

Ruimtelijke Onderbouwing

Vervanging verdeelstation K-VD Schiphol Oost

01-06-2021

Inleiding

Om de energielevering van de baan- en rijbaanverlichting van Schiphol te waarborgen is het noodzakelijk om het station K-VD te Schiphol oost te vervangen. Het oude station en de elektrische installatie is 40 jaar oud en bijna aan het einde van de levensduur. Omdat de huidige normen zijn aangepast en installaties van tegenwoordig steeds groter worden dient de nieuwbouw ook groter te worden uitgevoerd. De capaciteit van de installatie wordt niet vergroot, alleen de omvang. Dit houdt in dat het bouwwerk ca 2 keer groter wordt dan de huidige bebouwing.

Het huidige gebouwtje is gesitueerd langs een kabel tracé waar de inkomende 50 KV kabels Schiphol op komen. Het uitgangspunt is om de nieuwbouw aan dat tracé aan te sluiten en het bestaande pas gebouwtje te verwijderen wanneer de nieuwbouw is opgeleverd en aangesloten. Dit houdt in dat er in de directe omgeving van het bestaande gebouwtje is gezocht naar een locatie voor nieuwbouw. Deze is gevonden ten noordwesten van de huidige locatie. Echter de locatie valt net buiten de bestaande bestemming 'kantoor- kantorenterrein' en buiten het bouwvlak en valt binnen de bestemming 'verkeer' waar deze functie niet is voorzien.

Rijksbeleid

De ontwikkeling van de luchthaven Schiphol vindt ondersteuning in diverse recente nota's op rijks-, provinciaal, regionaal en lokaal niveau. Deze nota's zijn o.a. de Luchtvaartnota, Nota Ruimte, Structuurvisie Randstad 2040, nota Mobiliteit.

Het rijksbeleid is belangrijk voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven. Het huidige Schipholbeleid richt zich op het bieden van een duurzame balans tussen ruimte voor de ontwikkeling van Schiphol als luchthaven en de veiligheid, leefbaarheid en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. De ontwikkeling en waarborging van de energievoorziening is onderdeel van de ontwikkeling van de Luchthaven en past binnen het Rijksbeleid.

Provinciaal beleid

Provinciaal beleid Omgevingsvisie NH2050.

De metropolitane strategie legt de nadruk op de wisselwerking tussen Schiphol, de Schiphol regio en de stedelijke omgeving. In de metropolitane strategie zijn elementen als vestigingsplaats, leefbaarheid, wonen, bereikbaarheid, natuur en recreatie, cultuur, innovatie en duurzaamheid van belang. In samenhang met elkaar zorgen deze elementen voor de benodigde diversiteit, massa en netwerk om van de metropoolregio Amsterdam een concurrerende topregio te maken. De ontwikkeling en waarborging van de energievoorziening is onderdeel van de ontwikkeling van de Luchthaven en past binnen het Provinciaal beleid.

Gemeentelijk beleid

In voorbereiding op het bestemmingsplan Schiphol heeft de Gemeente Haarlemmermeer het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol opgesteld dat in 2007 door het College van B&W is goedgekeurd. De functie is niet strijdig met de ruimtelijke ontwikkeling, er is alleen geen plaats binnen de bestaande bestemming. Het is niet strijdig met gemeentelijk beleid.

Stedenbouwkundige en landschappelijke onderbouwing

Het betreft een verplaatsing en vergroting van de bestaande voorziening. De locatie is meer naar de open ruimte toe maar valt nog steeds binnen de rooilijn van de tegenoverliggende

Rijkspolitie hangar. De bouwhoogte past in het aflopende beeld van de gebouwen in de buitenzone.

Vanwege de aanwezigheid van in bedrijf-zijnde ondergrondse kabels wordt het nieuwe gebouw dicht langs de Hendrik Wallaardt Sacréstraat gepositioneerd.

De Schiphol Supervisor voor Stedenbouw en landschappelijke inpassing heeft akkoord gegeven op het gebouwontwerp. De Supervisor is gedelegeerd door de Welstandscommissie (Ruimtelijke Kwaliteit) van de gemeente Haarlemmermeer voor het Schipholgebied.

Vanwege de aanwezig ondergrondse kabels is het gebouw naderhand dicht op de [REDACTED] Sacréstraat gepositioneerd. Als gevolg hiervan zijn een aantal berkenbomen verwijderd.

Ten aanzien van de landschappelijke inpassing toetst Schiphol plannen aan haar eigen Groen Strategie. De Groenstrategie van de luchthaven Schiphol bestaat uit het creëren van een 'groene waas' over het luchthaventerrein door middel van beplanting met berkenbomen. Deze bomen zijn niet kapvergunningsplichtig. Het verwijderen van de hier aanwezige berkenbomen wordt conform de Schiphol Groen strategie gecompenseerd door in de nabijheid van het plan berkenbomen te herplanten. De beplanting middels berkenbomen heeft geen functie in het kader van het creëren van een groene 'omheining' van de aanwezige bebouwing. Groene omheiningen in de vorm van klimop tegen of aan gebouwen komt niet voor op Schiphol. Na aanleiding van de gemaakte opmerkingen vanuit de Omgevingsdienst tav de landschappelijke inpassing, wordt er aanvullend rondom het reeds gerealiseerde Hoogspanningsstation extra berken aangeplant. Dit zal in het najaar van 2021 uitgevoerd worden.

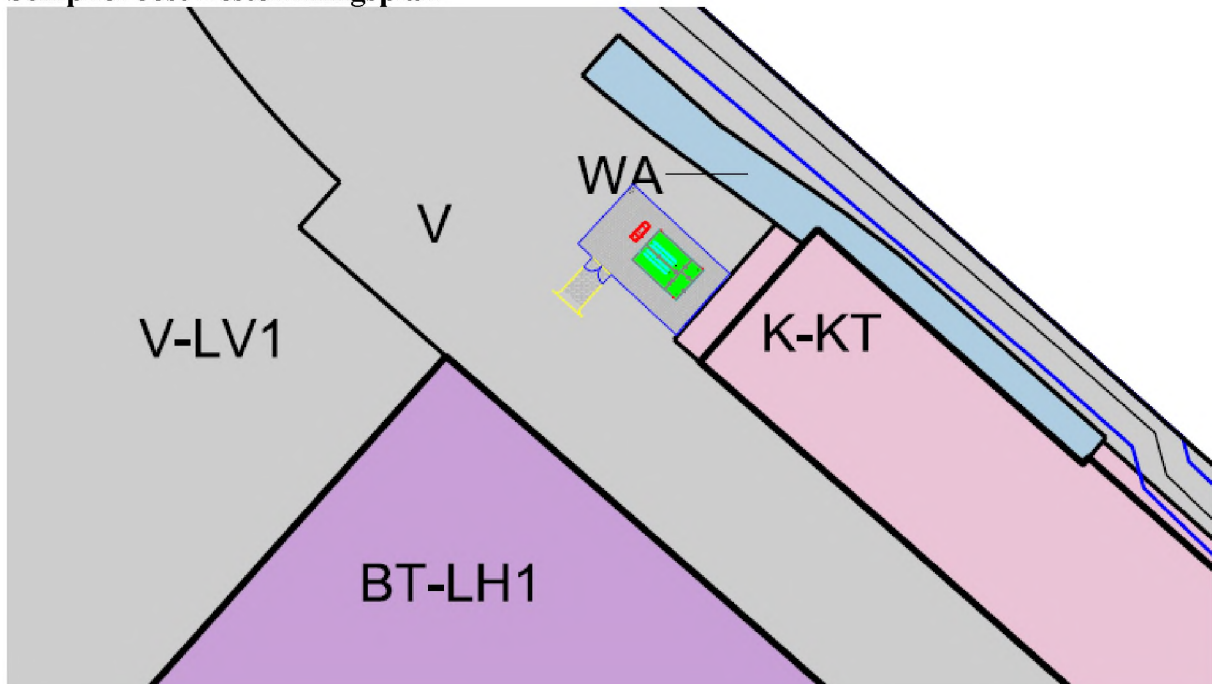
Overzicht Schiphol Oost



Situatie



Schiphol oost Bestemmingsplan



4.1 Archeologie en Cultuurhistorie

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

4.2 Bodem

Zodra sprake is van (bouw)activiteiten in de grond zal de betreffende bodemkwaliteit worden bepaald via bodemonderzoek. In geval van bodemverontreiniging zal Schiphol in overleg met het bevoegde gezag conform geldende wet- en regelgeving een sanering uitvoeren. Er is door Schiphol een bodem kwaliteitsverklaring afgegeven. De ondergrond is geschikt voor de beoogde werkzaamheden en gebruik.

4.3 Explosieven.

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

4.4 Externe veiligheid.

Het betreft een object waar geen personen verblijven. Het object heeft geen invloed op de omgeving in de zin van externe veiligheid regelgeving. Het is geen inrichting zoals bedoeld in Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi).

4.5 Flora en fauna

Het gebied is onderzocht. De resultaten van het Flora en Fauna onderzoek vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.6 Geluid

Het object produceert geen geluid. Er kan dus geen geluidsoverlast worden veroorzaakt. Ook betreft het object zelf geen geluidsgevoelige bestemming.

4.7 Geur en lichthinder

Het object produceert geen geur of licht. Het terrein wordt verlicht via bestaande straatverlichting.

4.8 Kabels en Leidingen

Het werk gebeurt in overleg met de netbeheerder van de 50KV aansluiting. Alle overige kabels en leidingen in de directe omgeving zijn in beheer en eigendom van Schiphol. De locatie is met de beheerder van de kabels en leidingen afgestemd.

4.9 Luchthaven Indelingsbesluit Schiphol. (LIB)

Schiphol oost valt binnen het Luchthavengebied (LHG) en daarmee is een toets aan het LIB niet aan de orde. Het ontwerp zal indien nodig worden getoetst door de Luchtverkeersbeveiliging (LVNL) op radar verstoring en bouwhoogte beperking ten gevolge van het luchtverkeer.

Schiphol heeft een interne procedure waar indien nodig bouwplannen en activiteiten worden voorgelegd aan de LVNL ter toetsing. Toetsing door LvnL is niet benodigd voor de beoogde ontwikkeling.

4.10 Luchtkwaliteit en stikstofdepositie.

Het object produceert geen uitstoot waardoor er geen overlast wordt veroorzaakt of de luchtkwaliteit verslechtert. Er is ook geen toename van stikstofdepositie. Tevens is er geen Natura 2000 gebied in de nabije omgeving van het object waaraan getoetst dient te worden.

4.11 Milieu effect rapportage

De realisatie van een dergelijke nutsvoorziening staat niet in de C of D lijst van het Besluit milieueffectrapportage. Er is dus geen directe MER plicht en dient er ook geen (vormvrije) Mer beoordeling opgesteld te worden.

4.12 Milieu zonering

Het object heeft geen activiteiten die relatie hebben met milieu aspecten. (afval, geluid, uitstoot etc.). Ook is de nutsvoorziening zelf geen milieugevoelige bestemming. Er hoeft dus niet getoetst te worden aan de hand van de VNG richtlijnen voor bedrijven- en milieuzonering.

4.13 Monumentaliteit

In of in directe omgeving van het projectgebied bevinden zich geen monumenten of beeldbepalende objecten van (middel-)hoge cultuurhistorische waarde. Ook bevindt het gebied zich niet in een beschermde stads- of dorpsgezicht.

4.14 Privaatrechtelijke belemmeringen

De grond is in volledig eigendom van Schiphol.

4.15 Verkeer

Het ontwerp en aansluiting op de openbare weg is in overleg met de wegbeheerder van Schiphol afgestemd.

4.16 Waterhuishouding

Aan te brengen verharding wordt gecompenseerd conform geldende afspraken tussen Hoogheemraadschap Rijnland en Schiphol. Projecten met een verhardingstoename < 2.000 m² worden verdisconteerd met een positief saldo op de BRC (Bergings Rekening Courant).

5.1 5.2 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

De kosten van het project worden gedragen door de Schiphol Nederland BV

De grond is in eigendom van Schiphol Real Estate BV.