



(ONTWERP) Besluit van ... tot wijziging van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, zesde tranche)

De Minister van Infrastructuur en Milieu maakt ingevolge artikel 5.2a van de Crisis- en herstelwet bekend dat een ieder gedurende vier weken na de dagtekening van deze Staatscourant schriftelijk zijn zienswijze naar voren kan brengen over onderstaand ontwerp van een algemene maatregel van bestuur

Adres: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Programmadirectie Eenvoudig Beter – IPC 365
Postbus 20951
2500 EZ DEN HAAG

Besluit van ... tot wijziging van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (zesde tranche)

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu, van ..., nr. ..., in overeenstemming met Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties;

Gelet op de artikelen 1.2 en 2.4, eerste lid, van de Crisis- en herstelwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van ..., nr. ...);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu, van ..., nr. ..., in overeenstemming met Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet worden aan het slot van paragraaf 3. Innovatie twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 7a

1. In het kader van een Platform 31-experiment 'Flexibele bestemmingsplannen' kunnen de raden van de betrokken gemeenten bij het binnen een termijn van drie jaren vast te stellen bestemmingsplan besluiten tot afwijking van de volgende artikelen:
 - a. van de Wet ruimtelijke ordening: 3.1, eerste lid, voor zover het daarbij gaat om het verplicht aanwijzen van bestemmingen, 3.7, vierde lid, 6.1, tweede lid, voor zover die afwijking betrekking heeft op planologische bouw- en gebruiksmogelijkheden die ten minste vijf jaar ongebruikt zijn gebleven, en 6.12, eerste lid;
 - b. van het Besluit ruimtelijke ordening: 1.2.1, 1.2.1a, 1.2.6, 3.1.3, 3.1.4 en 3.1.6, eerste lid, onder a en f en vierde lid, onder c. Bij afwijking van artikel 1.2.1, 1.2.1a, 1.2.6 of 3.1.6, eerste lid, onder a, geldt als voorwaarde dat het flexibele bestemmingsplan in ieder geval via de gemeentelijke website digitaal raadpleegbaar is.
2. Indien een bestemmingsplan binnen een termijn van drie jaar is vastgesteld, gelden dit bestemmingsplan en de daarin opgenomen voorlopige bestemmingen in afwijking van de artikelen 3.1, tweede lid, en 3.2 van de Wet ruimtelijke ordening voor een periode van ten hoogste twintig jaar.
3. Dit artikel is van toepassing op de volgende bestemmingsplangebieden:
 - a. het voormalige bedrijventerrein Cruquisgebied in de gemeente Amsterdam zoals aangegeven op de kaart in bijlage 28;
 - b. het gebied Laan 1945 in de gemeente Beuningen zoals aangegeven op de kaart in bijlage 29;
 - c. Nieuw Den Helder in de gemeente Den Helder zoals aangegeven op de kaart in bijlage 30;
 - d. het voormalige NAVO-terrein in de gemeente Maastricht zoals aangegeven op de kaart in bijlage 31;
 - e. de kernen Zetten en Hemmen in de gemeente Overbetuwe zoals aangegeven op de kaart in bijlage 32;



- f. 'De Bronnen' in de gemeente Tynaarlo zoals aangegeven op de kaart in bijlage 33.

Artikel 7b

In afwijking van artikel 3.1, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening geldt voor de volgende bestemmingsplannen een looptijd van twintig jaar:

- a. bestemmingsplan Havenkwartier, gemeente Assen, zoals aangegeven op de kaart in bijlage 34;
- b. bestemmingsplan Valkenburg, gemeente Katwijk, zoals aangegeven op de kaart in bijlage 35.

ARTIKEL II

De Crisis- en herstelwet wordt als volgt gewijzigd:

A

Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan categorie 1 (duurzame energie) wordt, onder vernummering van de subcategorieën 1.1 tot en met 1.5 tot 1.2 tot en met 1.6, de volgende subcategorie toegevoegd:

- 1.1. aanleg of uitbreiding van productie-installaties ten behoeve van de productie van biogas, biomassa, getijdenenergie, golfenergie, hernieuwbare elektriciteit, hernieuwbaar gas of hernieuwbare warmte met behulp van aardwarmte, omgevingswarmte, osmose, rioolwaterzuiveringsgas, stortgas, waterkracht en zonne-energie.

2. Toegevoegd worden de volgende categorieën:

11. duurzame mobiliteit

- 11.1. aanleg en uitbreiding van overdekte en niet overdekte elektrische snellaadstations voor het opladen van voertuigen voor goederen en personenvervoer
- 11.2. aanleg en uitbreiding van tankstations met installaties voor het afleveren van waterstof aan voertuigen voor goederen en personenvervoer

12. transformatie van kantoren en industriële gebouwen

- 12.1. transformatie van langdurig leegstaande kantoren en industriële gebouwen naar andere gebruiksmogelijkheden

B

Aan categorie Aa Gebiedsontwikkeling met nationale uitstraling van bijlage II van de Crisis- en herstelwet worden de volgende projecten toegevoegd:

18	Amsterdam Connecting Trade (ACT)/ A4 Zone West	Bedrijventerrein van 142 ha aan de zuidkant van Schiphol, gelegen in de gemeente Haarlemmermeer	ACT/A4 Zone West is een vestigingsplaats voor logistiek en handel met multimodale ontsluiting. Het terrein moet zich gaan onderscheiden door innovatieve en duurzame concepten voor de logistieke sector en de handelssector, die worden ontwikkeld in samenwerking tussen marktpartijen, overheden en kenniscentra.
19	Schiphol Logistics Park (SLP)	Bedrijventerrein van 53 ha aan de zuidkant van Schiphol, gelegen in de gemeente Haarlemmermeer.	SLP ligt nabij Schiphol Centrum- en Zuidoost en is daarom bij uitstek geschikt voor logistieke bedrijven met veel luchtvracht. De ontwikkeling van SLP is van belang voor de positionering van Schiphol als logistiek overslagpunt (<i>hub</i>). SLP moet (internationale) logistieke bedrijven naar de Metropoolregio Amsterdam trekken.

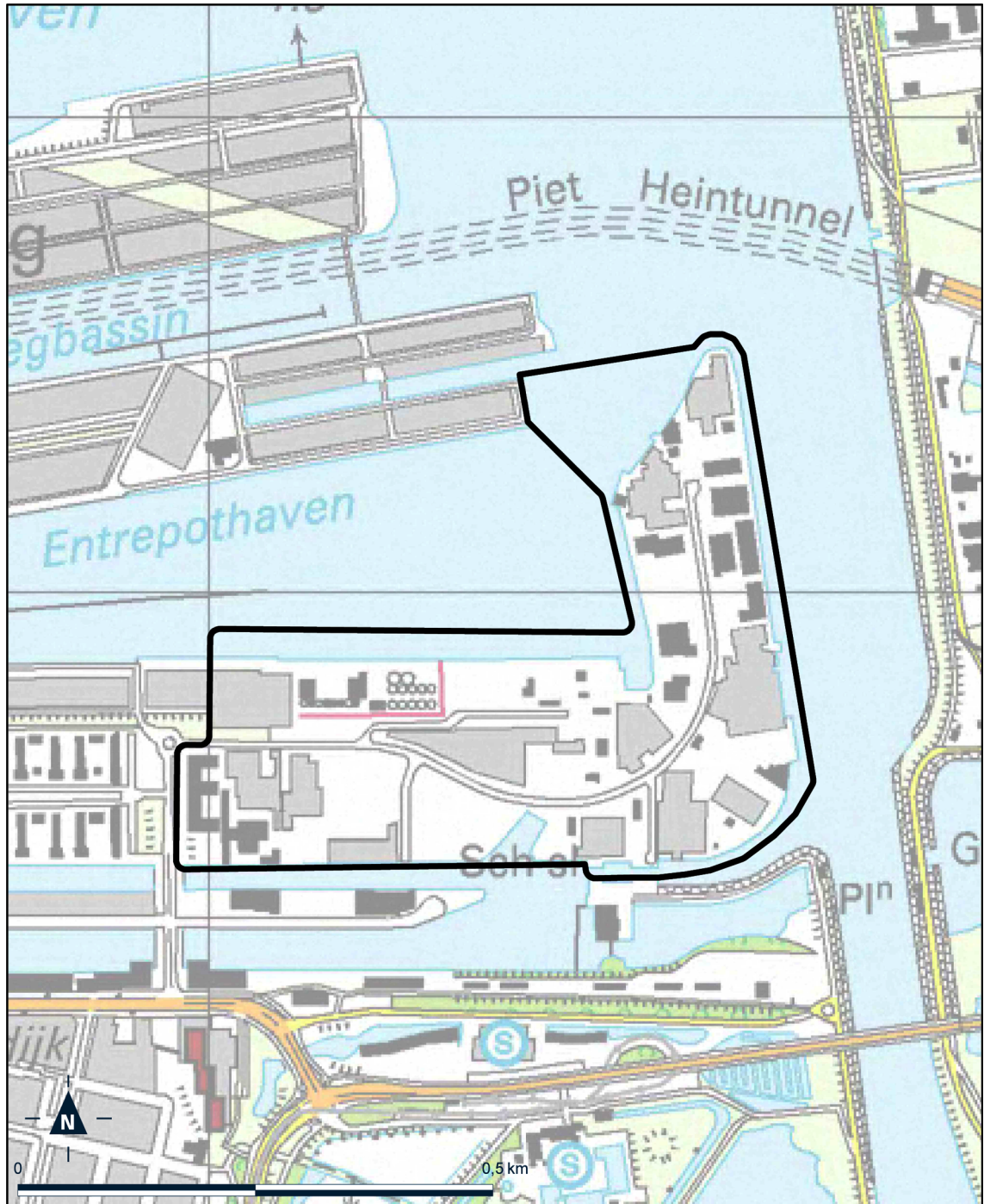
ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

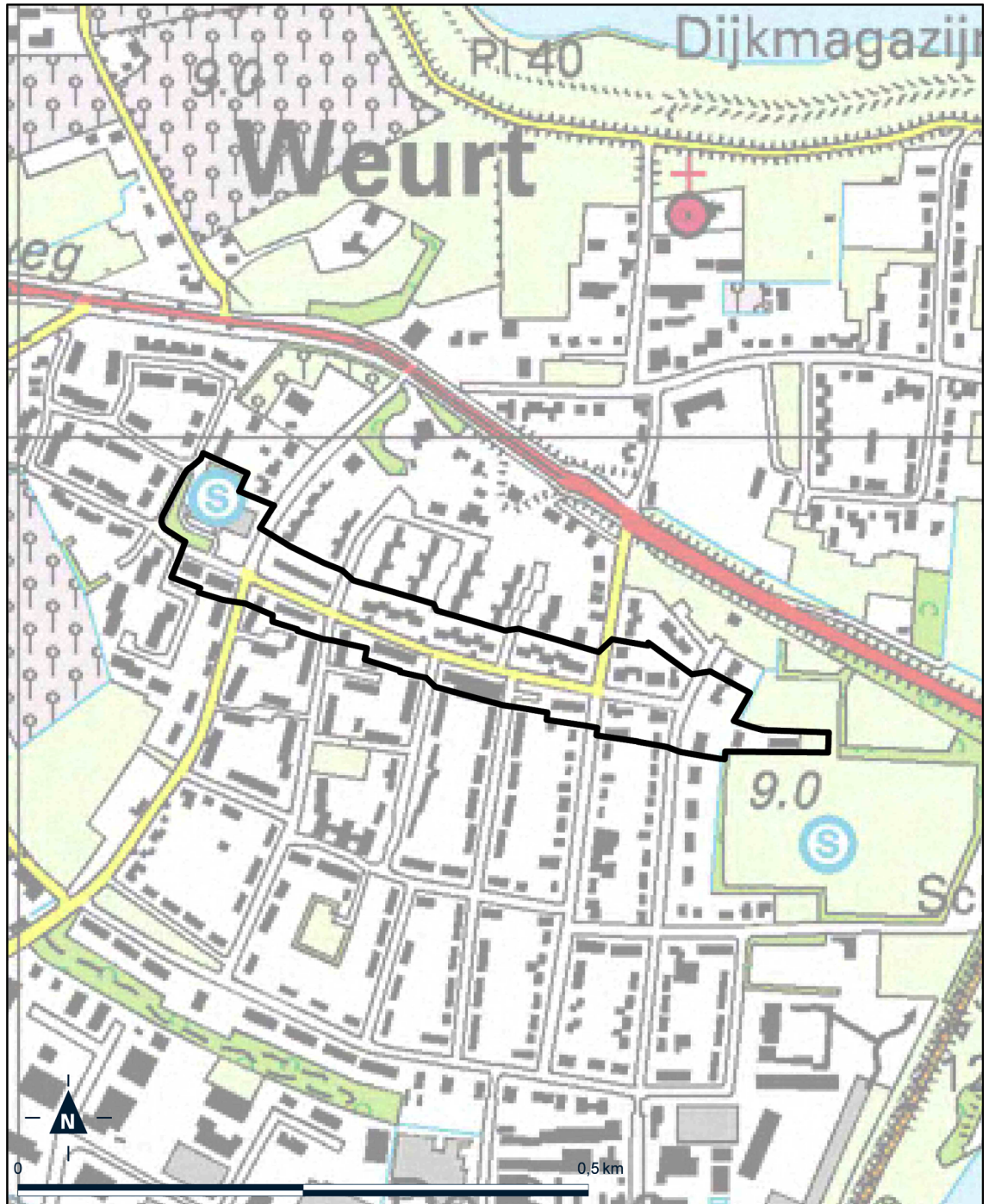
Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*

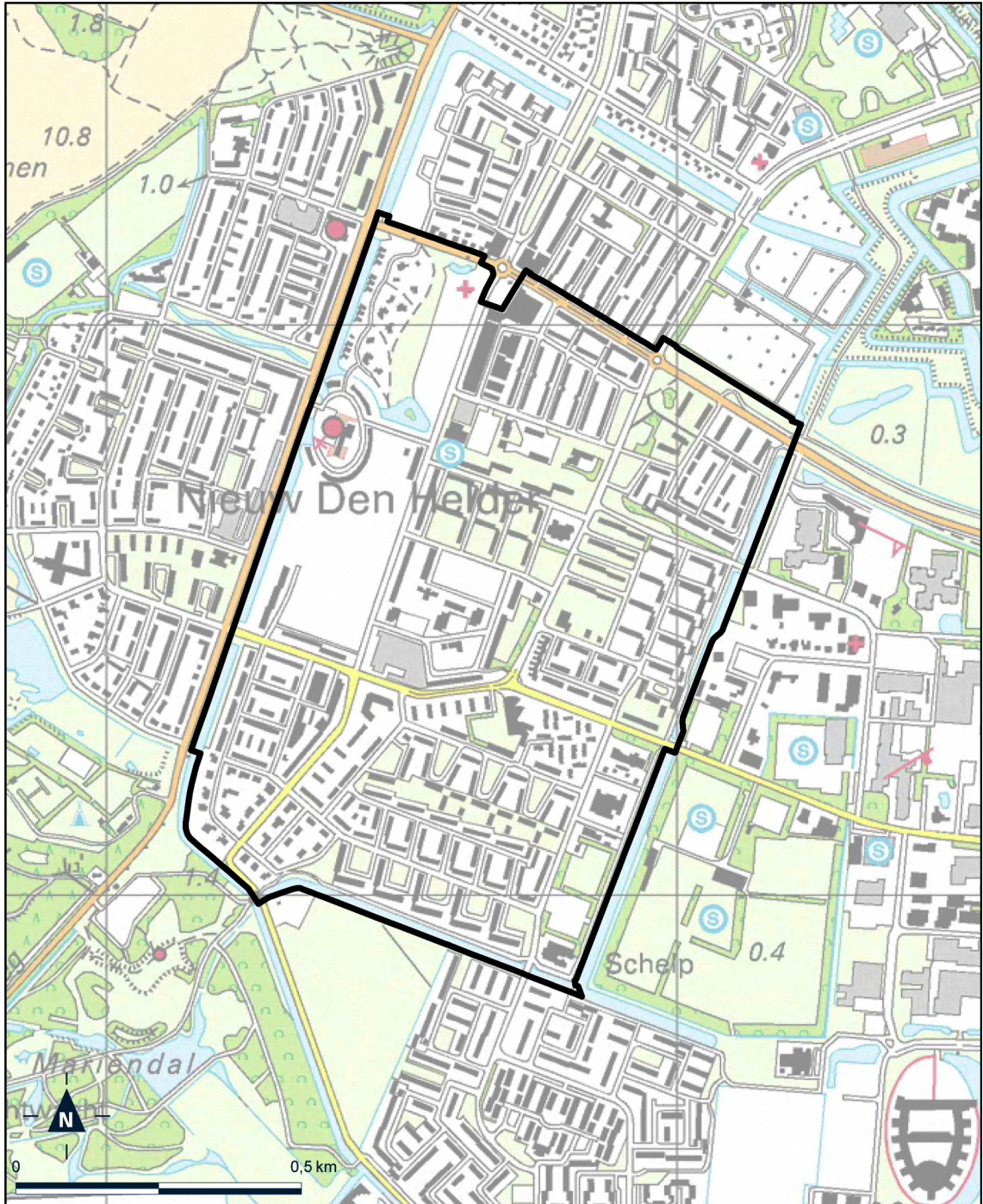
BIJLAGE 28 BIJ BESLUIT UITVOERING CRISIS- EN HERSTELWET KAART AMSTERDAM, CRUQUIUSGEBIED



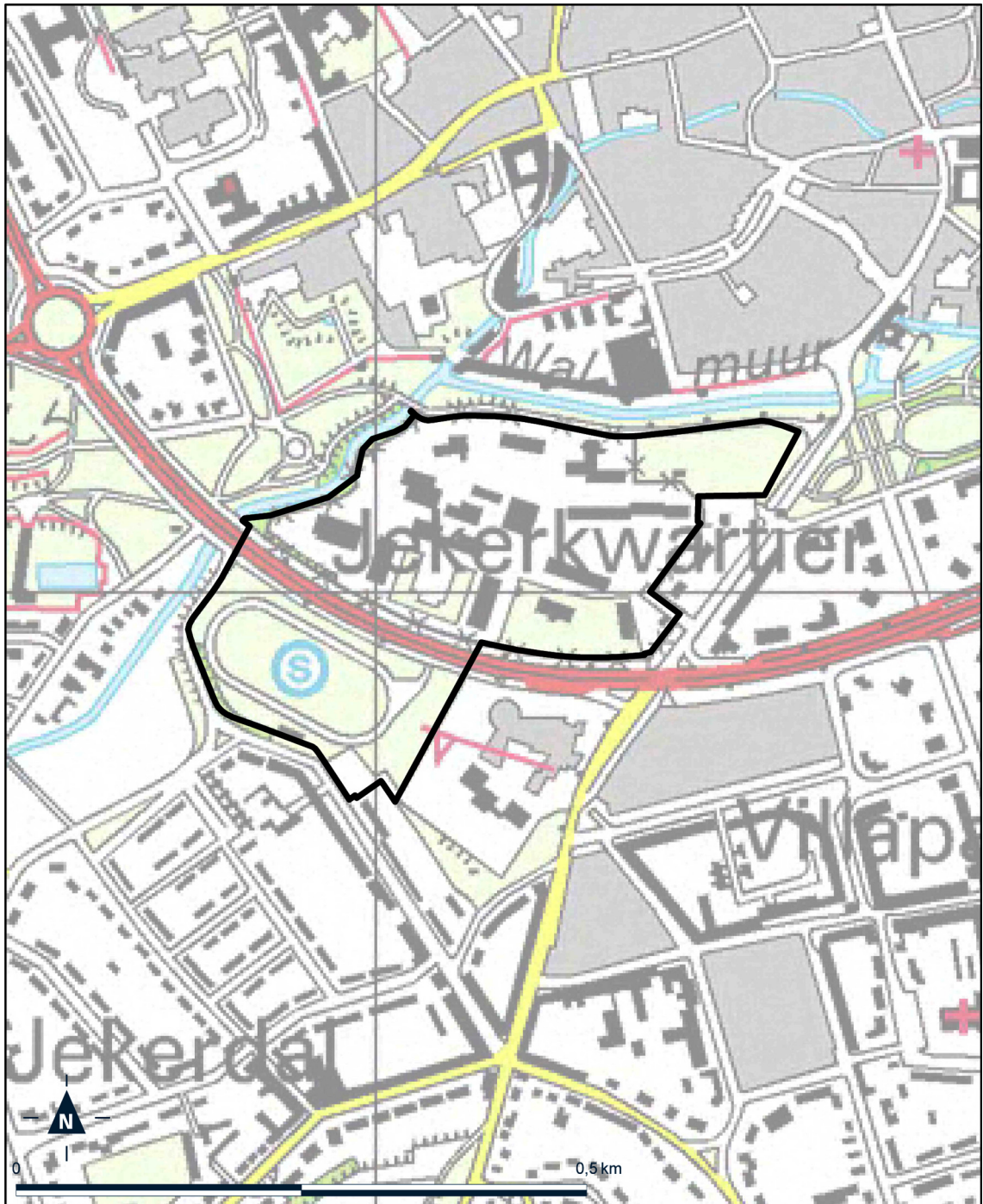
BIJLAGE 29 BIJ BESLUIT UITVOERING CRISIS- EN HERSTELWET KAART BEUNINGEN,
GEBIED LAAN 1914



BIJLAGE 30 BIJ BESLUIT UITVOERING CRISIS- EN HERSTELWET KAART DEN HELDER, NIEUWE DEN HELDER

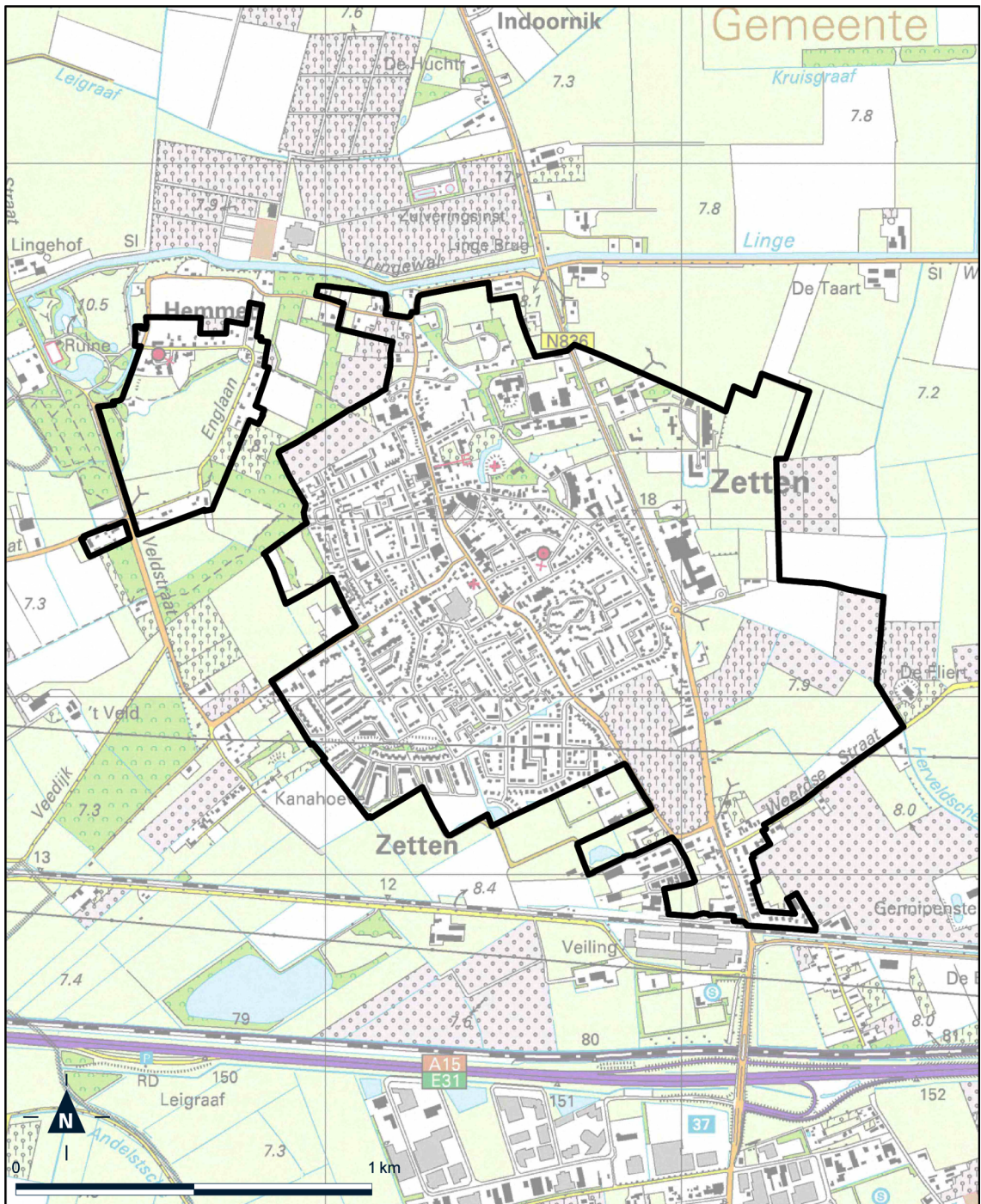


BIJLAGE 31 BIJ BESLUIT UITVOERING CRISIS- EN HERSTELWET KAART MAASTRICHT, VOORMALIG NAVO-TERREIN



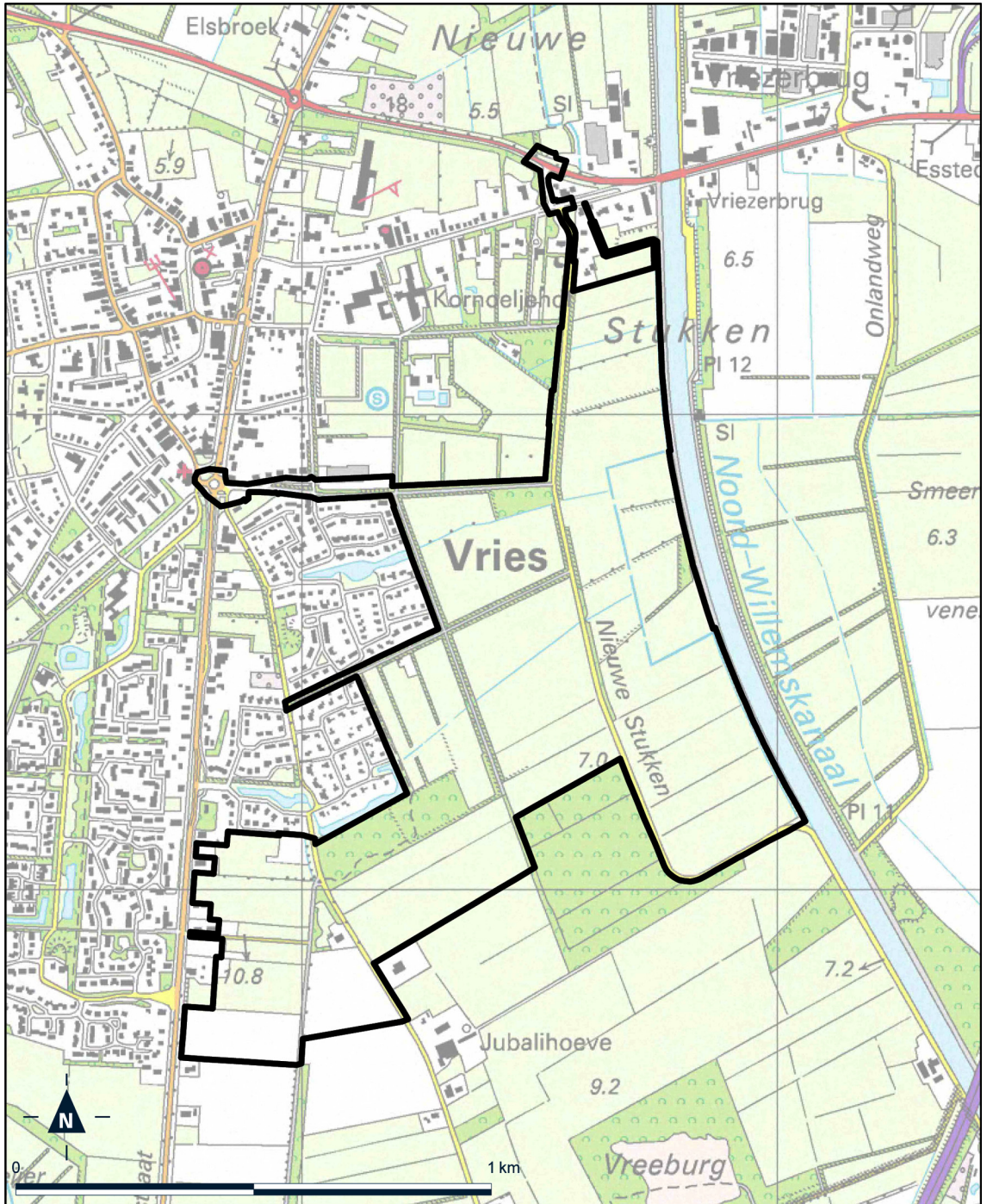


BIJLAGE 32 BIJ BESLUIT UITVOERING CRISIS- EN HERSTELWET KAART OVERBETUWE

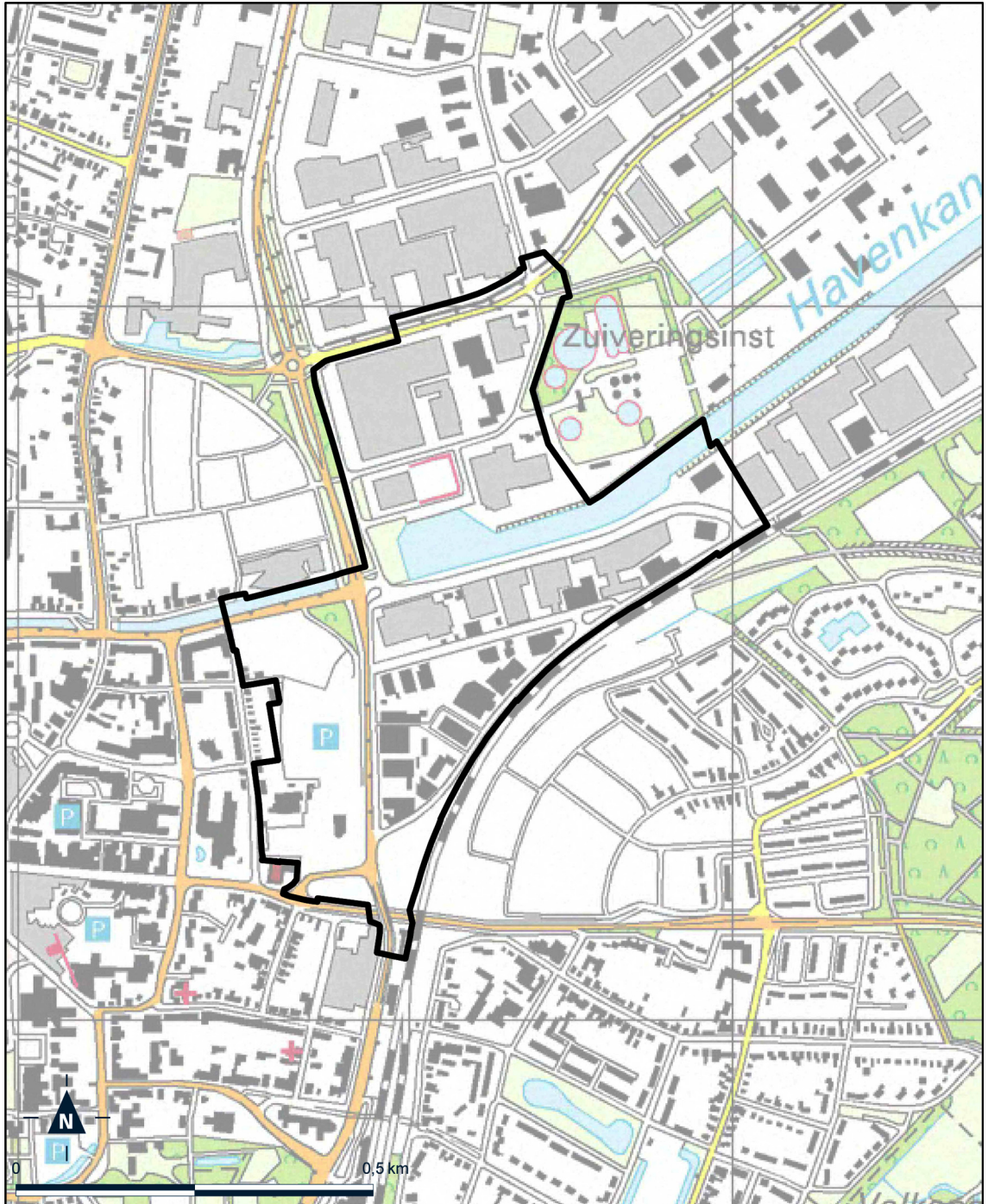




BIJLAGE 33 BIJ BESLUIT UITVOERING CRISIS- EN HERSTELWET KAART TYNAARLO

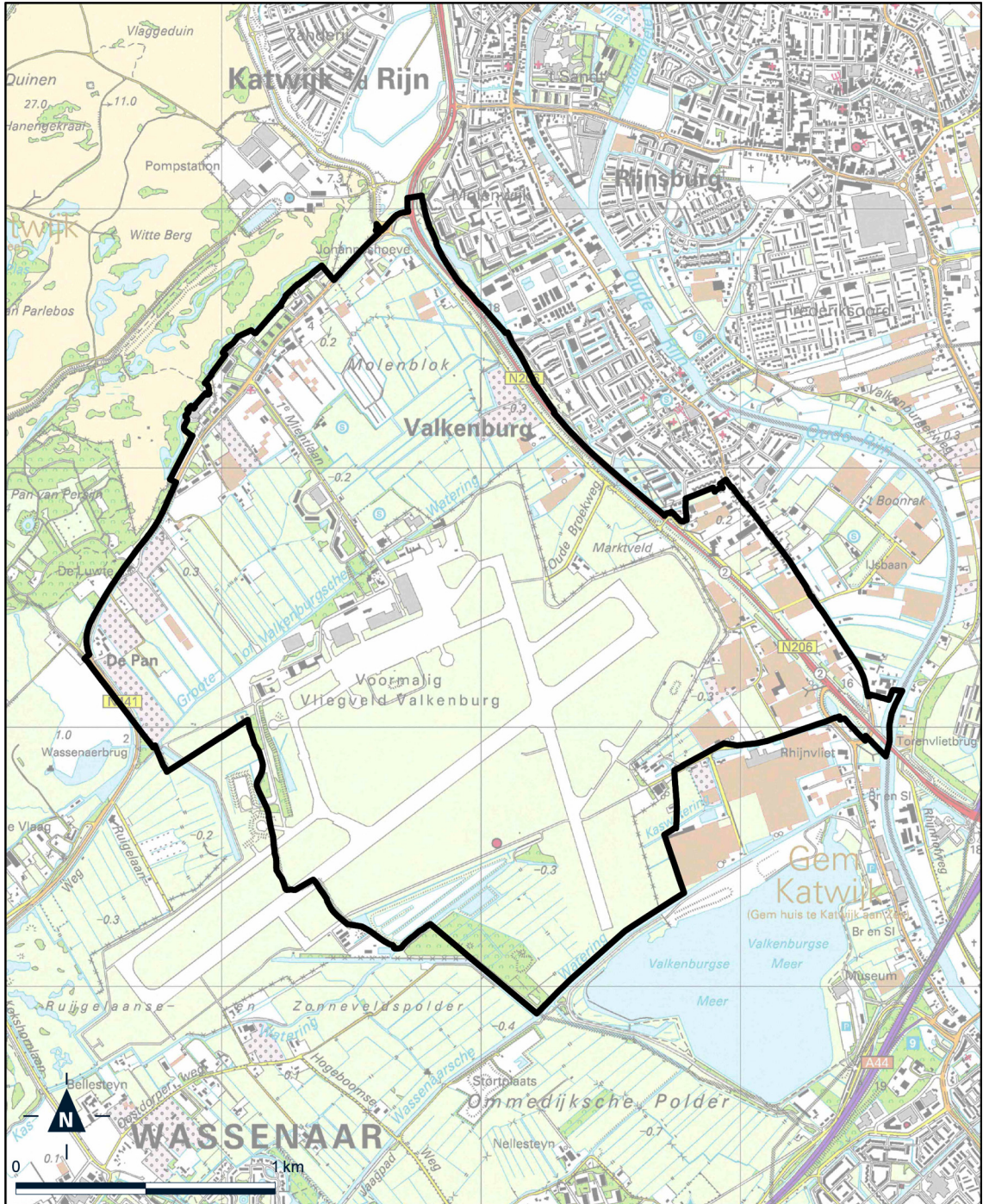


**BIJLAGE 34 BIJ BESLUIT UITVOERING CRISIS- EN HERSTELWET KAART ASSEN,
BESTEMMINGSPLAN HAVENKWARTIER**





BIJLAGE 35 BIJ BESLUIT UITVOERING CRISIS- EN HERSTELWET KAART KATWIJK, BESTEMMINGSPLAN VALKENBURG





NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Dit besluit bevat de zogenaamde *zesde tranche* van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet.

In **artikel I** van deze zesde tranche vindt de aanwijzing plaats van een aantal nieuwe innovatieve projecten als bedoeld in hoofdstuk 2, afdeling 2, van de Crisis- en herstelwet (Chw):

- een experiment met flexibele bestemmingsplannen in het kader van Platform 31 met deelname door de gemeenten Amsterdam, Beuningen, Den Helder, Maastricht, Overbetuwe en Tynaarlo;
- een verlengde looptijd voor twee bestemmingsplannen in de gemeenten Assen en Katwijk.

In **artikel II** wordt Bijlage I van de Chw met 'Categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid' als volgt gewijzigd:

- aanvulling van categorie 1. Duurzame energie;
- toevoeging van een nieuwe categorie 11. Duurzame mobiliteit;
- toevoeging van een categorie transformatie van kantoren en industriële gebouwen naar andere bestemmingen.

Tevens wordt een tweetal projecten toegevoegd aan Bijlage 2 van de Chw met ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste en tweede lid, van de Chw, categorie Aa Gebiedsontwikkeling met nationale uitstraling:

- het project Amsterdam Connecting Trade (ACT)/A4 Zone West te Haarlemmermeer;
- het project Schiphol Logistics Park (SLP) te Haarlemmermeer.

De aanwijzing van de projecten vindt plaats op verzoek van de betrokken gemeenten.

Dit besluit schept geen verplichtingen voor bedrijven of burgers en heeft derhalve geen gevolgen voor de administratieve lasten en inhoudelijke nalevingkosten.

Artikelsgewijs

Artikel I (Aanvulling paragraaf 3 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet)

Artikel 7a (experiment Platform 31: Flexibele bestemmingsplannen)

KEI, Nicis Institute, Nirov en SEV zijn per 1 juli 2012 gefuseerd tot Platform 31.

Doel van de nieuwe organisatie is om bij te dragen aan het oplossen van economische, ruimtelijke en sociale vraagstukken.

Het doel van het experiment 'Flexibele bestemmingsplannen' is om te onderzoeken waar en wanneer functies en regels 'los' kunnen worden gelaten om zo meer en sneller ruimte te maken voor nieuwe ontwikkelingen en initiatieven, zowel in bestaande bouw als op braakliggende terreinen. Het experiment bevat drie varianten: globale bestemmingsplannen, uitnodigingsplanologie ('alles mag, tenzij...') en het opnemen van de bestemmingsplannen in een verordening (ofwel het afschaffen van de huidige bestemmingsplannen).

Aan het experiment doen de volgende zes gemeenten mee: Amsterdam, Beuningen, Den Helder, Maastricht, Overbetuwe en Tynaarlo. Deze gemeenten willen, voor een specifiek binnen elke gemeente aangewezen gebied, het gebruik van de ruimte reguleren volgens het principe 'alles mag, tenzij ...'. Daartoe willen zij experimenteren met flexibele bestemmingsplannen, waarin wordt afgezien van het vastleggen van functies in de verbeelding van het bestemmingsplan en waarin de regels van het plan worden beperkt tot de invulling van het geformuleerde 'tenzij'.

Dit experiment moet in de praktijk aantonen of de hypothese klopt dat flexibiliteit leidt tot meer transparantie en minder regels, tijd en kosten voor zowel de initiatiefnemer als de gemeente. De experimenten zijn zowel bedoeld om voor de aangegeven gebieden een nieuwe gewenste ontwikkeling tot stand te brengen als om kennis op te doen, die benut kan worden bij het schrijven aan of het toepassen van de Omgevingswet.

Om deze experimenten mogelijk te maken is afwijking mogelijk van de in artikel 7a aangegeven artikelen van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Met uitzondering van artikel 3.1, eerste lid, en artikel 3.7, vierde lid, hebben de Wro-artikelen waarvan mag worden afgeweken een financiële component. Zo kan worden afgeweken van de verplichting ex artikel 6.12, eerste lid, tot het vaststellen van een exploitatieplan. In het kader van uitnodigingsplanologie kan een gemeente er zo voor kiezen de bovenplanse voorzieningen zelf te bekostigen in plaats van deze af te wentelen op initiatiefnemers. Daarnaast kan worden besloten dat er, in afwijking van artikel



6.1, tweede lid, geen recht op planschade bestaat bij het vervallen van planologische bouw- en gebruiksmogelijkheden die ten minste vijf jaar ongebruikt zijn gebleven. De afwijking van artikel 3.7, vierde lid, Wro is op verzoek van de uitvoeringspraktijk uitdrukkelijk opgenomen, dit om zeker te stellen dat bij een voorbereidingsbesluit alleen een gebruiksverbod (met vergunningsregiem) kan worden ingesteld, zonder tevens gebruik te maken van de andere bevestigingsmogelijkheid geboden in het derde lid van artikel 3.7 juncto artikel 3.3 Wro.

De genoemde Bro-artikelen en artikel 3.1, eerste lid, Wro, waarvan tenslotte mag worden afgeweken, hebben betrekking op vereisten met betrekking tot vorm en inhoud van een bestemmingsplan. Een onderdeel van het experiment is om te onderzoeken of het mogelijk is om zonder bestemmingen te werken (maar wel met regels en een verbeelding). Hiermee wordt (mogelijk) vooruitgelopen op de vormgeving van de omgevingsverordening in de Omgevingswet. In tegenstelling tot de (meeste) huidige bestemmingsplannen zal in de regels niet worden aangegeven welke bouw- en gebruiksmogelijkheden het plan biedt, maar juist welke ontwikkelingen niet mogelijk of wenselijk zijn. Het idee is dat initiatiefnemers op deze wijze meer worden uitgedaagd om zich met de ontwikkeling van het gebied te gaan bezighouden. Met het oog op de rechtszekerheid van omwonenden en andere belanghebbenden dienen de kaders die in het bestemmingsplan worden meegegeven, voldoende helder te zijn.

Een ander aandachtspunt is dat het afwijken van deze artikelen tot gevolg kan hebben dat de bestemmingsplannen niet op www.ruimtelijkeplannen.nl kunnen worden geplaatst. Aangezien het niet de bedoeling is om terug te gaan naar analoge plannen, geldt in dergelijke gevallen als voorwaarde dat de plannen in ieder geval digitaal raadpleegbaar zijn via de gemeentelijke website(s).

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan wordt door de betreffende gemeenteraad bepaald van welke artikelen met het plan wordt afgeweken; er bestaat dus geen verplichting om met alle hier genoemde artikelen te experimenteren. Aan de deelnemende gemeenten worden dezelfde mogelijkheden geboden, maar het is aan de gemeenten zelf om te bepalen in hoeverre hiervan gebruikt wordt gemaakt. Volledigheidshalve zij nog opgemerkt dat de mogelijkheid om af te wijken nadrukkelijk is gekoppeld aan deelname aan het experiment onder de vlag van Platform 31. Wanneer gemeenten de samenwerking met Platform 31 beëindigen voordat ze het bestemmingsplan hebben vastgesteld, mogen ze geen gebruikmaken van de hiervoor genoemde afwijkingsmogelijkheden.

De gemeenten hebben de volgende gebieden en doelstellingen voor ogen:

- **Amsterdam:** voormalig bedrijventerrein Cruquiusgebied
Mede door de gunstige ligging ten opzichte van het centrum en de succesvolle transformatie van enkele gebieden in de omgeving, zoals de oostelijke eilanden, is het gebied aan het veranderen van een extensief gebruikte bedrijvenstrook naar een meer gemengd intensief werk- en woongebied. De in 2007 opgestelde visie voor herinrichting van het gebied is in de huidige situatie niet langer houdbaar vanwege het grote financiële risico dat de gemeente loopt. Aangezien er vanuit de markt wel belangstelling voor het gebied is, wordt gekozen voor een andere aanpak. Door minimale eisen te stellen worden initiatiefnemers uitgenodigd en gestimuleerd om de transformatie naar gemengd gebied vorm te geven.
- **Beuningen:** het gebied van Laan 1945
Laan 1945 vormt de schakel tussen het dorps huis en de sportvelden. Door meer planologische flexibiliteit te bieden hoopt de gemeente op initiatieven die leiden naar een ontwikkeling met meer voorzieningen en een centrumfunctie.
- **Den Helder:** bestaand gebied dat te maken heeft met leegstand
De wijk Nieuw Den Helder wordt vernieuwd. In het gebied staan veel verouderde portiekflats. In de komende tien jaar worden deze flats gesloopt en vervangen door grondgebonden woningen. Daarbij wordt stevig verdund; één woning voor drie appartementen. De gemeente wil graag zoveel mogelijk ruimte laten voor initiatieven voor andere functies dan wonen, maar wel de regie kunnen blijven voeren. Doelen van het experiment zijn om het bouwen makkelijker te maken, maar ook om meer functies toe te staan zonder daarvoor allerlei procedures te hoeven volgen.
- **Maastricht:** Voormalig NAVO-terrein op zoek naar een nieuwe bestemming
De gemeente is eigenaar van het Tapijn-terrein en de daar aanwezige gebouwen. In de komende tien à vijftien jaar wordt het terrein getransformeerd tot een gebied met onderwijsgerelateerde functies. De vraag is welke functies er in de tussentijd in de gebouwen kunnen worden gevestigd en hoe de tijdelijkheid hiervan kan worden gewaarborgd. Het voorkomen van planschade is in deze een belangrijk aandachtspunt.
- **Overbetuwe:** zoektocht naar nieuwe planvormen bij de actualisatie van bestaande bestemmingsplannen
De dorpen Zetten en Hemmen zijn de eerste kernen waarvoor het bestemmingsplan moet worden geactualiseerd. De gemeente wil een standaardregeling ontwikkelen voor het gebruik van gebouwen en percelen zonder strikt omschreven kwaliteitsbepalingen. Dit moet meer flexibiliteit geven. Het is de bedoeling om de regeling vervolgens ook in andere bestemmingsplannen toe te passen.



- **Tynaarloos:** gefaseerd bouwen gericht op de vraag van de markt
De gemeente wil in het gebied 'De Bronnen' in eerste instantie 300 woningen ontwikkelen, met een mogelijke doorgroei naar 550. Mede gezien de huidige marktsituatie wil de gemeente vraaggericht bouwen stimuleren. Het idee is om hiervoor gebruik te gaan maken van uitnodigingsplanologie, waarbij de gemeente een stedenbouwkundige structuurvisie vaststelt en de invulling van het gebied vervolgens zoveel mogelijk overlaat aan ontwikkelaars en particuliere bouwers.

Het experiment 'Flexibele bestemmingsplannen' zal vanaf eind 2014 door een onafhankelijk onderzoeksbureau worden geëvalueerd. Deze evaluatie zal ongeveer drie maanden in beslag nemen. Vragen die bij de evaluatie aan de orde zullen komen zijn onder andere:

- leiden flexibele bestemmingsplannen tot lagere regeldruk en minder proceskosten?
- zijn flexibele bestemmingsplannen transparant en leiden ze tot meer investeringen op een kleiner schaalniveau (en leiden ze tot een geleidelijke gebiedsontwikkeling)?
- zijn flexibele bestemmingsplannen goede instrumenten om sneller in te springen op lokale omstandigheden (en in een visie in te bedden)?

Artikel 7b (Assen en Katwijk: looptijd bestemmingsplan)

De gemeente Assen ontwikkelt het Havenkwartier met onder meer 900 tot 1.100 woningen. Het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf ontwikkelt samen met de gemeente Katwijk de locatie Valkenburg met onder meer 5.000 woningen. Het eerstgenoemde project is onder de Chw aangewezen als lokaal project met nationale betekenis (hoofdstuk 2, afdeling 7 Chw).

Voor beide projecten geldt dat de ontwikkeling van de woningbouw meer dan tien jaar en mogelijk zelfs twintig jaren in beslag gaat nemen. De gebruikelijke geldigheidsduur van een bestemmingsplan (tien jaar) is daartoe ontoereikend. De volledige ontwikkeling kan daardoor niet onderbouwd worden in één samenhangend bestemmingsplan. Splitsing van het plan in fasen, met twee achtereenvolgende bestemmingsplannen, is geen alternatief, omdat op die wijze de bovenplanse voorzieningen, zoals infrastructuur, groen en duurzame energie, niet ten laste van het gehele plan kunnen worden gebracht. Dat maakt het niet goed mogelijk om de economische uitvoerbaarheid van de plannen aan te tonen en levert voor de betrokken gemeenten een financieel risico op. De gemeenten Assen en Katwijk hebben daarom gevraagd de wettelijke geldigheidstermijn van de genoemde bestemmingsplannen tot twintig jaar te verlengen. Bij deze verlengde geldigheidsduur kan de totale ontwikkeling in samenhang worden onderbouwd, kan de financiering op een evenwichtige wijze plaatsvinden en is de economische uitvoerbaarheid aantoonbaar.

De verlengde geldigheid wordt verkregen met een afwijking van artikel 3.1.2 van de Wro.

Artikel II

Onderdeel A (aanvullingen Bijlage I Crisis- en herstelwet)

1. Nieuwe subcategorie bij categorie 1 (duurzame energie)

In Europees verband is afgesproken dat in 2020 14% van de energie duurzaam moet zijn (opgewekt). Om aan deze verplichting te kunnen voldoen, wordt het verlenen van vergunningen voor de aanleg of uitbreiding van productie-installaties voor duurzame energie vereenvoudigd. Hiervoor wordt categorie 1. Duurzame energie uitgebreid met de duurzame energie technologieën die onder het Besluit Stimulering Duurzame Energieproductie zijn gebracht.

2. Nieuwe categorie (duurzame mobiliteit)

De toevoeging van de nieuwe categorie 11 (duurzame mobiliteit) versnelt en vereenvoudigt de vergunningverlening voor de aanleg en uitbreiding van elektrische snellaadstations en tankstations voor het afleveren van waterstof aan voertuigen voor goederen en personenvervoer. Elektrisch rijden en rijden op waterstof is schoner en zuiniger dan rijden op benzine of diesel en veroorzaakt minder geluidsoverlast. Bovendien biedt het kansen voor de hightech industrie. Om groei tot stand te brengen in schoon en zuinig transport is het noodzakelijk dat voldoende elektrische snellaadstations en tankstations voor waterstof beschikbaar zijn. De toevoeging van deze categorie beoogt de aanleg en uitbreiding van overdekte en niet overdekte snellaadstations te bevorderen.

3. Nieuwe categorie (transformatie kantoren en industriële gebouwen)

Het transformeren van kantoren en industriële gebouwen naar gebruik als woningen valt reeds onder categorie 3.1 (andere bestemmingen) en kan dus worden meegenomen in een categorie 3.1-project als er sprake is van een onlosmakelijke verbondenheid, bijvoorbeeld wanneer een kantoor wordt omgebouwd naar woningen met in de plint een supermarkt. Van deze mogelijkheid wordt met name



gebruik gemaakt in regio's waar nog een grote behoefte aan nieuwe woningen bestaat.

In regio's waar sprake is van bevolkings- en huishoudensdaling is er echter nog wel enige vraag naar vervangende woningbouw, maar nauwelijks een markt voor appartementen. Het gaat daarbij over de krimpgemeenten en de anticipeergemeenten (anticipeergemeenten zijn gemeenten waar al wel sprake is van bevolkingsdaling, maar nog niet van een daling van het aantal huishoudens). Tegelijkertijd is er in deze gebieden wel een grote behoefte om iets met leegstaande gebouwen te doen. Om hieraan tegemoet te komen, wordt een aparte categorie in het leven geroepen. In overleg met het ministerie van BZK is ervoor gekozen om geen ondergrens op te nemen. Met name in de krimp- en anticipeergemeenten gaat het vaak om kleine gebouwen, waarbij transformatie niettemin een positieve invloed op de omgeving kan hebben.

Onderdeel B (aanvullingen Bijlage II Crisis- en herstelwet)

Aan bijlage II van de Chw zijn toegevoegd de projecten het project ACT/A4 Zone West en het project Schiphol Logistics Park te Haarlemmermeer met als doel de bevordering van de duurzame economische ontwikkeling.

De metropoolregio Amsterdam is een van de best bereikbare gebieden in Europa. De aanwezigheid van luchthaven Schiphol draagt daar in belangrijke mate aan bij, maar ook over de weg en via de rails is het gebied op en ten zuiden van de luchthaven zeer goed te bereiken. Om de kracht van dit gebied nog verder te versterken en aantrekkelijk te maken voor nieuwe vestigers, is in 2008 het programma Amsterdam Connecting Trade (ACT) opgesteld. De ambitie van ACT is om het meest innovatieve en duurzame logistieke knooppunt van Europa te worden. Deze ambitie is uitgewerkt in de drie pijlers voor A4 Zone West: 'beyond logistics' (inzetten op dynamische, hoogwaardige vestigingsmilieus en innovatie, gericht op de hele logistieke keten), duurzaamheid en multimodaliteit (het kunnen kiezen uit vier verschillende vervoerswijzen: lucht, rail, water, weg).

Het Schiphol Logistics Park (SLP) maakt eveneens deel uit van het ACT. Het terrein beslaat 54 ha en ligt direct ten oosten van de A4, aan de afslag Hoofddorp in de gemeente Haarlemmermeer. Vanwege de ligging nabij het luchthavenplatform is SLP de aangewezen locatie voor grootschalige luchthaven-georiënteerde logistieke bedrijvigheid met een hoogwaardig karakter.

Artikel III

Gelet op het belang dat gemoeid is met dit besluit is geen toepassing gegeven aan de regeling inzake vaste verandermomenten en een invoeringstermijn van drie maanden. De gemeenten die het betreft, hebben verzocht om deze wijzigingen en profiteren van de kortere invoeringstermijn.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*