groei en ontwikkeling van de onderneming Fokker Aircraft zijn te herkennen in de aaneenschakeling van gebouwen. De gebouwen zijn aan elkaar 'gegroeid' met als doel vergroting van efficiëntie en verbetering van het productieproces. Binnen de onderneming Fokker waren niet alleen productieruimten en kantoren aanwezig, maar ook een opleidingscentrum voor monteurs van vliegtuigen, een restaurant, verzinkerijen, enzovoorts. De gebouwen op het Fokkerterrein zijn door het Rijk, de provincie en de gemeente niet aangemerkt als industrieel erfgoed en inmiddels gesloopt.

In de hoogtijdagen waren er ongeveer 6.500 mensen op dit complex werkzaam en werden gemiddeld zo'n twee á drie vliegtuigen per week geproduceerd. In 1996 is het bedrijf failliet gegaan. Curatoren van de onderneming hebben de productie vervolgens nog enkele jaren (in afgeslankte vorm) voortgezet en het complex voorzien van de naam Anthony Fokker Business Park. In 1999 hebben de curatoren de grond met opstallen (met een totale oppervlakte van 48 hectare) verkocht aan de ontwikkelingscombinatie Anthony Fokker Business Park CV (AFBP). Deze ontwikkelingscombinatie stelde zich ten doel om van het gebied een bedrijvenpark te maken dat voorziet in de behoefte aan huisvesting van ondernemingen, die zich wensen te vestigen in de omgeving van de luchthaven Schiphol. Een klein deel van de gronden op het park was in eigendom van Schiphol Real Estate (SRE).

2.2 Herontwikkeling Fokkerterrein

De Schiphol-regio en de aerospace-sector zijn nauw met elkaar verbonden. Met bedrijven als KLM en het voormalige Fokker is de ontwikkeling van kennis en traditie op het gebied van aerospace bijna honderd jaar geleden begonnen. Sinds een aantal jaren voert de regio een actief clusterbeleid waarbij binnen aerospace is ingezet op conceptontwikkeling en acquisitie. Op het gebied van conceptontwikkeling wordt nauw samengewerkt met logistieke dienstverleners. Dit om onderscheidend vermogen in de supply chain op logistiek gebied te creëren ten opzichte van andere luchthavens. Ook worden ontwikkelingsplannen van betrokken projectontwikkelaars op elkaar afgestemd. Op Schiphol-Oost is door SRE 'Schiphol Aerospace Exchange' ontwikkeld. Dit richt zich op de functies *maintenance repair & overhaul*, *general aviation*, kantoor- en trainingsactiviteiten.

Fokker Logistics Park richt zich meer op de grootschalige logistiek en onderscheidt zich op veiligheid. Onder meer Flight Simulation Company, KLM E&M Logistics Centre en Fokker Services zijn op deze locatie gevestigd. De internationale promotie en acquisitie van het volwassen aerospace-cluster is deels ondergebracht bij Amsterdam Airport Area (AAA).

Het terrein is en wordt door AFP herontwikkeld, op basis van een Masterplan. Dit Masterplan is diverse malen bijgesteld onder meer als gevolg van de in 2003 vastgestelde nieuwe Luchtvaartwet en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. De laatste aanpassing was de verschuiving van invulling met kantoorruimte naar bedrijfsruimte (2007) Met diverse vrijstellingsbesluiten is het merendeel van de ontwikkelingen ruimtelijk mogelijk gemaakt en inmiddels ook gerealiseerd.

2.3 Ruimtelijke structuur

Het plangebied ligt op een plek waar drie landschappen elkaar tegenkomen: Haarlemmermeer, Schiphol en Molenpoel. Het terrein ligt in de Haarlemmermeerpolder, dichtbij de Ringvaart. Daarbuiten gaat het landschap over in de polder Molenpoel, een waterrijk gebied. Schiphol ligt als een dominante structuur over de Haarlemmermeer heen.

De ontsluiting vindt plaats via de Fokkerweg, die de afgelopen jaren verbreed is naar twee keer twee rijstroken. Het terrein maakt deel uit van een lineaire zone van Schipholgebonden bebouwing die in het zuiden bij Skypark begint en in het noorden bij de A9 eindigt.

Het AFP bevindt zich in de directe nabijheid van het kenmerkende open landschap van grasland doorsneden door landingsbanen. Het geheel wordt omsloten door een stedelijke ring van bedrijvigheid. De bedrijvigheid uit zich in een grote diversiteit aan kantoren, bedrijfsruimten, logistiek, horeca, et cetera. De overgang kenmerkt zich

van 'groen' (Schiphol), naar 'bruin' (het voormalige bedrijventerrein Fokker), naar het "groen en blauwe" landschap van de Molenpoel en de Schinkelpolder aan de overkant van de Ringvaart. Op het terrein is de voormalige polderweg 'Molenweg' nog zichtbaar in de vorm van water met aanpalende platanen.

2.4 Functionele structuur

Het Fokker Logistics Park is te kenmerken als een redelijk monofunctioneel gebied met uitsluitend bedrijven en kantoren die een zeer grote binding hebben met Schiphol. Het beveiligde terrein is grotendeels (her)ontwikkeld met bebouwing voor logistieke bedrijven. Een voormalig kantoorgebouw is getransformeerd tot een datacentrum. Op een aantal kavels zijn opstallen gesloopt en zijn herontwikkelingsplannen in de maak. Op het terrein ligt ook een in functie zijnde rioolwaterzuivering.

Het Fokker Logistics Park wordt ontsloten vanaf de Fokkerweg (die aansluit op de Aalsmeerderdijk en de Schipholdijk) in de richting van de A9 via de N231 en op de N201 richting Hoofddorp, Haarlem (ook aansluiting op de A4 en A5) en Aalsmeer en Uithoorn. Personen- en goederenvervoer benaderen het terrein via de Fokkerweg. Eén beveiligde entree vormt vanaf de Fokkerweg hoofdtoegang tot het terrein van Fokker Logistics Park. Het parkeren gebeurt op parkeerterreinen op het maaiveld (eigen terrein).

Het terrein is bereikbaar met een sternetlijn over de Fokkerweg. Daarnaast zijn er ook enkele sternetlijnen die rijden via Schiphol Oost tot aan de ingang van de KLM-gebouwen juist ten noorden van het AFP. Bovendien zorgen enkele spitsbussen voor een verbinding met Amsterdam en Almere. Sternet is een fijnmazig netwerk dat passagiers op het Schipholterrein tussen bestemmingen vervoert.

Fietsverkeer wordt afgewikkeld via de dijk van de ringvaart. Fietsers vanaf de ringvaart maken gebruik van de hoofdingang van het terrein. Langs de hoofdentree ligt een fietsverbinding naar het aan de zuidkant aanpalende bedrijventerrein.

3 Beleid en regelgeving

De ontwikkeling van Fokker Logistics Park sluit aan bij nota's op rijks-, provinciaal, regionaal en lokaal niveau. Dit hoofdstuk beschrijft de voor het plangebied relevante beleidsdocumenten.

Het beleid voor luchtkwaliteit, water, bodem, externe veiligheid en dergelijke wordt behandeld in hoofdstuk 5: 'Onderzoek en beperkingen'.

3.1 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) geeft een totaalbeeld voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Voor de drie rijksdoelen worden 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.



Kaart uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Schiphol is Rijksverantwoordelijkheid

Hiervoor moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Daarom brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies. Behalve wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven. Dan zal het Rijk haar verantwoordelijkheid nemen. Met name gaat het dan om een onderwerp dat nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports (w.o. Schiphol), brainport en greenports; of over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie of werelderfgoed; of over het hoofdnetwerk voor mobiliteit (over weg, water, spoor en lucht) en energie, water en de bescherming van gezondheid van inwoners. Concreet betekent dit onder meer dat het Rijk een separate AMvB 'grondreservering parallelle Kaagbaan Schiphol' gaat opstellen (zie paragraaf 3.1.4).

Mainport Schiphol is een nationaal belang

Het eerste nationaal belang is een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. Vanwege deze concentratie en de nationale baten die daarmee gemoeid zijn, wil het Rijk in de internationaal bereikbare stedelijke regio's -waaronder de Metropoolregio Amsterdam- extra

inzetten op versterking van de concurrentiekracht. Hiervoor wordt een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak ingezet. Het Rijk geeft prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen).

3.1.2 Visie voor de Schipholregio (SMASH)

Het Rijk gaat in samenwerking met de zogenaamde regiopartijen en de partijen uit de luchtvaartsector een visie opstellen voor de Schipholregio (SMASH). Het programma SMASH is erop gericht de mainport Schiphol en haar regio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. SMASH draagt met een heldere visie, juridisch kader (actualisatie van de AMvB LIB) en uitvoeringsagenda actief bij aan de concurrentiekracht van Nederland nu en de komende decennia.

3.1.3 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)

Het rijksbeleid voor Schiphol is geformuleerd in de Wet tot wijziging van de wet Luchtvaart die op 20 februari 2003 in werking is getreden (Wijzigingswet genoemd). De ruimtelijke consequenties van de Wijzigingswet staan in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

In dit besluit is een beperkingengebied opgenomen waarbinnen beperkingen worden gesteld voor het gebruik en de bestemming van de grond voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op veiligheid en geluidsbelasting. Het plangebied is in verschillende zones van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol gelegen. In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van Schiphol en het LIB voor dit bestemmingsplan.

3.1.4 Reservering parallelle Kaagbaan

Het Streekplan Noord-Holland Zuid vormde tot 1 april 2008 - door middel van ministeriële brieven en een concept AMvB – het ruimtelijke kader voor de parallelle Kaagbaan waarbinnen de reservering vanuit zowel het nationale als het regionale belang afdoende was geborgd. Deze ruimtelijke reservering is per 1 april 2008 uit het Streekplan komen te vervallen. Het Rijk heeft de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan per 1 april 2008 overgenomen. De ruimtelijke reservering vervult sindsdien, op een volledige vergelijkbare wijze zoals dat onder het streekplan het geval was, het kader waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het Rijk heeft daarbij gemeend om richting de omgeving duidelijker te maken wat het reserveringskader betekent. Met behulp van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB reservering parallelle Kaagbaan) zal het Rijk aangeven dat de ruimtelijke reservering geborgd blijft én dat het mogelijk is om ontheffing aan te vragen.

Op 23 april 2013 is in de Staatscourant kennisgegeven van een voorbereidingsbesluit reserveringsgebied parallelle Kaagbaan. Hierin wordt verklaard dat een AMvB wordt voorbereid. Voorts is bepaald dat het verboden is het gebruik van de grond te wijzigen tenzij de activiteit in overeenstemming is met het ten tijde van de inwerkingtreding van dit besluit geldende bestemmingsplan, of noodzakelijk is voor de aanleg van de Boerenlandvariant.

Gemeentelijk standpunt over rijksbeleid:

De gemeente Haarlemmermeer is geen voorstander van de parallelle Kaagbaan. En heeft dat in een brief aan de minister van VROM (mei 2009) over de gemeentelijke reactie op de Luchtvaartnota kenbaar gemaakt: "Niet alleen zal de eventuele aanleg van de parallelle Kaagbaan onacceptabele negatieve effecten hebben voor de geluidshinder en leefbaarheid in Haarlemmermeer en voor Rijsenhout in het bijzonder, maar Rijsenhout zal met de reservering voor lange tijd in een gijzeling van onwetendheid over de toekomst worden gehouden. Er zal naar verwachting een klimaat ontstaan, waarin de leefbaarheid van Rijsenhout, bij gebrek aan toekomstperspectief voor investeringen, steeds meer onder druk zal komen te staan".

3.1.5 Conclusie Rijksbeleid voor bestemmingsplan Oude Meer Fokker

Het Rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat de luchthaven Schiphol zich tot 2020 (2030) op de huidige locatie verder kan ontwikkelen en het (toekomstig) rijksbeleid blijft gericht op een belangrijke bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad en Nederland met een concurrerend verbindingennetwerk, gecombineerd met een duurzaamheids-, geluid- en veiligheidsdoelstelling.

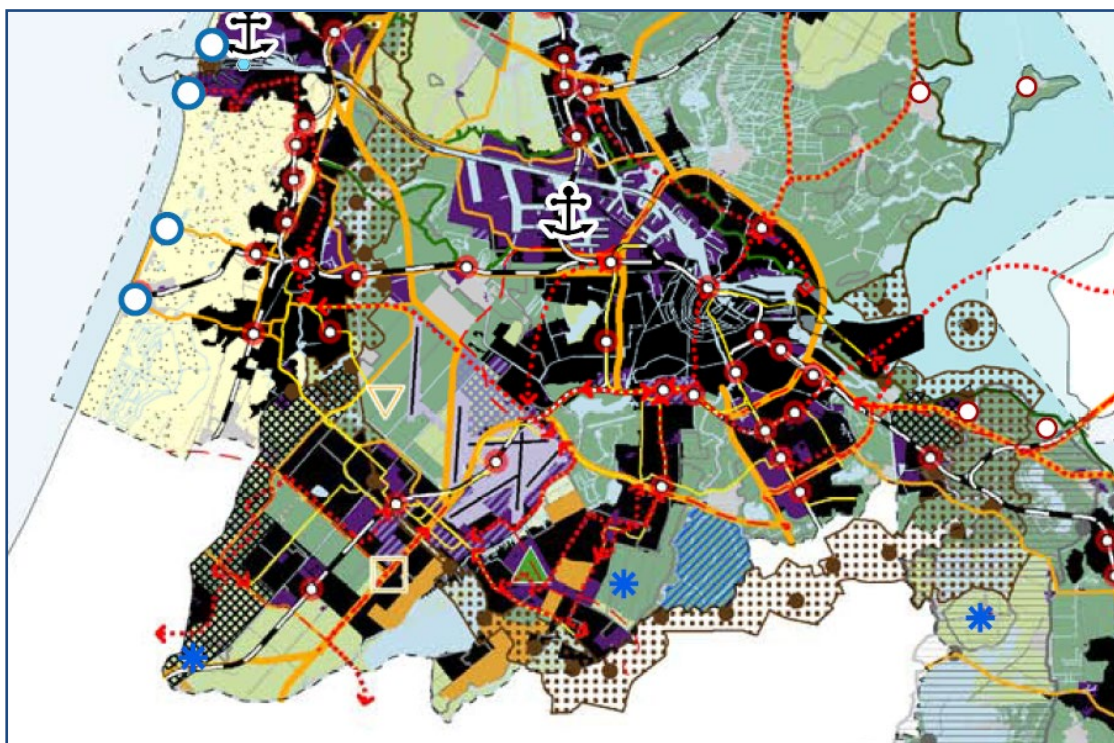
Het bestemmingsplan draagt bij aan de economische versterking van de positie van de luchthaven Schiphol door de aanwezigheid en ontwikkeling van een bedrijventerrein te bestendigen en mogelijk te maken, dit binnen de kaders en mogelijkheden van het Luchthavenindelingsbesluit.

De Schipholregio is een nationaal belangrijke stedelijke regio. Daarom zal het Rijk haar verantwoordelijkheid nemen om gezamenlijk met andere overheden de doelstellingen van het Rijk te verwezenlijken. Onder andere wordt concreet gewerkt aan een visie voor de Schipholregio en een AMvB 'grondreservering Parallelle Kaagbaan'.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010) gaat uit van versterking van de economische structuur en werkgelegenheid, gericht op een duurzame ontwikkeling. Deze is essentieel voor een goede (internationale) concurrentiepositie. Versterking betekent ook het zoeken naar de balans tussen een positief effect op welvaart en welzijn van burgers en de belasting die economische groei kan vormen voor landschap, milieu en natuur. Voor het verbeteren van de concurrentiepositie van Noord-Holland zet de provincie in op voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten. Dan gaat het ten eerste om het verbeteren van de kwaliteit van zowel bestaande als nieuwe bedrijvenlocaties voor bedrijven, kantoren en detailhandel/leisure. Ten tweede het versterken van de Mainports Schiphol en het Noordzeekanaalgebied die essentieel zijn voor onze internationale concurrentiepositie. De provincie voert daarbij een metropolitane strategie, gericht op het versterken van de randvoorwaarden voor een concurrerend grootstedelijk klimaat. En zij zetten in op het verbeteren van het innovatievermogen van het aanwezige bedrijfsleven.



Totaalkaart Structuurvisie Noord-Holland 2040, zuidelijk deel

Schiphol

De nadruk ligt op de wisselwerking tussen Schiphol, de Schipholregio en stedelijke omgeving. In deze zogenaamde 'metropolitane strategie' zijn elementen als vestigingsplaats, leefbaarheid, wonen, bereikbaarheid (lucht en land), natuur en recreatie, cultuur, innovatie, en duurzaamheid van belang. In samenhang met elkaar zorgen deze elementen voor de benodigde diversiteit, massa en het netwerk om van de metropoolregio Amsterdam een concurrerende topregio te maken.

Schiphol ontwikkelt zich verder op de huidige locatie met specialisatie op knooppuntgebonden verkeer. De ontwikkeling van de regio vertoont op verschillende niveaus een samenhang met de ontwikkeling van Schiphol. Het gaat hierbij om de ontwikkeling van ACT (Amsterdam Connecting Trade), de Schipholdriehoek (inclusief de tweede terminal) en de Zuidas, woningbouwprojecten, de bereikbaarheid van de regio, maar ook om beleidscontouren die beperkingen opleggen aan ruimtelijke ontwikkelingen.

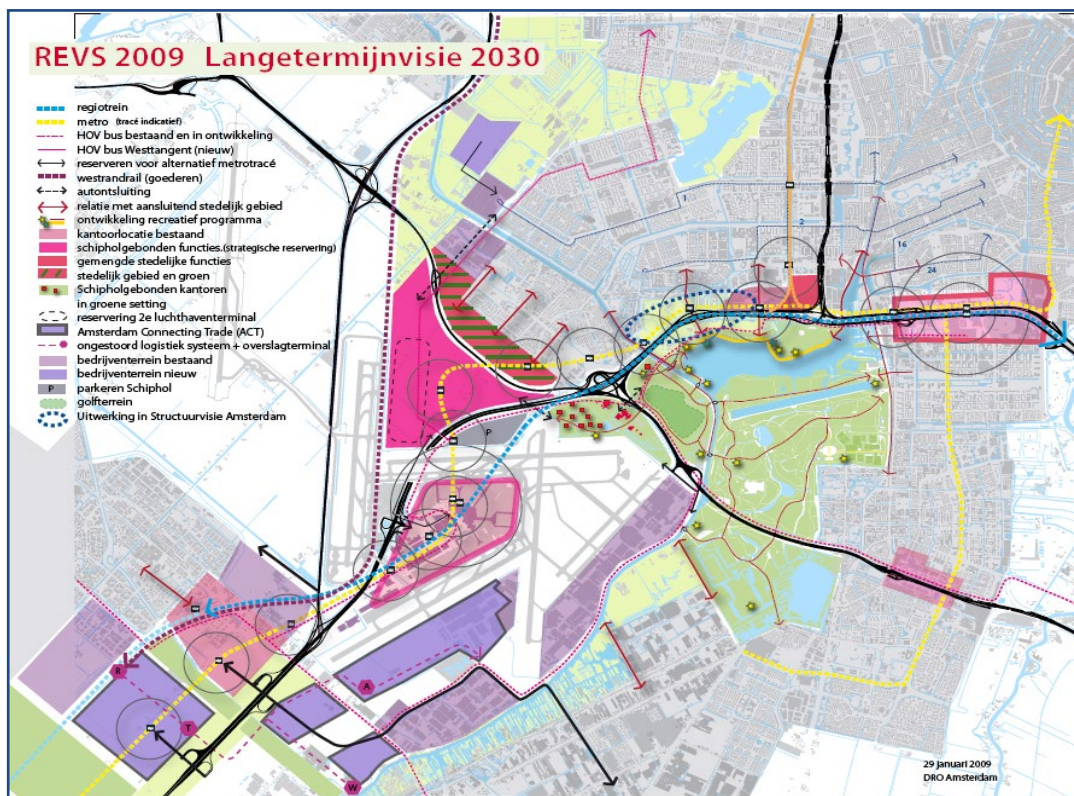
De Provincie staat binnen de "20 KE contour" (geluidshinder) geen nieuwe grootschalige woningbouw toe, buiten de reeds bestaande bestuurlijke afspraken, zoals VINEX/VINAC afspraken. Binnen de "48 dB(A) Lden contour" (een groter gebied dan de 20 KE-contour) weegt de provincie ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover deze zich voordoen buiten bestaand bebouwd gebied, af tegen mogelijke beperkingen voor de ontwikkeling van de luchthaven.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (2010) is het plangebied aangegeven als Bestaand Bebouwd Gebied.

3.2.2 Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio 2009-2030

De gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam en de provincie Noord-Holland zijn verenigd in het Bestuursforum Schiphol (BFS), waarin Schiphol als gekwalificeerd adviseur toegevoegd is. De BFS heeft als ambitie om de Schipholregio internationaal concurrerend te houden ten opzichte van andere economische (luchthaven)regio's. In 2001 is een gemeenschappelijke visie op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio ontwikkeld, de *Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio* (REVS).



De REVS is in 2009 geactualiseerd. Het thema duurzaamheid is één van de richtinggevende concepten voor de REVS 2009 - 2030 geworden. De REVS doet ook richtinggevende uitspraken op het thema luchthavengebondenheid. De Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio heeft richtinggevende uitspraken gedaan voor de REVS over selectiviteit rond de luchthaven (zie ook paragraaf 3.2.3). De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft op 11 juni 2009 de REVS 2009-2030 vastgesteld en heeft dit gebruikt als een bouwsteen voor de *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*.

Ook de REVS 2009 - 2030 gaat uit van een metropolitane strategie; een grotere samenhang tussen het economisch complex van de luchthaven en de wijde omgeving, de metropoolregio Amsterdam. Het economisch complex van de luchthaven is geen losse entiteit meer, maar wordt ruimtelijk geïntegreerd in de netwerkregio. De REVS 2009 - 2030 gaat nog steeds uit van het Y-model. Deze bestaat uit een logistieke as, A4-A5-Westrandweg, met de nadruk op bedrijfslocatieontwikkeling en een dienstenas A4-A9-A10 (de as Hoofddorp-Schiphol-Zuidas) met een nadruk op kantoorontwikkeling. In de REVS 2009 - 2030 staan clusters, integrale gebiedsontwikkeling en diversiteit van vestigingsmilieus centraal. (Economische) meerwaarde valt te halen uit het accommoderen van clustering van bedrijven.

De REVS 2009 - 2030 kiest voor een andere benadering van selectiviteit. Het vertrekpunt is een meer positieve wijze van sturing door de gewenste bedrijvigheid vooral vooraf (voordat er sprake is van toetsing) te verleiden zich te vestigen. Locaties moeten meer profiel en kleur krijgen door in te zetten op locatieprofielen die aansluiten op de wensen en eisen van de doelgroepen (de clusters). Zie hiervoor ook paragraaf 3.2.3. over het selectief vestigingsbeleid.

De regio heeft excellente verbindingen nodig om vast te houden aan de internationale concurrentiepositie. En om haar catchment area (gebied waaruit de lokale passagiers komen) goed te bedienen. Op het gebied van bereikbaarheid formuleert de REVS 2009 – 2030 een aantal wensen, zoals het verbeteren tangentiële verbindingen tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen en Uithoorn door nieuwe HOV-buslijnen in aanvulling op de Zuidtangent.

3.2.3 Selectief vestigingsbeleid

Door het Bestuursforum is in 2009 advies gevraagd aan de door haar ingestelde commissie Meijdam om de contouren te schetsen van een alternatief voor het vigerend stelsel van selectief vestigingsbeleid.

Op basis van dit advies en de REVS 2008 zijn door de regionale partijen in het Bestuursforum op 21 mei 2010 uitgangspunten vastgelegd voor een nieuw selectief vestigingsbeleid. Deze uitgangspunten zijn:

1. Borg selectief vestigingsbeleid niet via selectiecriteria in planologische documenten, maar via een economische visie (REVS) en een economische strategie (de Ontwikkelingstrategie REVS).
2. Spreek met elkaar globale criteria af (de globale criteria van de commissie Meijdam) maar veranker deze niet in bestemmingsplannen, maar in de economische strategie, en eventueel in convenanten met terreineigenaren.
3. Rapporteer jaarlijks via de monitor REVS welke bedrijven waar terecht zijn gekomen. Toets deze aan de hand van de afgesproken criteria en de economische strategie. Maak in de monitor REVS de afwijkingen van de afspraken expliciet en bespreek die in het Bestuursforum.
4. Optioneel kan een onafhankelijke adviescommissie in het leven worden geroepen om het Bestuursforum te adviseren over twijfelgevallen of de bevindingen in de monitor.

De nieuwe regeling is gekoppeld aan de ontwikkelingsstrategie REVS. Om vrijblijvendheid te voorkomen in het uitvoeren van het beoogde nieuwe beleid wordt het nieuwe selectieve vestigingsbeleid verankerd in een convenant tussen de provincie Noord-Holland, Amsterdam, Haarlemmermeer, Schiphol Group en SADC. B&W hebben op 22 november 2011 hierover een instemmend besluit genomen.

In dit bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan de beleidskaders zoals die in de REVS zijn vastgelegd, het advies van de commissie Meijdam en de uitgangspunten zoals die op 27 oktober 2011 in het convenant zijn vastgesteld.

Kern voor dit bestemmingsplan is dat buiten Schiphol-Centrum en de gebieden in het 'Luchthavengebied' in de regels geen nadere selectiviteitscriteria voor vestiging worden opgenomen.

3.2.4 Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Plabeka

Door de Metropoolregio Amsterdam (een samenwerking tussen de gemeenten en provincies in de noordvleugel van de Randstad) is onderkend dat voor het werken naar de toekomstige metropolitane strategie (strategie om de (noordelijke) Randstad op termijn concurrerend te maken met grootstedelijke gebieden als Parijs en Londen) Schiphol en de regio elkaar nodig hebben. Om deze binding te bevestigen wordt een convenant opgesteld dat de onderlinge relaties regelt en waarin reeds lopende trajecten worden meegenomen.

Binnen Plabeka verband (Platform Bedrijven en Kantoren) van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) zijn afspraken gemaakt over het planaanbod van nieuwe kantoren en bedrijven tot 2040.

Voor dit bestemmingsplan is relevant dat Fokker Logistics Park in Plabeka is opgenomen als bestaand kantoren- en bedrijventerrein. Als zogenaamd 'balansgebied' ligt het accent op herontwikkeling en transformatie.

3.2.5 Regionale Verkeer- en Vervoerplannen

In het *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland* (PVVP, 2003) van de Provincie Noord-Holland staat de vrije keuze van de burger om een vervoerwijze te kiezen centraal. De overheid zorgt 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.

De Stadsregio Amsterdam heeft in 2004 een *Regionaal Verkeer en Vervoerplan* (RVVP) vastgesteld. Onderdeel van het RVVP is een uitvoeringsprogramma waarin de verantwoordelijkheden ten aanzien van beleid en uitvoering van projecten zijn vastgelegd. Daarnaast heeft de Stadsregio in 2008 een OV-visie voor de langere termijn vastgesteld. Met deze De OV-Visie 2010-2030 kunnen juiste en toekomstvast keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

Regioakkoord N201+

In het regioakkoord N201+ (2002) zijn de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, De Ronde Venen en de provincie Noord-Holland overeengekomen dat zij verantwoordelijk zijn voor de gezamenlijke planvorming,

koers en besluitvorming om de N201 om te leggen en aan te passen. Voor de verbetering van de bereikbaarheid van Schiphol-Oost en het voormalige Fokkerterrein is de bestaande Fokkerweg verbreed tot 2x2 rijstroken en is er een nieuwe aansluiting gemaakt bij de A9.

3.2.6 Conclusie regionaal beleid voor bestemmingsplan Oude Meer Fokker

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

Bij de planontwikkeling en/of herontwikkeling van vastgoed in het plangebied zijn geen aan de luchthaven gebonden selectiecriteria van toepassing. Fokker Logistics Park is opgenomen als bestaand kantoren- en bedrijventerrein in Plabeka.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) beschrijft de belangrijke ambities, speerpunten en opgaven voor Haarlemmermeer in de periode tot 2030. De structuurvisie stelt de kaders voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

- sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
- blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

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

3.3.2 Deltaplan Bereikbaarheid

Het gemeentelijk beleid voor verkeer en vervoer is opgenomen in het *Deltaplan Bereikbaarheid* (2012). Haarlemmermeer wil de mobiliteitsgroei faciliteren op een zodanig wijze dat de bereikbaarheid wordt vergroot, economische ontwikkeling wordt bevorderd en de kwaliteit van de dorpen en het milieu kan verbeteren. De mobiliteitsontwikkeling in en rond Haarlemmermeer zorgt daarbij voor een grote opgave. Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf, maar kent een nauwe samenhang met duurzaamheid en leefbaarheid; ruimtelijke ontwikkeling en economie (bereikbaarheid) en maatschappelijke ontwikkeling, gezondheid en veiligheid. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het motto; 'eerst bewegen, dan bouwen'. Ingezet wordt op uitbreiding van het fiets-, auto en (h)ov-netwerk en vergroting van de verkeersveiligheid, aansluitend op de structuurvisie. Het parkeerbeleid is eveneens opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid. Voor het parkeren is de vastgestelde parkeernormering uit het Deltaplan Bereikbaarheid van toepassing.

3.3.3 Horecabeleid

Het gemeentelijke integrale horecabeleid (2009) zet in op passende horecavoorzieningen nabij de leef-, werk en verblijfsgebieden en een gezond investering- en ondernemingsklimaat voor de horecasector binnen de gemeente. Besloten is om het beleid met betrekking tot ondersteunende horeca voort te zetten en in de te actualiseren bestemmingsplannen de volgende horecacategorieën benoemen:

1. ondersteunende horeca,
2. alcohol vrije horeca,
3. horeca met een drank en horecavergunning, en
4. overige/bijzondere horeca.

Dit moet leiden tot een toekomstig passend horeca aanbod nabij onze leef-, werk- en recreatiegebieden.

Het gemeentelijk horecabeleid is met name gericht op het verbeteren van de horecamogelijkheden in de bestaande kernen van Haarlemmermeer. De algemene beleidslijnen voor kantoor-/bedrijventerreinen (ondersteunende horeca, maximaal 150 m² bvo) gelden ook voor het bedrijventerrein Fokker Logistics Park.

3.3.4 Welstandsbeleid

De Welstandsnota 2012 geeft het geldende welstandsbeleid van Haarlemmermeer weer. Het grondgebied van Haarlemmermeer wordt onderscheiden naar welstandsregimes van verschillende 'zwaarte'. Voor het bestemmingsplan Oude Meer Fokker geldt voor het gehele terrein het welstandsvrije regime.

3.3.5 Reclamebeleid

In veel gevallen is er voor het voeren van reclame een vergunning nodig. Dit kan zijn een omgevingsvergunning (als de reclame een bouwwerk is) of een vergunning op grond van de APV (als de reclame geen bouwwerk is)

maar wel een verlichte handelsreclame). In beide gevallen wordt de vergunningaanvraag op privaat terrein getoetst aan de loketcriteria. Indien de aanvraag hier niet aan voldoet, wordt de aanvraag beschouwd als maatwerk dat wordt getoetst aan redelijke eisen van welstand.

De invloed die een reclame op de omgeving heeft, hangt niet alleen van de reclame-uiting af maar ook van de omgeving. Op sommige locaties kan de impact van reclame heel groot zijn, daar zal een reguliere dan wel bijzondere welstandstoets gelden. Mogelijk in combinatie met het opstellen van een beeldkwaliteitplan. Op plekken waar reclame echter weinig of nauwelijks invloed op de omgeving heeft, zoals kantoren- en bedrijventerreinen, kan een zeer beperkte welstandstoets plaatsvinden die enkel excessen tegengaat. De mate van toetsing is geregeld in de welstandsnota.

Welstandscriteria voor reclamemasten

Reclamemasten zijn alleen toegestaan op bedrijventerreinen bij de entree van het erf of op een parkeerplaats. Geen reclame-uitingen die het uitzicht op de openbare ruimte of het open landschap ernstig belemmeren, geen reclame-uitingen op verkeersrotondes en maximaal één reclame-uiting per erf. Indien er op een bedrijventerrein reeds met bouwvergunning of omgevingsvergunning opgerichte reclamezuilen aanwezig zijn gelden deze zuilen als zogenaamde trendsetter en voldoet de reclame-uiting aan redelijke eisen van welstand. Voor verdere details wordt verwezen naar de welstandsnota.

3.3.6 Groen en recreatie in Haarlemmermeer

In de nota *Groen en recreatie in Haarlemmermeer: de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden* (2007) zijn de beleidsplannen voor de toekomst vastgelegd. Er meer routes en verbindingen naar en door het groen komen, een grotere variatie in groengebieden, maar ook een betere balans tussen rood, groen en blauw.

3.3.7 Milieubeleid

Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030

Op 11 maart 2004 heeft de gemeenteraad de nota "Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030" vastgesteld. De centrale doelstelling van het gemeentelijk milieubeleid is als volgt geformuleerd: In 2030 hebben we de voorwaarden bereikt voor een duurzame en leefbare groei en ontwikkeling. In deze gemeentelijke visie concentreren de milieu-inspanningen zich op drie hoofdonderwerpen:

- Ontwikkeling: maatregelen bij ruimtelijke ontwikkelingen die vooral de milieudruk beogen te verminderen (bijvoorbeeld grondstoffen besparing, beperken wateroverlast, gezond bouwen);
- Beheer: milieu-inspanningen die de leefomgeving beogen te verbeteren (bijvoorbeeld vermindering afval, garanderen veiligheid en luchtkwaliteit);
- Klimaat: alle activiteiten die ervoor zorgen dat er minder CO₂ de lucht in gaat teneinde het broeikaseffect te verminderen (realiseren van windmolens, energiebesparing, enzovoorts).

Eén van de speerpunten is dat ruimtelijke ontwikkelingsprojecten duurzaam worden ontwikkeld volgens het ambitieniveau uit de daarvoor ontwikkelde beleidskaders.

Klimaatbeleid Haarlemmermeer

Op 4 september 2008 heeft de gemeenteraad de nota "Kaders klimaatbeleid 2008-2020" vastgesteld. In deze nota zijn de kaders voor toekomstig klimaatbeleid vastgelegd. Algemene doelstelling van het klimaatbeleid is (1) een reductie van de CO₂-uitstoot in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990 en (2) de realisatie van 20 procent duurzame energie in 2020. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het klimaatbeleid/ energiebeleid wordt de trias energetica aangehouden als leidend principe: 1. Beperking van de energievraag; 2. Opwekking noodzakelijke energie door gebruikmaking van duurzame energiebronnen; 3. Indien nodig dient de opwekking van de resterende noodzakelijke energie door middel van gebruikmaking van fossiele brandstoffen, zo efficiënt en zo schoon mogelijk te geschieden.

3.3.8 Conclusie beleid gemeente voor bestemmingsplan Oude Meer Fokker

De gemeente Haarlemmermeer heeft (samen met de overheidspartners) aan de (her)ontwikkeling van Fokker Logistics Park voorwaarden en kaders meegegeven. Binnen deze randvoorwaarden heeft de (her)ontwikkeling reeds grotendeels plaatsgevonden.

Voor het plangebied geldt dat het bedrijventerrein Fokker Logistics Park is aangewezen als balansgebied voor transport en distributie.

De (her)ontwikkeling van Fokker Logistics Park heeft bijgedragen aan het ruimtelijke en economisch functioneren van Schiphol tot een compacte en duurzame luchthaven en sluit daarmee aan bij het gemeentelijk beleid.

4 Nieuwe situatie

Dit hoofdstuk beschrijft de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied en gaat in op de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur.

4.1 Nieuwe ontwikkelingen plangebied

De herontwikkeling van het voormalige Fokkerterrein is opgenomen in een Masterplan. Dit Masterplan is grotendeels uitgevoerd. Er zijn nog een aantal plots die herontwikkeld worden.

Een tweetal hallen worden als 'kraamkamer' voor logistieke bedrijven ontwikkeld. Met units van 1000 tot 1300 m² voldoen deze units aan de vraag voor kleinere bedrijven die nog wel willen groeien.

4.2 Ruimtelijke structuur

Het terrein is via één beveiligde entree vanaf de N201 te bereiken. Deze ingang wordt zowel door vrachtwagens als personenauto's gebruikt en is via cameratoezicht en kentekenregistratie beveiligd. Een calamiteiteningang ligt aan de noordkant van het terrein aan de Zuideinde. Een eerder bestaande tweede entree is - in samenspraak met de stuurgroep N201+ - afgesloten (zie het rapport Simulatiestudie Anthony Fokker Park, Vialis mei 2008). Aan de oostzijde van het terrein bevindt zich de doorgang vanuit FLP naar Technisch Areaal KLM. Deze doet dienst als directe doorgang voor vervoer tussen beide beveiligde gebieden, maar ook als calamiteitendoorgang voor het geval de hoofdentree FLP buiten bedrijf is.

De hoge mate van beveiliging is een kenmerk van het terrein en een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven.

Parkeren vindt plaats binnen het beveiligde (eigen) terrein. De parkeernormen, zoals opgenomen in de exploitatieovereenkomst tussen Anthony Fokker Business Park C.V en de Gemeente Haarlemmermeer, zijn:

- Bedrijfsruimte: 1 pp per 200 m² bvo
- Kantoorruimte: 1 pp per 50 m² bvo

De dichtstbijzijnde openbaar vervoer haltes liggen aan de Fokkerweg nabij de entree. Langs de Fokkerweg wordt in de toekomst een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding gerealiseerd. Hiervoor worden enkele tracévarianten onderzocht. Alle varianten komen over de Fokkerweg.

Op het terrein is parkmanagement centraal geregeld (onder meer afvalmanagement, cateringfaciliteiten, bezoek van de lunchbus).

4.3 Functionele structuur

De ruimte op en rondom Schiphol wordt gereserveerd voor activiteiten die goed passen in de internationaal georiënteerde, ruimtelijk-economische structuur van de Schipholregio. De ontwikkeling van Schipholgebonden werklocaties is van strategisch belang voor de Metropoolregio Amsterdam en de luchthaven Schiphol.

De ontwikkelingen moeten, passend binnen de opgaven van de metropoolregio en de luchthaven, in samenhang met elkaar worden gezien en elkaar versterken.

Er wordt gestreefd naar een duurzaam en onderscheidend vestigingsklimaat, zodat de regio kan concurreren met andere grootstedelijke regio's bij het aantrekken van zogenaamde internationaal-mobiele activiteiten.

De (her)ontwikkeling sluit aan bij de doelstelling van Plabeka waarin het bedrijventerrein Fokker Logistics Park is aangewezen als balansgebied voor transport en distributie.

5 Onderzoek en beperkingen

5.1 Water

Voor het plangebied zijn diverse onderzoeken gedaan om de haalbaarheid van de plannen te toetsen. Daarnaast geven deze onderzoeken de randvoorwaarden waaraan de planontwikkeling in het plangebied aan moet voldoen. De waterhuishoudkundige inrichtingsmaatregelen per voorgenomen ontwikkeling zijn uitgewerkt in een rapport voor de waterhuishouding (Aveco de Bondt, 10 juli 2008).

5.1.1 Wet- en regelgeving en beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

De *Europese Kaderrichtlijn Water* richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in het jaar 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt en dat er binnen heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water.

Waterwet

De *Waterwet* (2009) regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De *Waterwet* helpt Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie.

Het Nationaal Waterplan

Het *Nationaal Waterplan* geldt voor de planperiode 2009-2015 en heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het *Nationaal Waterplan* richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water.

Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2010-2015

Klimaatbestendig waterbeheer speelt een centrale rol in het *Waterplan Noord-Holland 2010-2015*. Het plan is van toepassing op grond- en oppervlaktewater. Het *Waterplan* geeft de strategische waterdoelen tot 2040 en de concrete acties tot 2015. Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling pro-actief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. In het *waterplan* staan de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid.

Waterbeheerplan 2010-2015

In het *Waterbeheerplan* geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland aan wat de ambities voor de periode 2010-2015 zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water.

Waterstructuurvisie

In de *Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder* heeft het hoogheemraadschap het waterbeleid (een klimaatbestendig en robuust watersysteem) verder geconcretiseerd. Het watersysteem wordt vormgegeven volgens principes; flexibele peilen, hogere peilen, lijn/ vlakvormig ontwerp en optimalisatie van de inrichting. Hierbij worden de belangen van de bestaande en nieuwe gebruiksfuncties zoveel mogelijk ondersteund. De eerste drie principes zijn vooral van toepassing bij gewijzigd gebruik. De gemeente neemt een en ander ook over in haar structuurvisie.

Keur en Beleidsregels 2009

In de keur van het hoogheemraadschap staan regels ter bescherming van waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken (zoals stuwen en gemalen). In de keur is bijvoorbeeld geregeld welke handelingen en activiteiten in en nabij watergangen, waterkeringen en waterbergingsgebieden niet zijn toegestaan zonder vergunning. De keur is een middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de *Beleidsregels* (voluit: *Beleidsregels en Algemene Regels Inrichting Watersysteem 2011 Keur*, zie www.rijnland.net), die bij de keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

Structuurvisie Haarlemmermeer en water

De *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030* heeft volgende beleidsambitie voor water:

- een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem voor de polder, meer ruimte voor het vasthouden/bergen van water en kwaliteit;
- water als drager van kwaliteit en identiteit van de polder, water als onderdeel van de leefomgeving;
- meer uit water te halen: sluiten van kringlopen, bron van energie.

In de structuurvisie is een aantal hoofdkoersen neergezet die samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland worden uitgewerkt. Dit betreft; waterkwaliteitszoning (ordening van schoon naar vies, van zoet naar zilt), het vasthouden van schoon water in de polderzoom en een duurzaam droogmakerijsysteem (flexibel peilbeheer voor seizoensberging van water en samenvoegen/ samenwerken van peilvakken voor de opvang van pieken). Dit beleid wordt nog verder uitgewerkt in onder meer nieuwe normen voor piek- en seizoensberging. Het bestemmingsplan en het waterstructuurplan gaan uit van het vigerende beleid.

5.1.2 Bestaande en toekomstige situatie

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor de waterhuishouding: beveiliging tegen hoog water, peilbeheer, aan- en afvoer van water (afwatering). De gemeente is op waterhuishoudkundig gebied verantwoordelijk voor bescherming van landschappelijke waarden van water, het verlenen en handhaven van vergunningen. De gezamenlijke eigenaren van het AFP beheren en onderhouden de op het AFP gelegen rioleringen en watergangen. Voor de ruimtelijke onderbouwing van het watersysteem is een rapport opgesteld inzake de waterhuishouding (rapport AMP/010/072395, Aveco de Bondt 10 juli 2008).

In het proces van de herontwikkeling van het voormalige Fokkerterrein tot het Fokker Logistics Park heeft reeds in een vroeg stadium overleg plaatsgevonden met de diverse partijen, waaronder de waterbeheerder. Voor de ontwikkeling zijn een waterplan en basisrioleringsplan opgesteld. Deze zijn destijds in het kader van de watertoets besproken met het Hoogheemraadschap van Rijnland. In de waterparagraaf is ten behoeve van de ruimtelijk onderbouwing van de bestemmingswijziging een samenvatting gegeven over hoe in het plangebied wordt omgegaan met wateraspecten. Het waterhuishoudkundige ontwerp en de inrichtingsmaatregelen voor het AFP zijn opgesteld door een vertaling van het vigerende waterbeleid naar het lokaal gewenste waterbeheer.

Het AFP is en wordt gerealiseerd op een locatie die in de huidige situatie vrijwel geheel verhard is. Er is weinig oppervlaktewater aanwezig en ook is de bergingscapaciteit beperkt. De hoeveelheid oppervlaktewater is uitgebreid tot 10,1% van het verhard oppervlak. Langs de Fokkerweg zijn vijvers aangelegd die met elkaar verbonden zijn. In het gebied zijn daken afgekoppeld naar het oppervlaktewater. Hiervoor is een regenwaterstelsel aangelegd. De wegen, parkeeroppervlakken en los- en laadplaatsen zijn aangesloten op een verbeterd gescheiden stelsel (VHS). Het VGS voert het regenwater naar het oppervlaktewater af via lamellenafscheiders. Deze worden als zuiverende voorziening gebruikt. Via interne overstorten wordt bij grote neerslagintensiteiten relatief schoon regenwater uit het VGS via het regenwaterstelsel naar het oppervlaktewater afgevoerd.

Het totale AFP is opgedeeld in drie afvoergebieden met afzonderlijke regenwateruitlaten. Het zuidelijke deel van het plangebied voert af naar een waterpartij met een streefpeil van -5,5 m NAP. De waterpartij is door middel van een stuw verbonden met het oppervlaktewater in het westelijke gedeelte van het plangebied. In het westelijke deel staat het oppervlaktewater in open verbinding met het poldersysteem en heeft een streefpeil -6,0 m NAP. Het noordelijke deel van het plangebied voert de neerslag af naar een watergang buiten het plangebied. Deze watergang staat via het poldersysteem in open verbinding met het oppervlaktewater binnen het plangebied, waardoor het binnen het plangebied geborgen kan worden.

Het ontwerp voldoet aan de eisen van het Hoogheemraadschap van Rijnland ten aanzien van maximaal toelaatbare peilstijging, de afvoernorm en de doorspoelbaarheid van het systeem. Tevens zal het waterpeil ten gevolge van stijgingen geen beperkingen opleggen aan het functioneren van het rioolstelsel. De vijvers zijn aan de zijde van de Fokkerweg gedeeltelijk voorzien van natuurvriendelijke oevers in de vorm van ondiepe vooroevers. Hierin kan een natte oevervegetatie ontstaan. Deze draagt bij aan een goede ontwikkeling van de waterkwaliteit. Het onderhoud van het oppervlaktewater blijft in handen van de parkbeheerder. Bij calamiteiten moet voorkomen worden dat het water in de vijvers vervuild wordt. Dit kan door vervuild water te bergen in de watergang langs de RWZI door duikers naar de vijvers tijdelijk af te sluiten door middel van schotten. Indien vervuiling in het regenwaterstelsel stroomt, kan afstroming via de regenwateruitlaten naar de vijvers worden voorkomen door tijdelijke afsluitingen in het regenwaterstelsel aan te brengen.

Dijkgraaf en hoogheemraden van het hoogheemraadschap van Rijnland hebben vergunning verleend voor het graven en dempen van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, het plaatsen en hebben van dammen met duikers, het plaatsen en hebben van een stuw, het plaatsen en hebben van een brug, het leggen en hebben van hemelwateruitlaten, het aanleggen van natuurvriendelijke oevers en oeverbeschoeiing.

5.1.3 Conclusie Water

Geconcludeerd wordt dat het aspect water de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

5.2 Bodem

5.2.1 Wet- en regelgeving en beleid

Volgens artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak.

In de Wet bodembescherming (1987) is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren).

Voor ruimtelijke plannen moet ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, worden verricht. Als uit het historisch onderzoek blijkt dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging, moet het volledig verkennend bodemonderzoek worden verricht.

Voor het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer is een bodemkwaliteitskaart vastgesteld (2011). De bodemkwaliteitskaart geeft aan wat de gemiddelde kwaliteit van de grond op niet-verdachte locaties is in de gemeente.

5.2.2 Bodemonderzoek

In deze paragraaf wordt beschreven of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde nieuwe functies. De bodemkwaliteit ter plaats van de reeds aanwezige bebouwing wordt buiten beschouwing gelaten. Eventuele verontreinigingen hier kunnen namelijk geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan opleveren.

Bodemkwaliteitskaart

De bodemkwaliteitskaart is niet van toepassing omdat deze gaat over niet verdachte locaties. Daar is in het plangebied geen sprake van. In de bodemfunctiekaart heeft het plangebied bodemfunctie 'industrie'. De locatie is niet gelegen in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

Onderzoek

Voor het gebied binnen het bestemmingsplan Oude Meer Fokker zijn zeer veel gegevens met betrekking tot de bodemkwaliteit beschikbaar. In zijn algemeenheid kan worden geconcludeerd dat in het gehele gebied diverse bodem- en grondwatervervuilingen zijn aangetroffen. De geconstateerde bodemverontreinigingen zijn inmiddels gesaneerd. De grondwatervervuilingen worden veelal middels een natuurlijke afbraak met monitoring gedaan. Waar regelgeving aangeeft dat locaties onderzocht moeten worden op asbest is dat gedaan. Op die plaatsen waar asbest was aangetroffen is dat inmiddels gesaneerd. De verontreiniging door een calamiteit met PFOS is uit 2008. De provincie is voor deze oude verontreinigingen het bevoegd gezag. Indien onbekende oude verontreinigingen worden geconstateerd moet de provincie hierover een beslissing nemen. Voor verontreinigingen in gemeentelijke inrichtingen ontstaan vanaf 1987 is de gemeente het bevoegd gezag. Als er een bouwactiviteit moet plaatsvinden, is het noodzakelijk dat voor dat deelgebied bekeken wordt of er voldoende recente gegevens over de bodemkwaliteit bekend zijn. Als dat niet zo is dient bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Afhankelijk van de resultaten van al bestaand of nieuw onderzoek kan sanering van de bodem nodig zijn.

5.2.3 Conclusie bodem

Alle bodemverontreinigingen zijn gesaneerd. Wat rest zijn de grondwatervervuilingen. Zodra sprake is van (bouw)activiteiten in de grond zal de betreffende bodemkwaliteit worden bepaald door middel van bodemonderzoek. Als een bodemverontreiniging aanwezig is waardoor de locatie niet geschikt is voor het beoogde gebruik of het uitvoeren van werkzaamheden, moet in overleg met de bevoegde gezag conform geldende wet- en regelgeving passende maatregelen genomen worden.

5.3 Flora en Fauna

5.3.1 Wet- en regelgeving en beleid

Vogel- en Habitatrichtlijn

De natuurbescherming is onderverdeeld in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming vindt plaats via de Vogel- en Habitatrichtlijn, richtlijnen voor Natura 2000. Deze richtlijnen zijn uitgewerkt in nationale wetgeving en niet rechtstreeks van toepassing.

Natuurbeschermingswet

De *Natuurbeschermingswet* (1998) regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermd moeten worden. Alleen binnen die gebieden is de wet van toepassing. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied en Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en is ook niet nabij een beschermd natuurgebied gelegen. De conclusie is dat gebiedsbescherming niet aan de orde is.

Flora- en Faunawet

De *Flora- en Faunawet* regelt de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen die voorzien in een bescherming van vogel-, planten- en diersoorten en hun leefomgeving. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden. De Flora- en faunawet beschermt in beginsel alle flora en fauna. De in de Flora- en faunawet opgenomen dier- en plantensoorten zijn (middels de AMvB, *Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten* behorende bij de Flora en faunawet) onderverdeeld in drie categorieën. Voor de soorten uit tabel 1 is geen ontheffing nodig bij ruimtelijke ingrepen of bestendig beheer. Wel blijft voor deze soorten de zorgplicht uit de Flora- en faunawet van kracht. Voor de soorten uit tabel 2 kan een vrijstelling tot ontheffingaanvraag gelden als de initiatiefnemer van ruimtelijke ontwikkelingen en beheer over een goedgekeurde gedragscode beschikt. Dit geldt ook voor de soorten uit tabel 3, als er sprake is van bestendig beheer en onderhoud. Voor andere ontwikkelingen bij soorten uit tabel 3 blijft een ontheffingaanvraag verplicht.

5.3.2 Onderzoek flora en fauna

Voor het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkelingen op aanwezige flora- en fauna. In deze paragraaf staan de belangrijkste conclusies. Gebruik is gemaakt van de volgende onderzoeken:

- *Vleermuizen in de gemeente Haarlemmermeer*, zomeronderzoek (Altenburg & Wymenga, 2008)
- *Rugstreeppadden in de Haarlemmermeer* (Arda, september 2008)
- *Viskartering van de Haarlemmermeer* (ECologisch, juni 2010)
- *Amfibieënonderzoek Haarlemmermeer* (B&D natuрадvies, 2011)

Specifiek voor het plangebied is in opdracht van Fokker Logistics Park een onderzoek uitgevoerd (bSR Specifiek, 2008). Hieruit bleek dat op het terrein van Evides Waterzuivering mogelijk een kraamkamer van de gewone dwergvleermuis aanwezig is. Bij nader onderzoek door bSR in 2009 is de kraamkamer bij de rioolwaterzuivering niet meer aangetroffen.

Daarnaast is een veldinventarisatie gehouden door de polderecoloog van de gemeente Haarlemmermeer (d.d. 2 februari 2012).

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied. Wel is een onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in de nabijheid het plangebied aanwezig; de ringvaart. Er is geen ecologische relatie tussen het plangebied en de ringvaart. Gebiedsbescherming is niet aan de orde en staat uitvoering van het plan niet in de weg.

Inventarisatie

Het plangebied betreft een bedrijventerrein met diverse nieuw gebouwde kantoren en opslagpanden, een kantoor in afbraak, een tweetal kale terreinen deels met sintels en dergelijke verhard, en een rioolwaterzuivering. Door het terrein loopt een oude sloot, en aan de rand is al een tweetal vijvers gegraven, en er komen er nog bij. De kantoren en logistieke panden zijn vierkant en strak van bouw, zonder windbeschutting, alleen de kantoor-gebouwen hebben jaloezieën die mogelijk onderdak kunnen bieden aan kleine dieren: insecten of wellicht de dwergvleermuis. De vraag is of die laatste hier voorkomen gezien het gebrek aan insecten vanwege de bouw van de panden en de wind daaromheen, de inschatting is van niet. De kale vlakten bieden bijzonder weinig dekking of beschutting aan dieren. De oevers van de oude sloot zijn inmiddels zoveel verder in de successie (opbouw van stoffen, rijping van de grond) dat het stadium van orchideeën echt voorbij is. Er staan een paar rijen bomen langs wegen, voornamelijk platanen. Deze zijn weliswaar redelijk oud, maar staan vol op de wind staan en kennen daarmee weinig natuurwaarde.

De enige echt interessante plek is de rioolwaterzuivering. Delen daarvan zouden onderdak kunnen bieden aan dwergvleermuizen en bekend is dat diverse soorten vogels (mezen) er broeden. Wel is een groot deel van het terrein, als het geen gras is, vol gezet met lage struikjes die heel netjes worden geschoffeld. In het grasveld daar zitten een aantal mollen. Een nu nog niet in gebruik zijnde hoekje van de zuivering staat vol met een aantal oude elzen, waarin forse gaten zitten die geschikt kunnen zijn voor dwergvleermuizen. Hier is nader onderzoek naar gedaan. Verder kunnen in de watergangen bittervoorn en kleine modderkruiper voorkomen.

Door meer windbreking rondom de gebouwen zou het aantal insecten kunnen toenemen. En daarmee ook de kansen voor vleermuizen. Ook door meer natuurlijke begroeiing toe te staan kan het aantal insecten vergroten. De mogelijkheden voor de vissen worden sowieso al verbeterd door de aanleg van vijvers. Een verdere verbetering, maar dan op beheerniveau, zou kunnen worden aangebracht door toe te staan dat in droge tijden, wanneer een watertekort de kwaliteit van het oppervlaktewater laat verslechteren, effluent van de waterzuivering voor aanvulling kan worden gespuid.

Soortenbescherming

Het bestemmingsplan is het besluit dat ingrepen mogelijk maakt en een aantasting van beschermde dier- of plantensoorten kan betekenen. Uiterlijk bij het nemen van een besluit dat ruimtelijke veranderingen mogelijk maakt moet zekerheid zijn of verlening van ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig is (en als dat het geval is, of deze verleend wordt). Voorafgaand aan uit te voeren activiteiten kunnen in aanvullende onderzoeken nodig zijn om de exactheid van de inventarisaties te verscherpen en zeker te stellen dat beschermde natuurwaarden niet worden aangetast.

Gezien grondsoort, bekende natuurgegevens, gesteldheid van het gebied en omgevingskenmerken zijn de volgende beschermde soorten (tabel II en III) mogelijk aanwezig:

Soort	Waar aanwezig	Beschermingsklasse
Gewone dwergvleermuis	Rondom opslagtoeren zuivering	Tabel III
Ruige dwergvleermuis	Rondom en in opslagtoeren zuivering	Tabel III
Bittervoorn	Sloten en vijvers	Tabel III
Kleine modderkruiper	Sloten en vijvers	Tabel II

Uit onderzoek in 2008 is bekend dat gewone dwergvleermuizen rondom de opslagtoeren foerageren. Ook werden wel landende vleermuizen gezien. Gezien de rustige ligging van het gebied en de aanwezige holten en spleten is een vervolgonderzoek uitgevoerd (Bureau Stadsnatuur, 2012). Hieruit blijkt dat er geen kraamkolonies van vleermuizen in het projectgebied aanwezig zijn. Er is een paarverblijfplaats van de Ruige dwergvleermuis op een waterzuiveringstoren in het projectgebied vastgesteld. Een ontheffing ex art. 75 van de Flora- en faunawet is vereist voor de sloop van de betreffende bebouwing. Er zijn geen voor vleermuizen van essentieel belang zijnde vliegroutes of foerageerlocaties in het projectgebied aanwezig.

Voor de bittervoorn en kleine modderkruiper niet, omdat de huidige sloten niet worden aangetast, en alleen maar nieuwe aansluitende vijvers worden gegraven. Hun leefgebied wordt daarmee vergroot. Verder zijn alle vogels alleen in hun broedtijd beschermd. Van alle andere groepen: insecten, overige zoogdieren, planten et cetera, zijn alleen algemene soorten (tabel I) of onbeschermde soorten te vinden.

5.3.3 Conclusie flora en fauna

Binnen het bedrijventerrein zullen vrijwel geen veranderingen optreden. Bebouwing van nu braakliggende stukken grond zal wat invloed hebben op de vogelpopulatie en mogelijk ook op de aantallen amfibieën. Bij gelijkblijvend en zorgvuldig beheer van de nieuw aan te leggen oevers is er kans op toename van het aantal orchideeën. Er zijn

geen negatieve effecten op de aanwezige flora en fauna te verwachten, eerder positieve, omdat het nieuwe water bijvoorbeeld meer amfibieën kan herbergen, maar ook meer muggen genereert en dus meer voedsel voor jagende vleermuizen. Ook ontstaat er ruimte voor broedende water- en moerasvogels, zoals de fuut en de kleine karekiet. Het Evidesterrein kan bij zorgvuldig beheer dezelfde aantallen en soorten vleermuizen herbergen als tot nu toe, en mogelijk meer. De ringvaart behoudt als ecologische verbindingzone - onderdeel van de EHS - de bestemming water.

Geconcludeerd wordt dat de regelgeving voor flora en fauna het bestemmingsplan niet in de weg staat.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

De Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) regelt de bescherming van het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed). Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden. De uitgangspunten van de wet zijn: archeologische waarden worden zoveel mogelijk in de bodem bewaard en alleen opgraven als behoud in de bodem niet mogelijk is, vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie en bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer tot de bodemversturende activiteit

Erfgoed op de kaart

De beleidsnota *Erfgoed op de kaart* (2010) maakt duidelijk welk belang de gemeente Haarlemmermeer hecht aan behoud van het cultureel erfgoed en hoe zij het culturele erfgoed wil behouden. In de nota staat hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) en cultuurhistorie in ruimtelijke plannen.

5.4.2 Onderzoek cultuurhistorie

Het plangebied grenst aan het Schipholterrein. In het verleden waren de gronden in agrarisch gebruik. Een aantal historisch geografische waarden is deels nog herkenbaar in en om het gebied; het wegenpatroon van de droogmakerij, het afwateringspatroon, de ringvaart en de ringdijk. De geplande ontwikkelingen vinden plaats op al bestaand bedrijventerrein. Delen van de ontwikkelingen zijn vervanging van bestaande bebouwing en deels nieuwe bebouwing. Dit heeft geen invloed op de genoemde historische waarden.

Er zijn in het plangebied of de directe omgeving geen rijks-, provinciale of gemeentelijke monumenten aanwezig.

5.4.3 Onderzoek archeologie

Voor het plangebied is onderzoek gedaan naar bekende of verwachte archeologische waarden in het projectgebied (Hazenbergh Archeologie, 24 juni 2008). Verschillende bronnen zijn geraadpleegd: het archeologisch informatie systeem ARCHIS van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW), (historisch) kaartmateriaal, geo(morfo)logische en bodemkundige gegevens, luchtfoto's en relevante publicaties.

Uit het onderzoek blijkt dat de kans op het aantreffen van archeologische waarden in het plangebied zeer laag is. Bodemkundig onderzoek heeft aangetoond dat het plangebied ligt in een omgeving die vanwege de zeer natte condities weinig aantrekkelijk is geweest voor bewoning en waar eventuele vroege bewoningssporen zullen zijn verdwenen door de latere erosie van het Haarlemmermeer en de vervening. Het Pleistocene dekzandoppervlak is in het plangebied vermoedelijk intact, maar ligt diep en zal door de ontgravingen niet en door heipalen slechts in geringe mate verstoord worden. In het plangebied en directe omgeving zijn vooralsnog geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen. Er bestaat een zeer geringe kans op het aantreffen van oeverversterkingen uit de achttiende eeuw. De kans op het aantreffen van archeologische vindplaatsen op het Pleistocene oppervlak wordt eveneens zeer laag ingeschat.

Er hoeft in dit bestemmingsplan geen archeologische dubbelbestemming te worden opgenomen. Eventuele archeologische vondsten moeten – conform artikel 53 van de Wet op de archeologische monumentenzorg – verplicht gemeld worden bij de gemeente Haarlemmermeer.

5.4.4 Conclusie cultuurhistorie en archeologie

Door de ontwikkelingen worden geen historisch geografische waarden of monumenten aangetast. Ook is de kans op het aantreffen van archeologische waarden in het plangebied zeer laag. Op basis van het bureauonderzoek wordt verder archeologisch onderzoek in het plangebied niet noodzakelijk geacht.

Geconcludeerd wordt dat archeologie en cultuurhistorie geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan.

5.5 Geluid

5.5.1 Wet- en regelgeving en beleid

Algemeen

In de *Wet geluidhinder* (Wgh) zijn geluidsnormen opgenomen voor de emissie van diverse geluidsbronnen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrie. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of gezoneerd industrieterrein. Een geluidszone is een aandachtsgebied aan weerszijden van een (spoor)weg en rondom een industrieterrein waarbinnen de geluidsnormen van de *Wet geluidhinder* van toepassing zijn.

Normering

De *Wet geluidhinder* kent een systeem van een ondergrens en een plafond. De ondergrens betreft de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Het geluidsniveau dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen te voldoen aan deze 'voorkeursgrenswaarde'. De voorkeursgrenswaarde verschilt per geluidsbron. Indien deze wordt overschreden, kan een hoger geluidsniveau worden toegestaan, de zogenaamde hogere waarde. Aan de hogere waarde is een maximum verbonden. De hogere waarde mag enkel worden vastgesteld indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de voorkeursgrenswaarde te brengen niet mogelijk zijn. Tevens maakt een onderzoek en beoordeling van het 'gecumuleerde geluidsniveau' deel uit van de procedure voor het vaststellen van een hogere waarde. De maximale hogere waarde verschilt per geluidsbron, per gevoelige bestemming en in het geval van wegverkeerslawaaï per situatie. Eerder verleende hogere waarden dienen in acht te worden genomen bij de toetsing aan de wettelijke normering.

In (de directe omgeving van) het plangebied zijn diverse geluidsbronnen gelegen, te weten wegverkeer, spoorwegverkeer, industrie en luchtverkeer. De normering voor luchtverkeer is niet opgenomen in de *Wet geluidhinder*. Beoordeling hiervan vindt in dit kader enkel plaats ten behoeve van de bepaling van het 'gecumuleerde geluidsniveau'. Het wettelijk kader van de geluidsbronnen wordt hieronder toegelicht.

Gecumuleerde geluidsbelasting

Alvorens een hogere waarde wordt vastgesteld dient het gecumuleerde geluidsniveau ten gevolge van alle relevante geluidsbronnen inzichtelijk te worden gemaakt. Een geluidsbron is relevant indien de voorkeursgrenswaarde van deze bron wordt overschreden. De berekeningswijze voor het gecumuleerde geluidsniveau is wettelijk vastgelegd. Bij de berekening van het gecumuleerde geluidsniveau mag voor het aandeel wegverkeerslawaaï geen aftrek Art. 110g worden toegepast. Voor het gecumuleerde geluidsniveau bestaat geen wettelijke normering. De gemeente kan een hogere waarde vaststellen indien naar haar oordeel het gecumuleerde geluidsniveau niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.

Wettelijk binnenniveau

Artikel 111 van de *Wet geluidhinder* bevat de normering voor het binnenniveau in woningen en andere gevoelige bestemmingen. Bij de vaststelling van hogere waarden dient tevens aandacht te worden besteed aan deze normering. Het geluidsniveau waarvoor hogere waarde wordt vastgesteld mag niet leiden tot overschrijding van de wettelijke binnenniveaus. Hiertoe dient de benodigde gevelisolatie bij woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen inzichtelijk te worden gemaakt. De gevelisolatie dient er zorg voor te dragen dat, met inbegrip van de wettelijk verplicht gestelde gevelisolatie op basis van het Bouwbesluit, het binnenniveau is gewaarborgd. De benodigde gevelisolatie wordt vastgesteld per geluidsbron. Per geluidsbron wordt het gecumuleerde geluidsniveau toegepast voor toetsing (bv. som van relevante wegen). Bij wegverkeerslawaaï wordt geen aftrek Art. 110g toegepast. Indien blijkt dat de gevelisolatie niet toereikend is dient deze middels maatregelen te worden verbeterd.

5.5.2 Geluidsbronnen

Wegverkeer

In Artikel 76 van de Wgh is bepaald dat bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht genomen moeten worden. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. De hogere waarde voor wegverkeerslawaaï verschilt per situatie (bestaand of nieuwbouw / binnen of buitenstedelijk*). Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties bedraagt dit maximum 63 dB en in buitenstedelijke situaties 53 dB.

Naast de nieuwbouw van gevoelige bestemmingen in de geluidszone van een weg bepaald de Wet geluidhinder tevens de geluidsnormering voor gevoelige bestemmingen bij de aanleg of wijziging van een nieuwe weg. Voor de aanleg van een weg in binnenstedelijke situaties bedraagt dit maximum 63 dB en in buitenstedelijke situaties 58 dB. Bij de fysieke wijziging van een weg dient te worden vastgesteld of er sprake is van een 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Er is sprake van een 'reconstructie' indien door de wijziging het geluidsniveau toeneemt met 2 dB of meer. In principe mag de toename van het geluidsniveau niet meer dan 5 dB bedragen. Indien reeds hogere waarden zijn vastgesteld vóór reconstructie mag een nieuwe hogere waarde niet meer bedragen dan 58 dB in stedelijk gebied en 63 bij buitenstedelijk gebied. De voorkeursgrenswaarde bij reconstructies is afwijkend. Deze bedraagt 48 dB. Echter indien eerder hogere waarde is vastgesteld en het geluidsniveau bedraagt meer dan 48 dB betreft het de laagste waarde van:

- de heersende waarde of,
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

Op de berekende waarden van het wegverkeerslawaaï mag voor toetsing een correctie worden toegepast conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. Deze aftrek is afhankelijk van de maximaal toegestane snelheid. Boven de 70 km/h bedraagt deze correctie 2 dB, beneden de 70 km/h 5 dB.

De correctie houdt verband met de verwachting dat voertuigmotoren in de toekomst stiller zullen worden.

*De zone behorende bij een auto(snel)weg wordt altijd als buitenstedelijk gebied aangemerkt.

De werkingssfeer van de Wet geluidhinder is niet van toepassing voor 30 km/h wegen. Deze hebben van rechtswege geen geluidszone en hierbij is wettelijke toetsing aan de normering dan ook niet aan de orde. Uit jurisprudentie is echter gebleken dat onderzoek naar 30 km/h wegen ondanks het ontbreken van normering alsnog van belang is. Aangevoerd moet worden dat er sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'.

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wgh kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoned industrie-terrein met een zonegrens. Dit betreft bedrijventerreinen met gronden waarop zich zogenaamde "zware lawaaimakers" mogen vestigen, als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wgh en artikel 2.1 lid 3 c.q. Bijlage 1, onderdeel 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor). De geluidszone behorende bij het industrie-terrein betreft het gebied tussen de grens van het industrie-terrein en de zonegrens. Buiten de zonegrens mag de geluidsbelasting vanwege het industrie-terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan. De maximaal vast te stellen hogere waarde voor nieuwbouw van woningen bedraagt 55 dB(A). Voor bestaande woningen bedraagt deze 60 dB(A).

In sommige gevallen zijn na de sanering van een industrie-terrein MTG waarden voor woningen vastgesteld. Dit betreffen maximaal toegestane geluidsniveaus ten gevolge van het industrie-terrein, te vergelijken met hogere waarden. De op 1 januari 2007 geldende MTG waarden voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen in de zone, die zijn vastgelegd in eerder genomen besluiten, blijven gelden. In het geval van industrie-terrein Schiphol zijn in de woonkern Badhoevedorp MTG waarden vastgesteld voor verschillende woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. In de meeste gevallen is de gemeente Haarlemmermeer bevoegd gezag voor het zonebeheer van de industrie-terreinen in haar gemeente. In het geval van industrie-terrein Schiphol betreft het een industrie-terrein van bovenregionaal belang waarbij de provincie is aangewezen als zonebeheerder.

Spoorweglawaaï

In het Besluit geluidhinder is in artikel 4.1 bepaald dat bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht genomen moeten worden. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vindt

plaats per spoortraject. De zonebreedtes veranderen per spoortraject. De zones zijn weergegeven op een landelijke zonekaart. De voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai bedraagt 55 dB. Voor de nieuwbouw van woningen in de geluidszone van een spoortraject bedraagt de maximale vast te stellen hogere waarde 68 dB.

Luchtvaartlawaai

Op grond van artikel 8.30a van de *Wet luchtvaart* stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Deze kaart heeft betrekking op de geluidsbelasting (overdag (Lden) en 's nachts (Lnight)) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen.

5.5.2 Onderzoek geluid

Industrielawaai

Zoals vermeld betreft het industrieterrein Schiphol een gezoneerd industrieterrein van bovenregionaal belang. De provincie Noord-Holland is wettelijke aangewezen als zonebeheerder voor dit industrieterrein. In het kader van het bestemmingsplan Schiphol 2010 zijn middels akoestisch onderzoek de geluidscontouren en de nieuw vast te stellen geluidszone van het industrieterrein inzichtelijk gemaakt door Bureau Peutz.

De rapportage (Akoestisch onderzoek in het kader van het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015 ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing bij het bestemmingsplan Schiphol d.d. 17 december 2010) wordt tevens gehanteerd voor dit bestemmingsplan.

Het plangebied valt buiten het gezoneerde industrieterrein Schiphol. Er worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein mogelijk gemaakt. Nader onderzoek naar de geluidbelasting als gevolg van Industrielawaai is dan ook niet aan de orde.

Uit akoestisch onderzoek van Peutz als vermeld, is geconstateerd dat voor een aantal woningen aan de Schipholdijk nabij het Anthony Fokker Business Park de vigerende MTG-waarden worden overschreden. Gebleken is echter dat dit onderzoek is gebaseerd op een deels verouderd zonemodel. De overschrijding van de MTG-waarden is niet meer aan de orde. Ook de provincie Noord-Holland heeft aan de hand van een recentelijk onderzoek door Cauberg Huygen (zie verder) geconstateerd dat er in de huidige situatie geen sprake meer is van de genoemde 'weeffout' ten tijde van het saneringsonderzoek c.q. het MTG-besluit. De MTG waarden zijn toereikend voor de gewenste activiteiten op het Anthony Fokker Business Park.

Op basis van het voorgaande kan de gemeente concluderen dat de plannen van de luchthaven Schiphol een beperkte invloed hebben op het geluid in de omgeving en dat er geen belemmering is voor de uitvoering van het bestemmingsplan. De beperkte invloed past overal (ruim) binnen wat de wet nog acceptabel acht.

Voor de woning Ten Pol 3 is in het kader van dit bestemmingsplan een Hogere Waarde vastgesteld. Deze woning is in het verleden om onduidelijke redenen niet meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan Schiphol 2010. Middels dit bestemmingsplan wordt deze omissie gerepareerd. De woning is gelegen in de geluidszone van het industrieterrein Schiphol-Oost. Voor de woning wordt een Hogere Waarde vastgesteld van 58 dB(A).

De Hogere Waarde Industrielawaai is bepaald in overleg met de provincie Noord-Holland / Omgevingsdienst (ODNZKG). Bij de bepaling van de Hogere Waarde is gebruik gemaakt van:

- Akoestisch onderzoek in het kader van het ruimtelijk ontwikkelingsplan Schiphol 2015 (Peutz 17 dec 2010, ML465-16).
- Akoestisch onderzoek Anthony Fokker Business Park, mogelijke eindsituatie, Cauberg-Huygen (8 april 2008 nr. 20072910-04)

- Cumulatieve geluiddruk object Ten Pol 3 Oude Meer, 17 dec. 2013, O15465-1-RA-001

Wegverkeerslawaaï

Voor wegverkeerslawaaï wordt voor dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van de akoestische onderzoeken 'Masterplan N201+, Tracé Fokkerweg 2x2', rapportnummer M+P.PW.07.02.3, d.d. 19 december 2007 en 'Tracé aansluiting Fokkerweg A9', rapportnummer M+P.PW.07.02.4, d.d. 20 december 2007.

Binnen het plangebied zullen nieuwe wegen worden aangelegd om de uit te geven percelen te ontsluiten. Er bevinden zich echter geen geluidgevoelige objecten binnen de 200 meter brede geluidzone van deze wegen (binnen bebouwde kom, 1-2 rijstroken). Nader onderzoek naar de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer is dan ook niet aan de orde.

Ten gevolge van het nieuwe bestemmingsplan en de hiermee mogelijk gemaakte ontwikkelingen wordt een toename van de verkeersbewegingen op de bestaande wegen van en naar het industrieterrein verwacht. Op grond van de Wet geluidhinder bestaat er voor deze ontwikkeling geen onderzoeksplicht. Er is geen sprake van een wijziging of sanering van de weg. Wel dient invulling te worden gegeven aan het zorgbeginsel uit de Wet ruimtelijke ordening ('een goede ruimtelijke ordening'). Als toetsingscriteria is alsnog gebruik gemaakt van de normering van de Wet geluidhinder. Uit akoestisch onderzoek^[2] blijkt dat de extra geluidbijdrage als gevolg van deze verkeersaantrekkende werking van het bestemmingsplan minder dan 2 dB bedraagt (drempel 'reconstructie' Wet geluidhinder).

De invloed van de verkeersaantrekkende werking van het bestemmingsplan op de omringende wegen kan worden beoordeeld als minimaal en voldoet aan de eisen voor 'een goede ruimtelijke ordening'.

Railverkeerslawaaï

Railverkeerslawaaï si in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Er worden geen geluidsgevoelige bestemmingen gerealiseerd in de geluidzone van een spoorweg. Ook is er geen sprake van de aanleg of reconstructie van een spoorweg.

Wet milieubeheer (WABO)

Nader onderzoek naar de geluidbelasting in het kader van de Wet milieubeheer is niet aan de orde.

Vooruitlopend op dit bestemmingsplan is voor kavel L1 en een portiersloge een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelasting ten gevolge van het industriellawaai van nabijgelegen inrichtingen.

Dit onderzoek is gehanteerd bij de gevoerde vrijstellingsprocedure ex artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het rapport heet 'Anthony Fokker Business Park, mogelijke eindsituatie 'en is door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs opgesteld met als datum 8 april 2008. Bovengenoemde onderzoeken zijn als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Luchtvaartlawaaï

Het luchtvaartlawaaï is in het kader van de Wet geluidhinder toegepast bij de bepaling van de gecumuleerde geluidsbelasting ten behoeve van het vaststellen van de Hogere Waarde voor de woning Ten Pol 3.

Hieruit is gebleken dat de relevante bron waarvoor Hogere waarde wordt verleend zijnde 'Industriellawaai', een marginale bijdrage heeft ten opzichte van het reeds aanwezige geluidsniveau.

Luchtverkeerslawaaï

Wat luchtverkeerslawaaï betreft valt het plangebied binnen de gebieden waarvoor beperkingen ten aanzien van gebruik en bestemming zijn opgelegd op basis van het luchthavenindelingbesluit (zie paragraaf 5.12).

^[2] [PM] Akoestisch onderzoek ASP

5.5.3 Conclusie geluid

Geconcludeerd wordt dat er recentelijk akoestische onderzoeken zijn verricht die valide zijn voor dit bestemmingsplan. In het plangebied worden geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk gemaakt. In het verlengde daarvan is er ook geen beoordeling van hogere waarden en cumulatie van geluidbelasting aan de orde met uitzondering van de navolgende hogere waarde.

Voor de woning Ten Pol 3 is in het kader van dit bestemmingsplan een Hogere Waarde Industrielawaai vastgesteld. De woning is gelegen in de geluidszone van het industrieterrein Schiphol-Oost. Voor de woning wordt een Hogere Waarde vastgesteld van 58 dB(A).

De invloed van de verkeersaantrekkende werking van het bestemmingsplan op de omliggende wegen kan worden beoordeeld als minimaal en voldoet aan de eisen voor 'een goede ruimtelijke ordening'.

Het plangebied is gelegen binnen de gebieden waarvoor beperkingen gelden op basis van het luchthavenindulingsbesluit.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit legt de belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit vast. De hoofdlijnen van deze wet zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De luchtregelgeving is uitgewerkt in een aantal Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en Ministeriele Regelingen.

Wet Milieubeheer

In bijlage II van de Wet milieubeheer staan voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

De wijze waarop het aspect luchtkwaliteit in acht genomen dient te worden bij planvorming is geregeld in artikel 5.16 en 5.16a van de Wet milieubeheer. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of;
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of;
- het initiatief draagt niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂), of;
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)¹.

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB '*Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)*' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen ed. op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en/of NO₂. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van

¹ Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdragen van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen.

Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.6.2 Conclusie luchtkwaliteit

Het onderhavige project is opgenomen in het NSL (IB-nr 719 Noordvleugel), zodat geen afzonderlijk onderzoek meer noodzakelijk is voor dit project. De bevoegdheid tot het verlenen van een dergelijke vrijstelling van een luchtkwaliteitsonderzoek kan derhalve worden uitgeoefend op grondslag van het bepaalde in artikel 5.16, eerste lid, onder d van de Wet milieubeheer.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Wet- en regelgeving en beleid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer - over weg, water en spoor en door buisleidingen - van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's van het gebruik van luchthavens en de mogelijke aanwezigheid van explosieven vallen onder externe veiligheid.

Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (REVI II) bevat de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb, 2011) is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

5.7.2 Onderzoek externe veiligheid

Voor het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar externe veiligheid is het rapport *Anthony Fokker Business Park, aspect externe veiligheid* (AVIV, 2009). In februari 2013 heeft een actualisatie van het rapport plaats gevonden. Hier volgt een samenvatting.

Mogelijke risicobronnen

De mogelijke risicobronnen rond het Fokker Logistics Park zijn in kaart gebracht. Van vier risicobronnen overlapt het invloedsgebied met het Fokker Logistics Park. Dat zijn het bedrijf Special Cargo Services, Breguetlaan 9, het transport van gevaarlijke stoffen over de Fokkerweg, de aanvoerleiding voor aardgas naar het gasontvangstation en de luchthaven Schiphol.

- Het plaatsgebonden risico van SCS is kleiner dan 10⁻⁶ per jaar. Het invloedsgebied heeft een geringe overlap met het zuidwestelijke deel van het AFBP. Binnen het overlapgebied zijn geen (beperkt) kwetsbare bestemmingen voorzien. Het betreft de functies parkeer- en water-/groenvoorziening. Het groepsrisico van SCS is kleiner dan de oriëntatiewaarde en wordt door het AFBP niet beïnvloed.
- Het plaatsgebonden risico van de Fokkerweg is kleiner dan 10⁻⁶ per jaar. Het groepsrisico van de Fokkerweg neemt toe van 5% van de oriëntatiewaarde nu tot 18% van de oriëntatiewaarde in 2018. Deze toename is voor meer dan 95% toe te schrijven aan de toename van het transport van LPG. Het invloedsgebied omvat een smalle strook op 3 kavels (L1, L2 en L3) van het AFBP. Dit is nader onderzocht door AVIV in 2011. Hieruit blijkt dat in 2009 nog gerekend werd met een vervoer van 820 geladen LPG transporten per jaar over

de Fokkerweg. In het onderzoek voor de routing van 2011 is de schatting 35 geladen transporten per jaar. Er is niets aan de ruimtelijke invulling langs de weg veranderd, waardoor het groepsrisico dus ruim een factor 20 omlaag schuift en komt op minder dan 1% van de oriëntatiewaarde.

- Het plaatsgebonden risico van de regionale transportleiding voor aardgas is kleiner dan 10⁻⁶ per jaar. Het huidige groepsrisico ligt ongeveer op de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico wordt gedomineerd door het aantal aanwezigen in het detentiecentrum van de DJI. Wanneer de activiteiten in het detentiecentrum volgens plan worden beëindigd bedraagt het groepsrisico van de aardgastransportleiding circa 15% van de oriëntatiewaarde. Het invloedgebied omvat een smalle strook op 3 kavels (L1, N3 en N4) op het AFBP. Per 31 december 2012 is het detentiecentrum gesloten. Het groepsrisico is daarmee afgenomen.
- Het beperkingengebied gronden nummer 3 (zie bijlage) beslaat een klein gedeelte van het zuidwestelijk deel van het plangebied (kavel L1). Hier gelden beperking voor nieuwe gebouwen. In het overlapgebied zijn echter geen gebouwen geprojecteerd.

KLM Engineering & Maintenance

In het advies *Kwantitatieve Risico Analyse KLM Engineering & Maintenance* (DHV, december 2010) worden de risico's voor de externe veiligheid voor KLM Engineering & Maintenance (KLM E&M) berekend volgens de rekenregels uit de *Handleiding Risicoberekeningen Bevi v3.2* en getoetst aan de normen in het bevi voor plaatsgebonden risico en groepsrisico. De basis voor de berekeningen is de omgevingsvergunning (voorheen Wm-vergunning) voor KLM E&M. Aangezien deze omgevingsvergunning niet limitatief is in de stoffen en de hoeveelheden van deze stoffen is door KLM E&M een inschatting gemaakt van de Maximale hoeveelheid Gevaarlijke stoffen die zullen worden opgeslagen, c.q. de worst case situatie zoals deze zich binnen de inrichting zou kunnen voordoen. Conclusie met betrekking tot het plaatsgebonden risico is dat de PR 10⁻⁶ contouren niet over (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving liggen. Conclusie met betrekking tot het groepsrisico is dat het groepsrisico onder de oriënterende waarde blijft.

Actualisatie rapport Externe Veiligheid

In het rapport Externe Veiligheid bestemmingsplan Oude Meer Fokker (AVIV, februari 2013) wordt ten aanzien van de aardgasleidingen en het vervoer gevaarlijke stoffen geconcludeerd dat de berekeningen niet hebben geleid tot een plaatsgebonden risicocontour van 1.0 10⁻⁶ per jaar. Het groepsrisico door de gasleidingen blijft (meer dan) een factor 1000 kleiner dan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico door vervoer gevaarlijke stoffen over de Fokkerweg is in de huidige situatie een factor 125 kleiner dan de oriëntatiewaarde. Door de ontwikkeling van de kantoren neemt het groepsrisico enigszins toe, maar blijft een factor 125 kleiner dan de oriëntatiewaarde.

Vanwege het aspect Externe Veiligheid wordt in de zone van 80 meter uit de Fokkerweg geen nieuwe kantoorbestemming toegestaan.

5.7.3 Verantwoording groepsrisico

Het Groepsrisico neemt als gevolg van realisatie van het bestemmingsplan zeer beperkt toe. Daarom is geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico nodig. Wel spelen hierbij de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid een rol. Hierover is de regionale brandweer om advies gevraagd (zie bijlage voor het gehele externe veiligheidsadvies voor het Fokker Logistics Park).

Advies Regionale Brandweer Amsterdam-Amstelland

De genoemde maatregelen zijn samengevat. Voor een aantal scenario's zijn maatregelen mogelijk, waarbij de hulpverlening ondersteund wordt in het bestrijden van de gevolgen van een incident. In die samenvatting is tevens een inschatting opgenomen van de bijdrage van de maatregel aan incidentbeheersing. De maatregelen zijn onderverdeeld in maatregelen aan de bron, effect-reducerend en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid. Zie hieronder de tabel met de maatregelen.

Beoordeling en waardering veiligheidsmaatregelen en –voorzieningen

Risicobeperkende (bron) maatregelen	Invloed op kans	Invloed op effect	gasleiding	
1. Maatregelen tijdens graafwerkzaamheden ter voorkoming van schade aan transportleiding	x		++	
Risicobeperkende	Invloed op	Invloed op	Bijdrage	Bijdrage toxische

effectmaatregelen	kans	ongevalseffect	BLEVE	rookgassen
1. bij constructie van gebouwen rekening houden met BLEVE		X	+	
2. gevels aan zijde van leidingen niet met glas uitvoeren en iig brandwerend maken		X		
3. centraal afsluitbare ventilatievoorzieningen		X		+
4. Een goede bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen in het plangebied.		X	+	+
Maatregelen zelfredzaamheid	Invloed op kans	Invloed op ongevalseffect	Bijdrage BLEVE	
1.Voldoende vluchtmogelijkheden van de bron af.		X	+	
2. Het opstellen van een bedrijfsnoodplan\ontruimingsplan		X	+	+

+++	zeer gunstig effect op de risico's	-	licht negatief effect op de risico's
++	gunstig effect op de risico's	--	negatief effect op de risico's
+	licht gunstig effect op de risico's	---	zeer negatief effect op de risico's
0	geen effect op de risico's	x	Invloed op kans of op effect of op beide

Het geactualiseerde rapport Externe Veiligheid van februari 2013 zal nog ter beoordeling worden voorgelegd aan de regionale brandweer. P.M.

5.7.4 Conclusie externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.8 Explosieven

5.8.1 Wet- en regelgeving en beleid

In de Nederlandse bodem zitten nog veel conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog.

Bij het opsporen en ruimen van niet gesprongen explosieven (NGE's) is de openbare orde en veiligheid het bepalende uitgangspunt. De burgemeester is op grond van artikel 172 van de Gemeentewet belast met de handhaving daarvan. De beslissing om in een concrete situatie al dan niet over te gaan tot het opsporen en ruimen van een NGE is dus de bevoegdheid van de burgemeester. Er geldt geen verplichting om over te gaan tot opsporing en ruiming. Dit hangt af van het concrete geval en dat wordt vooral beoordeeld in relatie tot het huidige en toekomstige gebruik van het gebied.

5.8.2 Onderzoek explosieven

Het plangebied ligt in de nabijheid van Schiphol, dat in de Tweede Wereldoorlog diverse malen gebombardeerd is door zowel Duitse als geallieerde vliegtuigen. Alle (mogelijke) inslagen zijn geregistreerd in het digitale systeem waarin ook de bodemgegevens vastliggen. Op de bommenkaart is te zien dat er ter plaatse van het plangebied geen bominslagen bekend zijn. Het is echter niet uit te sluiten dat er NGE's in het plangebied aanwezig zijn.

Uit onderzoek van luchtfoto's e.d. is gebleken dat in het plangebied op een aantal locaties op het AFP zich mogelijk niet gesprongen explosieven (NGE) kunnen bevinden (*Kraterplan Luchthaven Schiphol*, Prof.Fr.Voss, Geografisch Instituut Berlijn, 1992). In 2005 is dit onderzoek opnieuw uitgevoerd, gebruik makend van de huidige beschikbare technieken (*Multitemporale uitwerking van historische oorlogsluchtfoto's van het project Fokker Business Park*, Risk Management Group e.a. juli 2005). De resultaten van dit onderzoek zijn goedgekeurd door de gemeente Haarlemmermeer en de Explosieven Opruimings Dienst. Gebaseerd op deze resultaten worden voor aanvang van diepere grondwerkzaamheden deze risicogebieden onderzocht op de aanwezigheid van NGE. Bevindingen van een dergelijk onderzoek worden beoordeeld door de verantwoordelijke instanties. Op deze manier worden passende maatregelen genomen om grondwerkzaamheden en eventueel bebouwing van een risicogebied mogelijk te maken.

5.8.3 Conclusie explosieven

Bij alle aangemelde projecten wordt het digitale systeem met 'niet gesprongen explosieven' geraadpleegd. Indien NGE's worden verwacht, wordt onderzoek uitgevoerd en worden - indien noodzakelijk - NGE's verwijderd. Alle onderzoeken zijn uitgevoerd en er zijn geen NGE's aangetroffen.

5.9 Geur

5.9.1 Wet- en regelgeving en beleid

Het algemene uitgangspunt van het Nederlandse geurbeleid is het voorkomen van nieuwe hinder. Als er geen hinder is, hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. De mate van hinder die nog acceptabel is moet worden vastgesteld door het bevoegde bestuursorgaan t.a.v. de Wet milieubeheer.

5.9.2 Onderzoek geur

Voor de AWZI Schiphol gelegen op het voormalige Anthony Fokker Terrein is een geuronderzoek (DHV, 1994). Dit onderzoek behoort bij de vigerende milieuvergunning d.d. 20 april 2005 voor de inrichting van Evides N.V. aan Ten Pol 5 te Oude Meer. Het onderzoek dateert weliswaar uit 1994, maar beschrijft de voor het op te stellen bestemmingsplan representatieve situatie.

Het is niet nodig om dit geuronderzoek te actualiseren, gelet op het volgende:

- het onderzoek beschrijft de representatieve bedrijfssituatie (vigerende milieuvergunning);
- de AWZI wordt in het nieuwe bestemmingsplan conserverend bestemd;
- er is geen ontwikkeling van nieuwe geurgevoelige objecten in de omgeving van de AWZI;
- bij de klachtenregistratie van de gemeente zijn geen geurklachten bekend van omwonenden vanwege de AWZI.

De geurcontour van 1 ge/m³ als 98 percentielwaarde ligt in het geheel binnen het bestemmingsplan. Er zijn geen woningen en overige geurgevoelige objecten gelegen binnen de geurcontour. Overigens bedraagt de toetsingswaarde voor een rwzi uit de Nederlandse emissie Richtlijn 7 ge/m³ als 98 percentielwaarde voor bestaande situaties. De contour van 7 ge/m³ als 98 percentielwaarde is vele malen kleiner dan de in het rapport gepresenteerde geurcontour van 1 ge/m³ als 98 percentielwaarde.

5.9.3 Conclusies geur

Voor het bestemmingsplan vormt het aspect geur geen belemmering.

5.10 Licht

5.10.1 Wet- en regelgeving en beleid

De wetgeving bevat geen normen of grenswaarden voor lichthinder waar een bestemmingsplan aan getoetst moet worden. Het rijksbeleid is gericht op het in beeld brengen, realiseren en veiligstellen van de gewenste leefomgevingkwaliteit door het terugdringen van verstoring door activiteiten op het platteland (geluid, licht, stank). Ook worden het gebruik van energiezuinige (straat)- verlichting bij gemeenten en provincies bevorderd met behoud van kwaliteit en (verkeers)veiligheid.

Uitgangspunt bij het voorkomen van lichthinder is: niet verlichten als het niet nodig is, dus alleen verlichten als er geen alternatieven zijn.

5.10.2 Onderzoek licht

Er is in het plangebied geen sprake van directe lichtinstraling bij woningen. De gemeente Haarlemmermeer heeft verder binnen het plangebied geen gebieden aangewezen waar de duisternis en het donkere landschap beschermd zou moeten worden. Ruimtelijke consequenties in de zin van verstoring van het landschap zijn niet aan de orde binnen het plangebied. De omgeving van het plangebied is als stedelijk gebied met Schiphol en snelwegen 's nachts al sterk verlicht. De geplande ontwikkelingen zullen daar in beperkte mate lichtuitstraling aan toevoegen. Lichtuitstraling richting de lucht is niet wenselijk gezien de nabijheid van Schiphol.

5.10.3 Conclusies licht

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

5.11 Bedrijven en milieuzoneringen

5.11.1 Wet- en regelgeving en beleid

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan moet de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen worden. Door milieuzonering wordt een ruimtelijke scheiding aan gebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen).

Bedrijven en Milieuzonering

De VNG-publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven / milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het ruimtelijk plan mogelijk is.

Van belang bij milieuzonering is dat;

- bij woningen en andere gevoelige functies hinder en gevaar zoveel mogelijk voorkomen of beperkt wordt;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

5.11.2 Onderzoek bedrijven en milieuzoneringen

De aard van de bedrijvigheid en daaraan gekoppeld de milieubelasting maken het gewenst binnen de bedrijvenbestemmingen een onderscheid aan te brengen op basis van milieucriteria. Dit geldt ook voor andersoortige bestemmingen, als niet uit de bestemmingsplanomschrijving (al) blijkt welke (milieu)categorie bedrijfsactiviteiten het betreft.

Als uitgangspunt zijn de activiteiten zoals genoemd bijlage 1 van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009 (Lijst 1 - Activiteiten en Lijst 2 - Opslagen en installaties) genomen.

Aan de hand daarvan heeft een selectie plaatsgevonden van activiteiten die overeenkomen met de in het plangebied toegelaten functies. In de daarvoor in aanmerking komende bestemmingen is vervolgens de ten hoogste toelaatbare milieucategorie bepaald. Zie hiervoor de bijlage bij de regels.

De bedrijfsbestemmingen kennen een mogelijkheid tot ontheffing om bedrijfsactiviteiten in één categorie hoger toe te staan, als die naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden te behoren tot de milieucategorie die ter plaatse is toegestaan, en het niet de in de bestemming uitgesloten bedrijven en inrichtingen betreft.

5.11.3 Conclusie bedrijven en milieuzoneringen

In dit bestemmingsplan wordt door toepassing van milieuzonering zorg gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van bestaande woningen en worden de bestaande en toekomstige bedrijven niet in hun functioneren belemmerd.

5.12 Hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

5.12.1 Wet- en regelgeving en beleid

Luchthavenindelingbesluit

Het rijksbeleid voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol staat in de Wet tot wijziging van de Wet Luchtvaart (2003). Deze wet vormt de grondslag voor twee uitvoeringsbesluiten: het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingbesluit (LIB, 2003). Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten in overeenstemming te zijn met het Luchthavenindelingbesluit. In het LIB worden beperkingengebieden aangegeven voor externe veiligheid, geluidsbelasting, hoogtebeperkingen en vogelaantrekkende werking.

20 Ke-contour

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

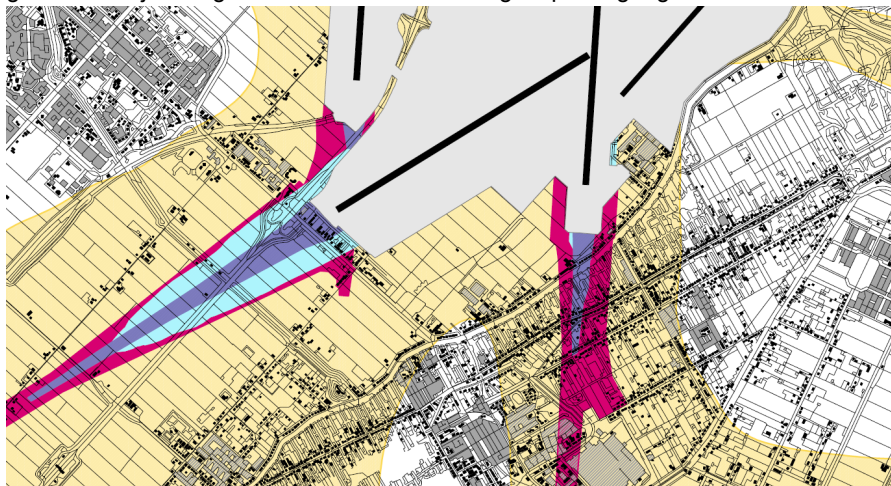
5.12.2 Onderzoek hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

Het plangebied ligt binnen het beperkingengebied uit het Luchthavenindelingbesluit. Vanuit het

Luchthavenindelingbesluit zijn beperkingen op het gebied van gebruik, bouwen en hoogte.

Bouwbeperkingen

Het oostelijk deel van het plangebied valt binnen het bebouwingsbeperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit. Deze beperkingen zijn onder te verdelen in sloopzones voor veiligheid (paars) en geluid (blauw) en de zogenaamde 10-6 contour (rood). Voor het AFP geldt dat het grootste gebied valt binnen de *Zone beperkingen geluid en veiligheid* (het gele gebied). In deze zone mogen geen nieuwe gebouwen voor wonen, onderwijs en gezondheidszorg. Kantoren, bedrijven en niet geluidgevoelige voorzieningen (sportcentra, gevangenissen en hotels) zijn wel toegestaan. De op het projectgebied te realiseren en reeds gerealiseerde gebouwen zijn niet gesitueerd in het bebouwingsbeperkingengebied.



Overzichtskaat Beperking bebouwing

bij het Luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol

Gronden aangewezen met nummer	Toegestane gevoelige objecten
1 *)	- Woningen, voor zover rechtmatig aanwezig en bewoond op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Bedrijfsgebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven
2 *)	- Woningen, voor zover rechtmatig aanwezig en bewoond op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Bedrijfsgebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven
*) Zie voor de gronden bedoeld in artikel 2.2.1 aangewezen met de nummers 1 en 2: bijlage 3A schaal 1:2.000	
3 *)	- Gebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven
4 *)	- Gebouwen, voor zover dit gebouw rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit - Bedrijfsgebouwen - Gebouwen waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven
*) Zie voor de gronden bedoeld in artikel 2.2.1 aangewezen met de nummers 3 en 4: bijlage 3B schaal 1:10.000	

Hoogtebeperkingen

Voor het voormalige Fokkerterrein gelden hoogtebeperkingen. Met uitzondering van bestaande gebouwen die ook in de nieuwe ontwikkeling hun plaats en functie behouden, zullen alle nieuwe gebouwen tot maximaal 20 meter hoogte t.o.v. -4.00 m NAP kunnen reiken. Voor een klein deel, grenzend aan Skypark, is een hoogte van 1,75 meter toegestaan. Voor de gerealiseerde beveiligingsloge (3,5 meter hoog) is een verklaring van geen bezwaar ex art. 8.9 Wet luchtvaart verleend door de VROM-inspectie. Voor het kunstwerk Fokker F27 is een ontheffing verleend.

Beperking aantrekking vogels

In het plangebied gelden beperkingen voor vogelaantrekkende functies. De aangelegde waterpartijen in het kader van de watercompensatie leverden geen strijdigheid op met het Luchthavenindelingsbesluit omdat deze kleiner dan 3 hectare zijn. Dit aspect vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.12.3 Conclusie hoogte- en bouwbeperkingen door vliegverkeer

Voor de realisatie van het bestemmingsplan dient de maximaal toelaatbare hoogte in acht genomen te worden, dan wel zijn door VROM-inspectie ontheffingen verleend.

5.13 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

5.13.1 Wet- en regelgeving en beleid

In een ruimtelijk plan moeten planologisch relevante leidingen te worden opgenomen. Deze kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik in de omgeving. Planologisch relevant zijn hoofdnuitsvoorzieningen, zoals leidingen voor het transport van giftige, brandbare en/of ontplofbare stoffen, aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen of afvalwaterleidingen. Als dergelijke leidingen in het plangebied voorkomen worden deze als zodanig bestemd. Dit inclusief de afstand die vrijgehouden moet worden van bebouwing om de leiding te beschermen.

Om graafschade te voorkomen en de veiligheid van de graver en de directe omgeving te bevorderen, heeft het Rijk het initiatief genomen voor de Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten (WION), beter bekend als de 'Grondroedersregeling'. Daarnaast is nog beleid en regelgeving ten aanzien van (externe) veiligheid. Het beleid voor de plaatsing van antennes (en zendmasten) staat in de nota *Nationaal Antennebeleid* (NAB, 2000). Welke regels precies van toepassing zijn is afhankelijk van het soort antenne en de locatie van de antenne.

5.13.2 Onderzoek kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

Binnen het plangebied is een aantal kabels en leidingen aanwezig. Slechts de hoofdkabels en hoofdleidingen die van bovenlokaal belang zijn worden op de verbeelding als zodanig bestemd.

Aardgas, CO₂, water- en brandstof transportleidingen

In het plangebied is een gasleiding aanwezig. Deze hoofdleiding staat op de verbeelding aangegeven.

5.13.3 Conclusies kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

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

5.14 Milieueffectrapportage / M.e.r.-(beoordelings)plicht

5.14.1 Wet- en regelgeving en beleid

Een m.e.r.-procedure is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De wettelijke grondslag hiervoor is te vinden in de Wet milieubeheer.

Voor de beoordeling van een specifiek project dient met name gekeken te worden naar het (op de Wet milieubeheer gebaseerde) Besluit milieueffectrapportage. In het Besluit m.e.r. zijn activiteiten aangewezen die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu (de zogenaamde C-lijst), evenals activiteiten ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet *beoordelen* of deze belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (de zogenaamde D-lijst).

In de Wet milieubeheer is voorts bepaald dat een milieueffectrapport verplicht is bij de voorbereiding van een plan waarvoor, in verband met een daarin opgenomen activiteit, een passende beoordeling moet worden gemaakt op grond van artikel 19j, tweede lid, van de Natuurbeschermingswet (passende beoordeling van de gevolgen van een activiteit voor een Natura 2000-gebied; Vogel- en Habitatrichtlijngebieden).

5.14.2 Onderzoek M.e.r. (beoordelings)plicht

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Daarnaast maakt het bestemmingsplan geen activiteiten mogelijk die op basis van de Wet Milieubeheer m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn.

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

Het (laten) opstellen van een milieueffectrapport of het beoordelen van gevolgen van activiteiten voor het milieu is voor dit bestemmingsplan niet aan de orde.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Exploitatie

Onderdeel van de Wet ruimtelijke ordening is het aspect exploitatie dat in afdeling 6.4 van de wet is geregeld. De wet verplicht de gemeente bij de vaststelling van een bestemmingsplan een besluit te nemen over het verhalen van kosten. De kosten die in het kader van grondexploitatie kunnen worden verhaald zijn wettelijk vastgelegd. Daarom moet er naast het bestemmingsplan een exploitatieplan (ex. artikel 6.12 Wro) worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Dit kan door het sluiten van een anterieure overeenkomst (ex. artikel 6.24 lid 1 Wro) met een initiatiefnemer.

De gemeente heeft 30 november 2005 een exploitatieovereenkomst gesloten met AFBP CV over het medewerking verlenen aan het in bouwexploitatie brengen (en houden) van gronden gelegen aan de Fokkerweg. Hiermee is in financiële zin een bijdrage geleverd aan een goede ruimtelijke inpassing van het voormalig Fokkerterrein in de omgeving. Naar het zich laat aanzien zal er geen kansrijk planschadeverzoek zijn, die uit het bestemmingsplan voortkomt. Daarmee wordt het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar.

6.2 Procedure Wet ruimtelijke ordening

6.2.1 Inspraak

De Wet ruimtelijke ordening kent voor het bestemmingsplan geen verplichting meer voor het voeren van een inspraakprocedure. In de gemeentelijke inspraak verordening is het bieden van inspraak gekoppeld aan beleidsontwikkeling.

Het bestemmingsplan geeft uitvoering aan en is in overeenstemming met het Masterplan Anthony Fokker Business Park en wijzigingen daarop dat als beleidskader voor de ontwikkeling van het logistieke bedrijventerrein is vastgesteld.

In de participatieverordening 2008 is voor het bestemmingsplan geen participatie voorgeschreven.

6.2.2 Wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. Bro)

Het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeente overlegt met alle betrokken overheden en partijen. Daarbij is het Waterschap expliciet genoemd. Het bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg voorgelegd aan de volgende instanties en diensten:

- Hoogheemraadschap van Rijnland
- Luchtverkeersleiding Nederland
- Provincie Noord Holland
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Rijkswaterstaat Divisie Luchtvaart
- Directoraat-generaal Rijkswaterstaat Noord-Holland
- Stadsregio Amsterdam
- Gemeente Aalsmeer, College van burgemeester en wethouders

In de Nota Vooroverleg zijn alle ingekomen reacties samengevat en is het commentaar daarop van de gemeente opgenomen.

Daarnaast is het voorontwerpbestemmingsplan '**parallel aan het artikel 3.1.1. Bro-overleg**' toegestuurd aan een aantal andere instanties.

- Brandweer Haarlemmermeer
- Veiligheidsregio Kennemerland, Regionale Brandweer
- Bestuursforum Schiphol
- Schiphol Group (tevens Bro en Air France/KLM)

Ook deze reacties zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien in de Nota Vooroverleg.

6.2.3 Vaststelling bestemmingsplan

In het kader van de vaststelling door de gemeenteraad is het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Het ontwerpbestemmingsplan is op 7 maart 2013 bekendgemaakt en heeft van 8 maart tot en met 18 april 2013 ter visie gelegen. Tijdens deze periode zijn twee zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn samengevat en van commentaar voorzien in de 'Nota van Zienswijzen bestemmingsplan Oude Meer Fokker', die als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

7 Juridische aspecten

7.1 Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan Oude Meer Fokker is het bieden van een juridisch kader voor de realisatie van alle ontwikkelingen die in het komende decennium worden voorzien in het plangebied.

De verschillende bestemmingen zijn zo globaal mogelijk van opzet, maar bieden tegelijkertijd een directe bouwtitel. Voor bestaande situaties geeft het plan een actuele juridische regeling die conserverend van aard is. Waar mogelijk zijn voor diverse bestemmingen ontheffings- en wijzigingsbepalingen opgenomen.

7.2 Opzet regels en verbeelding

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

Op de verbeelding (voorheen: plankaart) zijn aan de binnen het plan aanwezige gronden bestemmingen toegekend. Daarbinnen komen functie- en bouwaanduidingen en gegevens over maatvoering voor. Door middel van over de bestemmingen heen liggende gebiedsaanduidingen zijn daarnaast extra regels van toepassing. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Deze zijn in overeenstemming met de Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP). De SVBP bepaalt kleur en codering van de bestemmingen. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde (per soort bestemming). Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een artikel in de regels. De regels omschrijven in samenhang met aanduidingen op de kaart op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden en wat, en of, er gebouwd mag worden.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken;

- **inleidende bepalingen:** een begrippenlijst en regels met betrekking tot de wijze van meten;
- **bestemmingsregels:** artikelen over de bestemmingen, een voorlopige bestemming en dubbelbestemmingen;
- **algemene regels:** bepalingen die betrekking (kunnen) hebben op alle bestemmingen;
- **overgangs- en slotregels:** het (in de Bro voorgeschreven) overgangsrecht (voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik dat van het bestemmingsplan afwijkt) en de naam waaronder het plan moet worden aangehaald.

7.3 Toelichting op de regels

Bedrijf

Binnen deze bestemming zijn de bestaande en toekomstige bedrijven in het plangebied opgenomen. Kantoren zijn mogelijk tot een maximum van 18.500 m² en niet in de zone van de invloedssfeer van de Fokkerweg (vervoer gevaarlijke stoffen). Binnen de bestemming Bedrijf zijn bedrijven tot maximaal categorie 3.2 toegestaan. Bevestigingen zijn uitgesloten, tenzij specifiek aangeduid.

Binnen de bestemming Bedrijf worden nutsvoorzieningen en de waterzuiveringsinstallatie apart onderscheiden.

Bedrijventerrein

Een hangar is apart bestemd als Bedrijventerrein-Luchthaven.

Verkeer

Binnen deze bestemming zijn de bestaande Fokkerweg en de wegen op het Fokker Logistics Park opgenomen. Voor deze bestemming gelden de gebruikelijke regels, gebaseerd op de gemeentelijke standaard. Daarnaast kunnen ook parkeervoorzieningen, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, civiele kunstwerken, voorzieningen ten behoeve van openbaar vervoer en nutsvoorzieningen worden gerealiseerd.

Water

Al het primaire water is als zodanig bestemd. In deze bestemming worden water, waterhuishoudkundige voorzieningen, bruggen, voorzieningen voor fiets- en voetverkeer en groen mogelijk gemaakt. Gebouwen zijn in deze bestemming niet toegestaan, met uitzondering van bergbezinkstations. Een aparte aanduidingen binnen de

bestemming Water worden gebruikt voor het kunstobject F27 (specifieke vorm van cultuur en ontspanning-kunstobject)

Leiding-Gas

De in het plangebied aanwezige leidingen zijn met de bijbehorende belemmeringenstrook met dubbelbestemmingen aangegeven, die over andere bestemmingen heen ligt. Bij strijdigheid met andere regels hebben de bepalingen in deze artikelen prioriteit. Er is een vergunningenstelsel voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden van toepassing. Het gaat hier om Gas.

Waterstaat-Waterkering

De waterkering wordt in dit artikel primair bestemd, andere functies zijn ondergeschikt aan de aanleg, de verbetering en het onderhoud van de waterkeringen. Dit om de bescherming van de waterkering te garanderen.

7.4 Overgangsrecht

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

Ook het gebruik van gronden en daarop staande opstallen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt – afwijkt van de gegeven bestemming is in het overgangsrecht geregeld. Het afwijkende gebruik mag worden voortgezet of worden gewijzigd in een andere, zolang de afwijking van het bestemmingsplan maar niet vergroot wordt. In het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) is de tekst van de in een bestemmingsplan op te nemen regels voor het 'overgangsrecht gebruik' opgenomen.

7.5 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridische instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. Het handhavingsbeleid is erop gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde manier aan het plan gehouden te worden.

Met deze oogmerken is in dit bestemmingsplan gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels – binnen de beperkingen en regels die de milieuwetgeving met zich meebrengt. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan. Ook geldt hoe minder 'knellend' de regels zijn, hoe kleiner de kans dat het daarmee wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen die regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid van inzien.

Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan, maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan - na afweging van belangen, waaronder de effectiviteit van het optreden - correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en het vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele ontheffingen.

Overzicht van bijlagen

Onderzoeken

1. Rapport waterhuishouding (rapport AMP/010/072395, Aveco de Bondt 10 juli 2008)-
2. Bodemkwaliteitskaart Gemeente Haarlemmermeer (2011)
3. Brief provincie Noord-Holland inzake Natuurbeschermingswet (6 juni 2007)
4. Projectomschrijving aanvraag om ontheffing Flora- en Faunawet (Bureau Stadsnatuur februari 2008)
5. Advies 'gewone dwergvleermuis' (Bureau Stadsnatuur 14 juli 2008)
6. Ontheffing Flora- en Faunawet (Ministerie Landbouw, natuur en voedselkwaliteit d.d. 28 augustus 2008)
7. Advies 'vleermuizenonderzoek' (Bureau Stadsnatuur 2 november 2012)
8. Onderzoek naar bekende of verwachte archeologische waarden (Hazenberg Archeologie, 24 juni 2008)-
9. Akoestisch onderzoek Anthony Fokker Business Park, mogelijke eindsituatie, Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs, 8 april 2008
10. Akoestisch onderzoek luchthaven Schiphol (Peutz 2011).
11. Akoestisch onderzoek Masterplan N201+, tracé Fokkerweg 2x2 (19 december 2007)
12. Onderzoek luchtkwaliteit (Aveco de Bondt 24 juli 2008).
13. Geurrapport AWZI (DHV 12 juli 1994)
14. Externe Veiligheid Anthony Fokker Business Park Fokkerweg vervoer gevaarlijke stoffen (Aviv 2 februari 2009)
15. Anthony Fokker Business Park, aspect externe veiligheid (Adviesgroep Aviv 11 februari 2009)
16. Advies Externe Veiligheid ten behoeve van het Anthony Fokker Businesspark (Brandweer Amsterdam Amstelland 3 juni 2009)
17. Kwantitatieve Risico Analyse KLM Engineering & Maintenance (DHV december 2010)
18. Kaart Externe Veiligheid Schiphol (DHV 2011)
19. Actualisatie Externe veiligheid bestemmingsplan Oude Meer Fokker (AVIV februari 2013)
20. Verklaring van geen bezwaar ex artikel 8.9 Wet luchtvaart inzake beveiligingsloze (23 juli 2008)
21. Besluit Hogere Grenswaarde industrielaawaai t.b.v. woning Ten Pol 3 (1 juli 2014)
22. Zakelijke beschrijving anterieure overeenkomst (9 juni 2008).