TOELICHTING

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 3
1.1 Aanleiding en doelstelling 3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 4
1.3 Geldende bestemmingsplannen 4
1.4 Leeswijzer 5
HOOFDSTUK 2 VISIE PLANGEBIED 6
2.1 Uitgangspunten 6
2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking 6
2.3 Motivatie gemaakte keuzes 7
HOOFDSTUK 3 PLANOPZET 8
3.1 Algemeen 8
3.2 De bestemmingen 8
HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID 10
4.1 Economische uitvoerbaarheid 10
4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 10
4.3 Handhaving 10
HOOFDSTUK 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED 11
5.1 Ruimtelijke karakteristiek 11
5.2 Functioneel gebruik 12
HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADER 13
6.1 INLEIDING 13
6.2 Rijksbeleid 13
6.3 Provinciaal en regionaal beleid 16
6.4 Gemeentelijk beleid 24
HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSKWALITEIT 28
7.2 Bodem 28
7.3 Water 31
7.4 Archeologie 32
7.5 Geluid 35
7.6 Luchtkwaliteit 37
7.7 Externe veiligheid 38
7.8 Flora en fauna 40
7.9 Duurzaamheid 43

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

Bij de gemeente Aalsmeer is een aanvraag voor een bestemmingsplanwijziging voor de Uiterweg 223 en 225 binnengekomen. Het plangebied is bij de gemeente Aalsmeer kadastraal bekend als sectie H, nummer 4437, H4497, H4496 en H4439.



Afbeelding 1: kadastrale secties plangebied

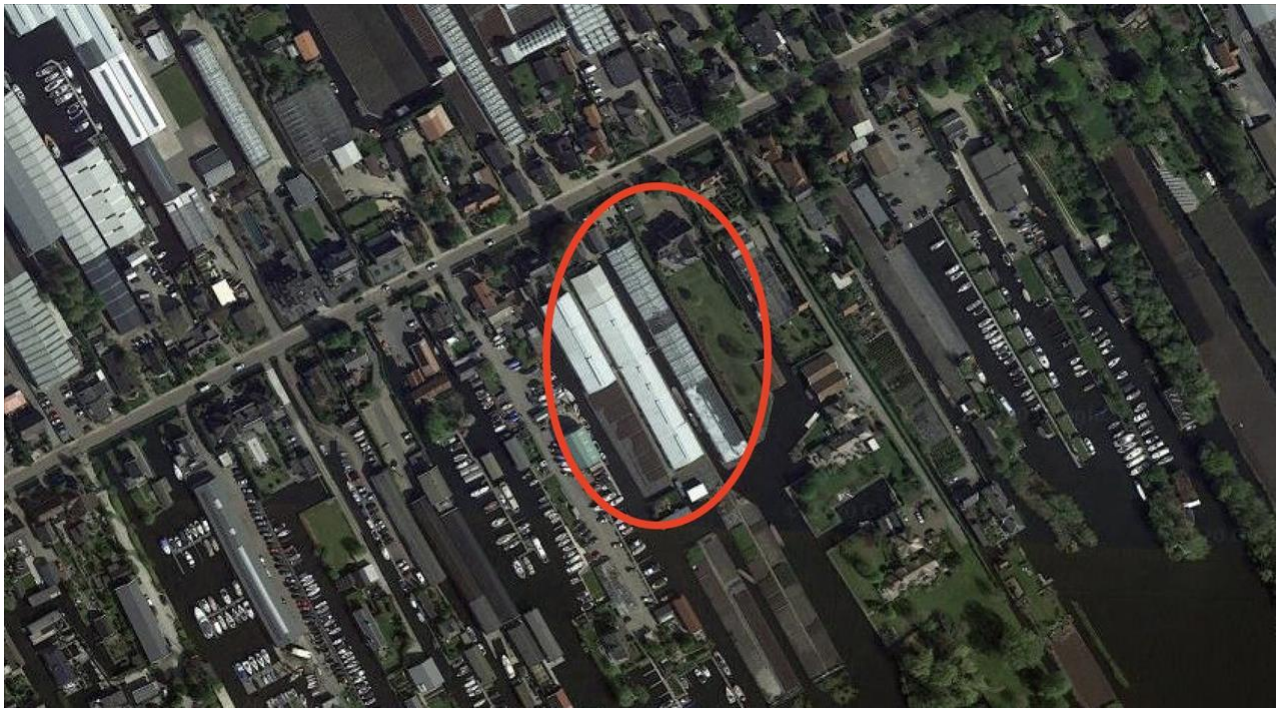
Aan de Uiterweg 223 en 225 in Aalsmeer bevindt zich nu een woning met een kwekerij. De kwekerij beschikt over een verouderd bedrijfsgebouw met daarachter een kassencomplex dat zich uitstrekt tot op de Westeinderplassen. De huidige eigenaar van de kwekerij is voornemens om te stoppen met de bedrijfsactiviteiten, hierdoor ontstaat de mogelijkheid het gebied een kwaliteitsimpuls te geven. Doel van dit bestemmingsplan is om alle aanwezige bebouwing te slopen (inclusief de bestaande woning), de oorspronkelijke agrarische bestemming met bouwrechten voor de bedrijfsbebouwing te schrappen en in het bebouwingslint twee bouwkavels te creëren. Dit binnen de mogelijkheden van het lintenbeleid van de gemeente Aalsmeer. Het achterste gedeelte van de kwekerij van ruim 2000 m² op het schiereiland zal worden omgevormd naar de bestemming 'natuur'.

Van toepassing op de projectlocatie is het bestemmingsplan "Uiterweg-Plasoevers 2005". Binnen dit bestemmingsplan heeft de projectlocatie de bestemmingen 'Woondoeleinden, niet gestapeld' en 'Agrarische doeleinden'. Het bouwplan is hiermee in strijd. Om de onderhavige ontwikkeling mogelijk te maken is de gemeente bereid het bestemmingsplan aan te passen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de westzijde van Aalsmeer aan de Uiterweg. De Uiterweg is een lange doodlopende straat in het gebied dat is genaamd 'De Bovenlanden'. Dit is het gebied tussen de Ringvaart en de Westeinderplassen bestaande uit vele eilanden. Kenmerkend zijn de langgerekte smalle kavels die voornamelijk ten behoeve van de tuinbouw intensief worden gebruikt (zie afbeelding 2). De natuurlijke opbouw, de ontginningsgeschiedenis, de ontwikkelingen in de tuinbouw en de wijze waarop het gebied is ingericht met woningen, bedrijvigheid, scheepswerven en jachthavens heeft geleid tot een gedifferentieerd ruimtegebruik.

Veel percelen aan de Uiterweg zijn voornamelijk gericht op het water. Ten noorden van deze percelen ligt de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Ten zuiden liggen de Westeinderplassen, bestaande uit de 'Grote Poel' en de 'Kleine Poel'. Deze worden gescheiden door een strook met onbebouwde eilandjes. Het projectgebied is direct gelegen aan het open water van de Kleine Poel.



Afbeelding 2: plangebied bovenaanzicht (globaal rood omcirkeld)

1.3 Geldende bestemmingsplannen

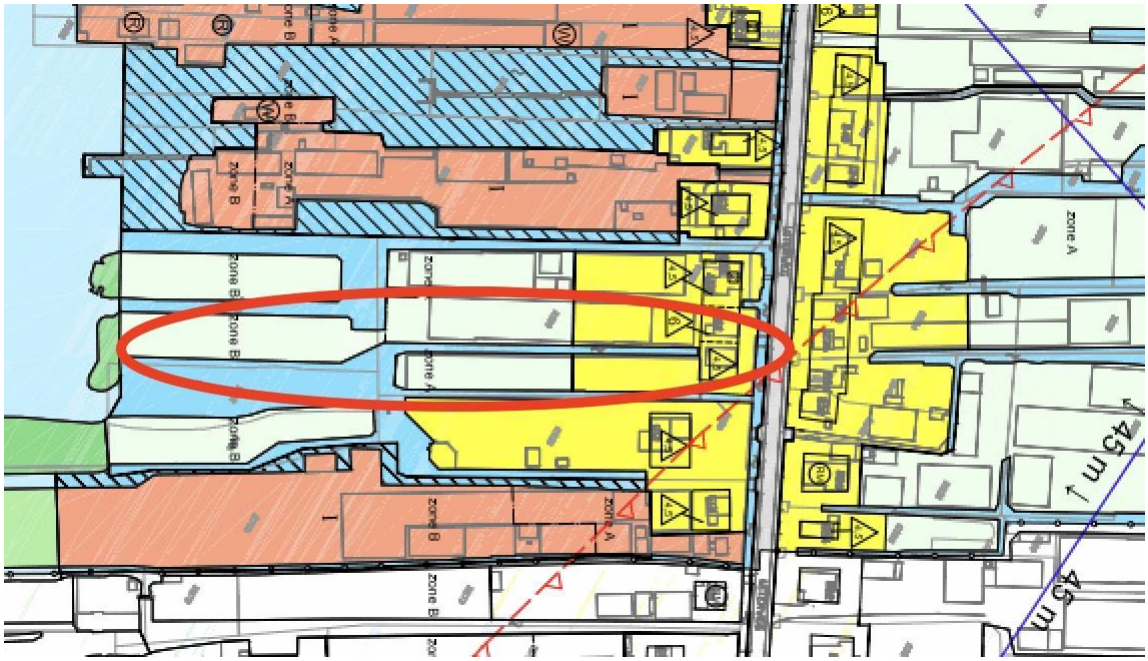
Het plangebied maakt deel uit van het bestemmingsplan "Uiterweg-Plasoevers 2005". Zie voor een uitsnede van de verbeelding behorend bij dit bestemmingsplan afbeelding 3. Aan het plangebied zijn de bestemmingen 'Woondoeleinden, niet gestapeld' en 'Agrarische doeleinden' toegekend. Er geldt tevens een dubbelbestemming 'zonering luchthaven Schiphol'.

Zoals te zien in afbeelding 3 liggen er ter hoogte van het plangebied twee bouwvlakken binnen de woonbestemming. Binnen deze bouwvlakken mag gebouwd worden met een goot- en bouwhoogte van 6 en 10 meter (kavel nr. 225) en 4,5 en 8,5 meter (kavel nr. 223). Op slechts één kavel in is huidige situatie (en ten tijde van de ter inzage legging van het geldende ontwerpbestemmingsplan) in gebruik als woning. Het plangebied ligt

in een gebied waar artikel 34 ('Zonering luchthaven Schiphol') van de planregels geldt. Hier zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen toegestaan, behoudens onder andere gevoelige objecten welke ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan rechtmatig aanwezig zijn. Het realiseren van een woning op het onbenutte, doch als wonen bestemde, kavel is in strijd met het bestemmingsplan.

Een deel van het plangebied is bestemd als 'Agrarische doeleinden'. Hierbinnen zijn o.a. tuinbouwbedrijven toegestaan. Dit deel van het plangebied kent tevens de aanduiding ‘zone A’. Hierbinnen zijn gebouwen en kassen toegestaan met een goot- en bouwhoogte van respectievelijk 6 en 9 meter. Het schiereiland heeft de aanduiding ‘zone B’. Binnen deze zone mogen kassen worden gebouwd. Het bouwplan is strijdig met deze bestemming. Voor de ontwikkeling wordt dit deel van het plangebied herbestemd naar 'Wonen' en worden de oorspronkelijk agrarische bouwrechten geschrapt.

Deze geldende bestemmingsplannen komen met het in werking treden van dit bestemmingsplan (gedeeltelijk) te vervallen.



Afbeelding 3: planologie plangebied (globaal rood omcirkeld)

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee worden de uitgangspunten van het ruimtegebruik voor de komende tien jaar gegeven. Hoofdstuk drie bevat de juridische vertaling van de visie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk vier komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Om een indruk te krijgen wat met het bestemmingsplan wordt beoogd en hoe het juridisch vertaald wordt, is het lezen van deze hoofdstukken voldoende.

Hoofdstuk vijf tot en met zeven geven de achtergronden, toelichting en motivatie op de gemaakte keuzen weer die uiteindelijk hebben geleid tot de planopzet. In hoofdstuk vijf wordt een beschrijving van het plangebied gegeven. Hoofdstuk zes gaat verder in op de beleidskaders. In het laatste hoofdstuk komen de omgevingsaspecten aan bod.

HOOFDSTUK 2 VISIE PLANGEBIED

2.1 Uitgangspunten

Het uitgangspunt van het onderhavige plan is om een kwaliteitsimpuls te geven aan het omliggende gebied, mede door de kassen te slopen, de lintstructuur te versterken door het bedrijfsgebouw in het lint te vervangen voor een woning, de verouderde woning te vervangen, en een deel van het plangebied 'terug te geven' aan de natuur.

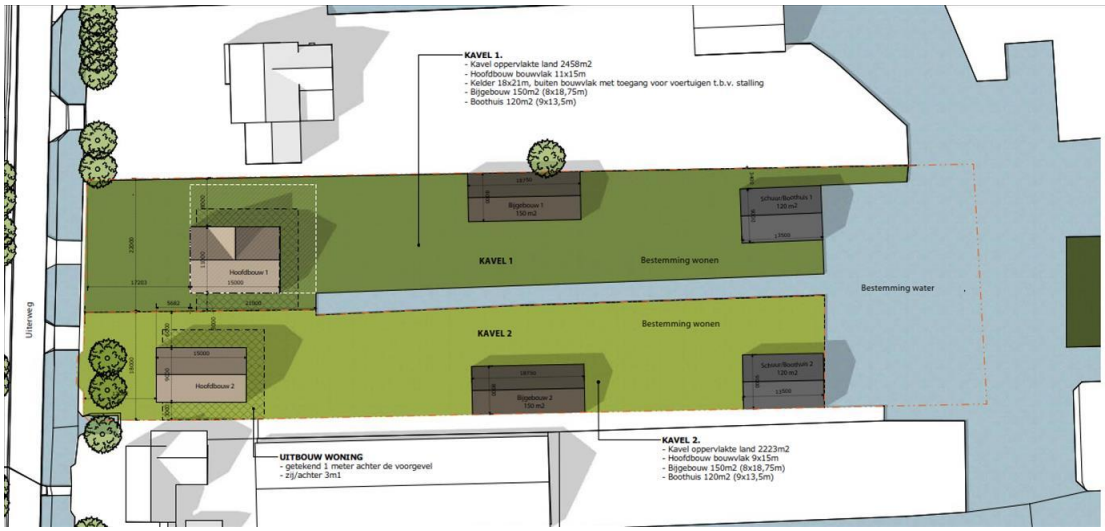
2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking

De eigenaar van de kwekerij is voornemens om de bedrijfsactiviteiten te stoppen. Daarmee komt een terrein van circa 8.220 m² met veelal verouderde bebouwing vrij. Doel van het plan is om de gehele kwekerij met toebehoren te slopen en te ontmantelen. De bedrijfslocatie wordt vervolgens ontwikkeld tot twee woningbouwkavels met nieuwe natuur en water (bijlage 1 voor planverkaveling).

De bedrijfsbebouwing zal allemaal worden gesloopt. Het betreft circa 3100 m² aan kassen en circa 250 m² aan bedrijfsbebouwing. Op beide kavels wordt naast het woonhuis een bijgebouw en een botenloods met schuur gerealiseerd. Het woonhuis op nummer 223 heeft een breedte van 11 meter en een diepte van 15 meter, met een totaal oppervlak van 165 m². Het woonhuis op nummer 225 heeft een breedte van 9 meter, met een diepte van 15 meter, een totale oppervlakte van 135 m². De bijgebouwen en de boothuizen zijn op beide kavels even groot en bedragen 150 m² respectievelijk 120 m². Het parkeren ten behoeve van nummer 223 vindt ondergronds plaats. Het voorerf zal dan vrij van parkeerruimte blijven.

De bijgebouwen zullen in lijn achter de hoofdbebouwing worden geplaatst. Op die manier ontstaan er weer doorzichten vanaf de Uiterweg tussen de bebouwing door, dat is in huidige situatie niet het geval. Op beide kavels vindt een grote reductie van bebouwing plaats (ruim 2.500 m²). Daarnaast komt de mogelijkheid om een kas te realiseren op het achterliggende schiereiland van circa 1.900 m² te vervallen. Aan de achterzijde van beide kavels wordt een deel van het bestaande land afgegraven en vervangen door water.

Het schiereiland is begin jaren negentig met de rest van de kavels verbonden. Het voornemen is om deze verbinding weer te verbreken zodat weer een apart eiland ontstaat met een oppervlakte van circa 1.800 m². Deze wordt in zijn geheel omgevormd naar natuur en zal dan ook als zodanig bestemd worden. Zie afbeelding 4 voor de plantekening van de nieuwe situatie. Het stuk natuur is geheel rechts (niet in volledigheid) in bruin te zien.



Afbeelding 4: plantekening situatie nieuw.

2.3 Motivatie gemaakte keuzes

In de structuurvisie Uiterweg (2015) wordt de koers voor het gebied rond de Uiterweg vastgesteld. In z'n algemeenheid is het Uiterweggebied gediend bij een extensieve bebouwing. Waar mogelijk wordt een wezenlijke 'ontstening' als voorwaarde gesteld voor een bouwinitiatief. Transformeren naar wonen is niet per definitie voorzien in de structuurvisie. Niet in alle gevallen is een transformatie naar een recreatief/toeristische bedrijfsvoering vanuit de eigenaar gewenst. In dit geval blijft het lintenbeleid ook gewoon van kracht. In combinatie hiermee helpt het wel bij het realiseren van de doelstelling van 'ontstenen'.

Aangezien de Uiterweg een historisch lint is is ook het Aalsmeerder lintenbeleid van toepassing. Het doel van het lintenbeleid is het behouden en versterken van doorzichten op landschappelijk waardevolle locaties (zoals de Westeinderplassen). Daarnaast is het doel het handhaven van de bebouwingsritmiek van de Uiterweg. Aan de Uiterweg in het lint zullen de bestaande woning en het bedrijfsgebouw worden gesloopt. Er is gekozen om de voorgevelrooilijn van beide woningen geleidelijk te laten overvloeien tussen de naastgelegen woningen. In de huidige situatie zit hier een duidelijke sprong naar achteren in van 15 meter waardoor het gevoel van eenheid in het bebouwingslint afneemt. Het geleidelijk naar achteren plaatsen van de hoofdbebouwing zorgt dat de twee grote bomen de ruimte krijgen en hersteld het gevoel van eenheid in de lintbebouwing ter plaatse. Verder blijven de afmetingen van de bebouwing binnen de kaders zoals gesteld in het lintenbeleid.

Ten aanzien van het bebouwen van achtererf gaat het Lintenbeleid in beginsel uit van de mogelijkheden die vergunningsvrij worden geboden. In uitzonderlijke gevallen kan hiervan gemotiveerd worden afgeweken. Aangezien een grote maten van sloop van bedrijfsbebouwing wordt bereikt, is er reden een grotere oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken toe te staan (zie verder paragraaf 6.4.4). Overigens is het wel zo dat met het benutten van deze bouwmogelijkheid met een dergelijke oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken (meer dan 150 m2) de vergunningvrije mogelijkheden voor het uitbouwen van de woningen zijn opgesoupeerd.

HOOFDSTUK 3 PLANOPZET

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. In het voorgaande hoofdstuk is beschreven welke ontwikkelingen in het plangebied plaatsvinden. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke juridisch-planologische instrumenten daarbij worden ingezet.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) die per 1 juli 2008 in werking is getreden verplicht gemeenten tot het opstellen van een bestemmingsplan voor het gehele grondgebied. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. Deze onderdelen zijn bindend voor de burger. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting is niet juridisch bindend, maar wordt als handvat en beleidskader/interpretatiekader voor het bestemmingsplan gebruikt.

De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Aalsmeer. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar, dit is de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

3.2 De bestemmingen

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)
hierin worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Wijze van meten (artikel 2)
hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Natuur (artikel 3)
De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor onder andere het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de natuurwetenschappelijke en de landschappelijke waarden.

Water (artikel 4)
De voor 'Water' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor waterlopen, waterplassen en recreatiewater, en watergerelateerde functies.

Wonen - Lintbebouwing (artikel 5)
De voor 'Wonen - Lintbebouwing' aangewezen gronden zijn bestemd voor het wonen in woongebouwen, al dan niet in combinatie met uitoefenen van een aan huis verbonden beroep of bedrijf en tuinen en erven met daarbij mogelijkheden voor bijbehorende

bouwwerken. Deze type woonbestemming wiordt gebruikt met oog voor de cultuurhistorische en aanverwante architectonische waarden gerelateerd aan het 'lint'.

Waarde-Archeologie 2 en 3 (artikel 6)
Als dubbelbestemming is opgenomen archeologie. De primaire bestemming mag de belangen welke worden behartigd binnen de dubbelbestemming niet onevenredig schaden. Hiervoor is in de planregels een regeling opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 7)
Deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.

Algemene bouwregels (artikel 8)
In dit artikel (toegelaten overschrijdingen) wordt aangegeven in welke gevallen de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en/of hoogtematen overschreden mogen worden. Dit betreffen bijvoorbeeld liftkokers, schoorstenen en balkons.

Algemene afwijkingsregels (artikel 9)
In dit artikel wordt bepaald in het kader van welke algemene afwijkingen in het plangebied gebruik gemaakt kan worden.

Luchtvaartverkeerszone-LIB (artikel 10, 11, 12 en 13)
Hier wordt aangegeven waar de gronden binnen de gebiedsaanduidingen en vrijwaringszones (Luchtvaartverkeerzones LIB) voor bedoeld zijn.

Overige regels (artikel 14)
Dit artikel spreekt voor zich.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 15)
Samengevat wordt hierin gewaarborgd dat bouwwerken en gebruiksvormen die bij de totstandkoming van het plan reeds bestaan, maar nu in strijd raken met het plan, mogen blijven bestaan. Daarbij wordt het hierin mogelijk gemaakt om op te treden tegen eerder ontstaan illegaal gebruik.

Slotregel (artikel 16)
Voor de duidelijkheid, o.a. bij benoeming en verwijzing, is hierin een eenduidige naam voor het gehele plan inclusief de toelichting aangegeven.

HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID

4.1 Economische uitvoerbaarheid

De realisatie van de in dit bestemmingsplan rechtstreeks mogelijk gemaakte ontwikkelingen is in handen van de ontwikkelende partij. Met deze partij heeft de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten. Niet is gebleken dat de ontwikkelende partij over onvoldoende middelen beschikt om de bedoelde ontwikkelingen te kunnen realiseren en de exploitatiebijdrage aan de gemeente te voldoen. Hiermee is het verhaal van kosten anderszins verzekerd. Het opstellen van een exploitatieplan is derhalve niet meer noodzakelijk.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.2.1 Inspraak

In het ontwerpbestemmingsplan 'Uiterweg-Plasoevers 2021' is in de toelichting een korte beschrijving van het project weergegeven. Daarnaast is een zakelijke beschrijving van de anterieure overeenkomst en de sloopmelding op het perceel gepubliceerd. Hierover zijn door omwonenden geen vragen gesteld. Er is reden om te stellen dat het plan voorziet in een beperkte maatschappelijke impact. Om die reden is overwogen doorlopen van een inspraakprocedure over te slaan en direct een ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen.

4.2.2 Bro-partners

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het ontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde provinciale en rijksdiensten en andere instanties op 17 december 2020.
De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 4 weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het ontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

Gedeputeerde Staten heeft aangegeven dat op dit bestemmingsplan de Omgevingsverordening van toepassing is. Deze is per 16 november 2020 in werking getreden en op dit plan in niet een overgangregeling van toepassing. Voor de rest zijn er geen inhoudelijke opmerkingen geplaatst. De ontwerpversie van dit plan geeft inzicht in de toets aan de Omgevingsverordening.

4.2.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft 12 maart tot en met 22 april 2021 ter inzage gelegen als bedoeld in artikel 3.8, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening in verbintenis met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Tijdens deze termijn zijn geen zienswijzen ingediend.

4.3 Handhaving

Uit de planregeling volgt geen directe opgave voor handhaving. Het plangebied is in huidige situatie op legale wijze bebouwd.

HOOFDSTUK 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED

Dit is een beschrijving van de huidige situatie van het plangebied. Alle ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt met dit bestemmingsplan zijn al behandeld in hoofdstuk 2.

5.1 Ruimtelijke karakteristiek

5.1.1 Het plangebied in groter verband

Het plangebied bevindt zich in het westen van de Gemeente Aalsmeer, en ligt tussen Schiphol en de Westeinderplassen, in een uniek gebied bekend als de Uiterweg Plasoevers. De Uiterweg is één van de historische linten die de gemeente Aalsmeer kent, kenmerkend is dan ook de lintbebouwing.

De lintstructuur is redelijk samenhangend en bestaat grotendeel uit vrijstaande panden (vaak woningen) in wisselende afmetingen. Achter het lint bevinden zich langgerekt achtererven die, ten zuiden van de Uiterweg, grenzen aan het open water van de plas. Deze achtererven hebben veelal een tuindersfunctie met kassen of een recreatieve functies in combinatie met het water. Op een aantal plekken zijn de achtererven compleet volgebouwd. Met name enkele grootschalige gebouwde elementen vormen een duidelijke verstoring in dit gebied. In meer en op diverse plekken mindere mate is op deze achtererven ook natuur/groen in combinatie met water aanwezig

5.1.2 Cultuurhistorie/archeologie

Omdat de Uiterweg een historisch lint is, en er dus al honderden jaren mensen wonen, geldt er in het gebied grenzend aan de weg de waarde 'archeologie 2'. De verwachingswaarde voor archeologische vondsten is relatief hoog. Zie paragraaf 7.3 voor een verdere uitwerking van archeologie.

Het projectgebied maakt onderdeel uit van wat in de nota 'Globale Cultuurhistorische Analyse' de 'echte' Bovenlanden wordt genoemd: de nog bestaande bebouwingslinten met aan weerszijden huizen en soms ook (oude) boerderijen, later aangevuld met kassen, loodsen, jachthavens, etcetera, en aan de straatkant één of enkele woningen en per kavel diverse “gebroken” landen. Uitgaande van de karakteristieke kenmerken van het gebied is voor De Bovenlanden een aantal aanbevelingen geformuleerd. Deze houden in dat de karakteristieke bebouwingslinten met het bijbehorende verkavelingspatroon dienen te worden behouden en versterkt, het profiel van de oude linten dient te worden behouden, inclusief de nog aanwezige wegsloten.

De aanbevelingen van de cultuurhistorische analyse zijn in de structuurvisie voor de Uiterweg verwerkt. Nu het plan hiermee in overeenstemming is (zie paragraaf 6.4.1) kan tevens worden geconcludeerd dat er vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen belemmeringen voor het plan bestaan

Het plangebied ligt binnen het Werelderfgoed 'De Stelling van Amsterdam'. Kernwaarden hier zijn de grote openheid van het gebied als groene, relatief stille ring om Amsterdam, in dit geval tussen het noordelijk gelegen Fort Aalsmeer aan de overzijde van de Ringvaart en aan de zuidoostoever van de Westeinderplas gelegen Fort Kudelstaart.

Er zijn verder geen cultuurhistorisch belangrijke objecten in de directe omgeving van het plangebied.

5.2 Functioneel gebruik

In huidige situatie wordt het plangebied gebruikt voor wonen, teelt in kassen en open teelt. Ook staat er een bedrijfsgebouw. Er is ook een klein parkeerterrein. De ontsluiting is geregeld via een 1 brug over de wegsloot. Het water en de kades worden mede gebruikt om agrarische bedrijfsboten af te meren. Zie afbeelding 5 voor een vooraanzicht van het perceel.



Afbeelding 5: vooraanzicht Uiterweg 223 en 225

Op de eerste 30 meter vanaf de Uiterweg staat de bestaande woning en het bedrijfsgebouw. Het terrein hier om heen is ingericht als voorerf met parkeerruimte en achtererf. De 125 meter daarachter is in gebruik aan perceel waar geteelt werd in kassen. De achterste deel van het plangebied, circa 100 meter, was in gebruik als grondgebonden teelt (onbebouwd).

HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADER

6.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders. Achtereenvolgens komt het relevante rijks-, provinciale, regionale en gemeentelijk beleid aan bod. Het beleid en de wetgeving op milieugebied wordt behandeld in hoofdstuk 7.

6.2 Rijksbeleid

Hieronder volgt het beleid van het rijk, waar indien relevant voor het plangebied met dit rijksbeleid rekening wordt gehouden in dit bestemmingsplan.

6.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Amvb Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:
- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken ('je gaat er over of niet'). Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.
Tevens werkt het Rijk aan eenvoudigere regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Rol provincies en gemeenten bij ruimte en mobiliteit
De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei, aansluitend op de woonwensen van mensen. Bij beheer en ontwikkeling van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol. Bij gebiedsontwikkeling wordt de daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties leidend. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en, mocht nieuwbouw echt nodig zijn, zorgen voor een optimale (multimodale) bereikbaarheid. Het Rijk vindt de stedelijke regio's van

mainports, brainport, greenports en valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas en Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer worden doorgezet. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen, zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar nieuwe vormen van financiering.

Bereikbaarheid verbeteren
Om de bereikbaarheid te verbeteren, zet het Rijk in op investeren, innoveren en instandhouden. Het Rijk geeft vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports. Bij het verbeteren van de bereikbaarheid wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling.

Op de weg wordt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zo veel mogelijk gescheiden, In de Randstad wordt voor snelwegen de standaard 2x4 rijstroken Op het spoor kunnen reizigers vanaf 2020 spoorboekloos reizen (op de drukste trajecten 6 intercity's en 6 sprinters per uur). Verder wordt veel geld uitgetrokken voor wegenonderhoud. Daarnaast wordt er innovatief omgegaan met benutting van infrastructuur, zoals ruimere openstelling spitsstroken, introductie intelligente transportsystemen en afspraken met werkgevers over terugdringen woon- werkverkeer.

Juridische doorwerking
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) definieert de beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Deze verantwoordelijkheid zal betrekking hebben op basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden; (inter)nationale hoofdnetten en ruimtelijke voorwaarden voor versterking van de economische structuur. De structuurvisie moet de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040 vervangen.

De nationale belangen uit de structuurvisie worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb komt in de plaats van de eerdere ontwerp-Amvb Ruimte die in 2009 aan de Tweede kamer is aangeboden. De Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De Amvb is deels opgebouwd uit hoofdstukken afkomstig van de 'oude' Amvb en deels uit nieuwe onderwerpen.

De Amvb is een van de uitvoeringsinstrumenten die kunnen worden ingezet om het Rijksbeleid in het beleid van lagere overheden te laten implementeren. De Amvb Ruimte bevat de juridische kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Hiermee kan bijvoorbeeld precies aangegeven worden in welke zones bestemmingsplannen geen bestemmingen mogen bevatten die verdere verstedelijking toestaan. Dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke drukte.

Conclusie
De SVIR vormt geen belemmering voor onderhavig plan. Het plan helpt bij het behalen van punt 3, zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

6.2.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De "Ladder voor duurzame verstedelijking" heeft als doel een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), in artikel 3.1.6, lid 2. De onderbouwing van de behoefte aan functies wordt gedaan aan de hand van de ladder voor duurzame verstedelijking. Bij de ladder worden een aantal aspecten beschouwd, zoals de behoefte aan functies, zowel kwantitatief als kwalitatief, en de locatie van de voorgestane functies.

Op 1 juli 2017 is artikel 3.1.6 van het Bro ten aanzien van de ladder voor duurzame verstedelijking gewijzigd. Ingevolge artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro bevat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Nieuwe ontwikkelingen dienen te worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking, mits sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling'. Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' is in artikel 1.1.1, lid 1, sub i van het Bro gedefinieerd als: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.
Op basis van jurisprudentie blijkt dat enkele woningen zoals in het onderhavige plan niet gezien worden als een stedelijke ontwikkeling (zie onder meer ABRvS 23 december 2014, zaaknummer 201405237/1/R2). Daarnaast wordt in de 'Handreiking Ladder' aangegeven dat sprake is van een stedelijke ontwikkeling bij woningbouwlocaties vanaf 12 woningen. Met de realisatie van 2 woningen is bij het onderhavige plan geen sprake van een stedelijke ontwikkeling.

6.2.3 Luchthavenindelingsbesluit

Door middel van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is rond de luchthaven Schiphol een beperkingengebied aangewezen. Hierbinnen gelden regels omtrent beperking van bestemming en gebruik van grond in verband met het externe veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het luchthavenverkeer. Daarnaast worden regels gesteld omtrent beperkingen van de maximale hoogte van objecten, en van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik. De hoogtebeperkingen zijn opgelegd om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op een veilige manier van en naar de luchthaven Schiphol kunnen vliegen. De beperkingen voor de vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik zijn opgelegd om te voorkomen dat zich in de nabijheid van de luchthaven concentraties vogels bevinden, die hinderlijk kunnen zijn voor vliegtuigen.

Voor het project zijn de regels ten aanzien van geluidsbelasting, vogels en de hoogtes relevant:

Op gronden bijbehorende artikel 2.2.1c van het LIB is bepaald dat hier, met het oog op geluidbelasting, geen geluidgevoelige gebouwen zijn toegestaan, behoudens toevoeging binnen bestaand stedelijk gebied van niet meer dan 25 woningen per bouwplan of binnen lintbebouwing van niet meer dan 3 woningen per bouwplan. Dit bouwplan voorziet in de toevoeging van één woning binnen lintbebouwing, en voldoet dus aan deze eis.

Artikel 2.2.1d geeft vervolgens aan dat buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan. Een enkele woning wordt niet als woningbouwlocatie gezien. Daarnast motiveren gemeenten in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de

grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit rekenschap geven is verder uitgewerkt in paragraaf 6.3.3.

In artikel 2.2.2 van het LIB is bepaald dat objecten niet hoger mogen zijn dan de aangegeven maximale waarden. Voor de projectlocatie geldt een maximale hoogte van 30 meter NAP. De beoogde bouwhoogte van de woning is niet hoger dan 30 meter, en voldoet dus aan de maximale hoogtemaat volgens het LIB.

In artikel 2.2.3 van het LIB is bepaald dat er op gronden gelegen binnen de invloedssfeer van dat artikel geen vogelaantrekkende functies mogen rusten. Het plangebied ligt binnen deze invloedssfeer, maar onderhavig plan voorziet niet in een vogelaantrekkende functie.

6.3 Provinciaal en regionaal beleid

6.3.1 Omgevingsvisie NH 2050

De "Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid" is op 19 november 2018 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 betreft een structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening. In de Omgevingsvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te zullen realiseren.

Het uitgangspunt van de omgevingsvisie is dat Noord-Holland een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau heeft. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richt de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven. In de omgevingsvisie worden ambities genoemd op het gebied van de leefomgeving, het gebruik van de leefomgeving en de energietransitie.

De ambities ten aanzien van de leefomgeving luiden als volgt. Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. In het kader van gezondheid en veiligheid, het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het vergroten van de biodiversiteit van Noord-Holland.

Voor het gebruik van de leefomgeving gelden de volgende ambities. Een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor, daardoor is er ruimte voor ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten. Verder wil de provincie vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter afstemmen (kwantitatief en kwalitatief). Daarbij moet woningbouw, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends, vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland. Duurzaamheid van de totale woningvoorraad is het uitgangspunt. De derde ambitie binnen deze categorie is het effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen van inwoners, bedrijven en producten van Noord-Holland, waarbij negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk worden meegewogen. Als laatste geldt het behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Voor energietransitie is de overkoepelende ambitie dat Noord-Holland in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd op hernieuwbare energie. Daarom is er ruimte voor de noodzakelijke energietransitie en daarvoor benodigde infrastructuur. Dit alles rekening houdende met de ambities voor verstedelijking en landschap.

Conclusie
Het onderhavige plan maakt verbetering van de stedelijke structuur mogelijk. Het lint van de Uiterwegwordt versterkt. Er wordt een woning gebouwd op een plek die al een woonbestemming heeft. De woning wordt duurzaam en energiezuinig aangelegd. Daarnaast verdwijnt een groot kassencomplex, en komt er een stuk natuur voor terug. Het is daarmee in lijn met de Omgevingsvisie NH2050.

6.3.2 Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn de eerste stappen gezet om in de geest van de komende Omgevingswet naar nieuwe regels te streven die zien op het 'hoe': 'hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving'. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie (NH2050) worden verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze Omgevingsverordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. Een (groot) aantal van de regels van de PRV zijn ook in de Omgevingsverordening NH2020 terecht gekomen.

Nu de Omgevingsverordening NH2020 per 16 november 2020 in werking is getreden én daarna het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd, is de overgangregeling niet van toepassing.

Hoofdstuk 6 bevat de instructieregels die van belang zijn om het provinciale beleid of het provinciale belang te laten doorwerken in de uitoefening van taken of bevoegdheden door andere bestuursorganen dan provinciale staten. Dit betreft voornamelijk instructies aan gemeenten en waterschappen. In de eerste drie afdelingen van hoofdstuk 6 worden regels gesteld over stedelijke, agrarische en andere ruimtelijke ontwikkelingen. In afdeling 6.4 worden regels gesteld over het beschermd landelijk gebied en wordt een passend beschermingsniveau geborgd. Het gaat dan om het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), Erfgoederen van universele waarde (UNESCO), stiltegebieden en het strand. De afdelingen 6.1 tot en met 6.4 gaan kort samengevat over waar welke ontwikkelingen zijn toegestaan (wat). Afdeling 6.5 ziet vervolgens op een goede ruimtelijke inpassing (hoe) en dat geldt ook voor afdeling 6.6 (klimaatadaptatie). De verschillende instructieregels zijn vervolgens gekoppeld aan verschillende 'werkingsgebieden'.

Relevantie onderhavige plan
In combinatie met de beoogde functie (wonen en natuur) in dit bestemmingsplan zijn ter plaatse van de planlocatie de werkingsgebieden 'Bodemsanering', 'Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde', 'MRA - Landelijk gebied', 'LIB 5 zone Schiphol' en van toepassing.

MRA -Landelijk gebied
Het doel van dit werkingsgebied is het zoveel mogelijk binnenstedelijk of aansluitend aan verstedelijking bouwen van nieuwe woningen en het verbeteren van ruimtelijke kwaliteit door het slopen of van functie wijzigen van voormalige bedrijfsbebouwing. Het realiseren van een kleinschalige woningbouwontwikkeling is in beginsel uitgesloten. In afwijking van dat bepaalde kan een plan voorzien in een functiewijziging van een stedelijke functie of van een agrarisch boouwperceel naar maximaal twee burgerwoningen indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
a. ter plaatse van de bestaande stedelijke functie of het agrarisch bouwperceel is ten minste één bedrijfswoning planologisch toegestaan;
b. de functiewijziging naar een woonfunctie beperkt de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet;

c. de bestaande bedrijfsbebouwing op de overige gronden wordt gesloopt en aan deze gronden wordt een bestemming toegekend zonder bouwmogelijkheden; en
d. een tweede burgerwoning is alleen mogelijk als meer dan 1.500 m² grondoppervlakte aan bestaande bedrijfsbebouwing op het bestemmingsvlak wordt gesloopt.

Aan het bepaalde onder a. wordt voldaan. Er wordt ter plaatse een woning gesloopt die bij het inmiddels gestopt agrarische bedrijf hoorde. Het bepaalde onder b. wordt voldaan, er liggen geen agrarische bedrijven rond de planlocatie die in hun ontwikkeling beperkt worden. De bestaande bedrijfsbebouwing, circa 3350 m2, wordt gesloopt. Met uitzondering van bij de woningen behorende bouwwerken zullen hier geen bouwmogelijkheden voor nieuwe hoofdgebouwen meer zijn. Een groot deel van de kavel zou daarnaast als 'Natuur' worden bestemd. Met het slopen van deze oppervlakte wordt voldaan aan het bepaalde onder c. en d.

LIB 5 zone Schiphol
Dit werkingsgebied moet in samenhang worden gezien met het bepaalde in het Luchthavenindelingsbesluit. Er worden regels gesteld met het oog op het waarborgen van terughoudendheid met woningbouw in het landelijk gebied binnen de LIB 5 zone Schiphol en het expliciet meewegen van luchtvaartgeluid in ruimtelijke plannen waarin woningen worden toegevoegd binnen de LIB 5 zone Schiphol. De zogenaamde rekenschap geven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer op de planlocatie in de 20Ke-contour is verder uitgewerkt in paragraaf 6.3.3 Daabij wordt ook gemotiveerd welke redenen er toe hebben geleid om op de planlocatie een extra woning te bestemmen.

Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
Het plangebied ligt in de invloedssfeer het Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Deze structuur bestaat uit twee militaire verdedigingsgordels uit de laat-19e, vroeg-20e eeuw. De verdediging werd uniek vormgegeven, met gebruikmaking van de karakteristieken van het omringende landschap en door het onder water zetten (inundatie) van het land. Dit is de reden dat de linies tevens zijn opgenomen in de Werelderfgoedlijst van UNESCO. De waterlinies zijn van groter belang dan enkel als krijgskundig monument. Ze brengen ook op markante wijze landschappelijke samenhang tot expressie en zijn daarmee een verrijking van het cultuurlandschap. Naast hun cultuurhistorische en landschappelijke betekenis vormen de linies een 'stiltelandschap' waar openheid en rust te ervaren zijn. De verdedigingslinie was 135 kilometer lang en bestond uit 46 forten.

Het bestemmingsplan moet regels bevatten gericht op de instandhouding of versterking van de kernkwaliteiten van het erfgoed, zoals dat is beschreven is in de bijlage bij de Omgevinsgverordening. Voor de materiele invulling van deze uit de Omgevingsverordening voortvloeiende vereisten is naar de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (paragraaf 6.3.4) verwezen.

Bodemsanering
Het doel is om de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Dat betreft onder meer ontwikkelingen in de ondergrond. Zie paragraaf 7.2 (Bodem). Voor het onderhavige project is een bodemonderzoek uitgevoerd. Uitkomst is dat er op diverse locaties vervuilde grond aanwezig is. Voordat de bouwwerkzaamheden gaan starten zullen alle benodigde saneringswerkzaamheden worden uitgevoerd om de locatie geschikt voor de bestemming wonen te maken.

6.3.3 Wonen binnen de 20 Ke contour van Schiphol

De planlocatie is gelegen binnen de 20 Ke-contour van luchthaven Schiphol. Binnen deze contour moet een afweging gemaakt worden voor de gewenste ontwikkeling in relatie tot externe veiligheid en geluid.

Rekenschap geven van vliegtuiggeluid
In juli 2016 is er tussen regio, Rijk en luchtvaartsector een akkoord bereikt binnen het onderdeel "wonen en vliegen" van het SMASH-traject. Met dit akkoord is met het oog op de leefbaarheid en vitaliteit en in verband met de woningbouwopgave in de metropoolregio meer afwegingsruimte voor woningbouw overeengekomen voor het lokaal bestuur. Per 1 januari 2018 is conform deze afspraken het Luchthavenindeling-besluit gewijzigd. Tevens is het beleid voor het gebied binnen de 20 Ke-contour in het LIB verankerd.

In samenhang met de vergroting van de lokale afwegingsruimte dienen gemeenten de afspraken na te komen die zijn gemaakt om te voorkomen dat de luchtvaartsector voor extra kosten komt te staan door nieuwe woningbouwontwikkelingen. Kern van deze afspraken is het rekenschap geven van vliegtuiggeluid in ruimtelijke plannen, mede met het oog op objectieve en vroegtijdige informatievoorziening van (toekomstige) bewoners.

In samenspraak met de gemeenten in de regio is een handreiking opgesteld hoe op transparante wijze de afspraak over rekenschap geven in te vullen. Deze handreiking is in een provinciale beleidsregel vertaald. Bij de beoordeling van ruimtelijke plannen zal de provincie aan deze regel toetsen. Conform deze regel dient in ruimtelijke plannen een aantal stappen te worden doorlopen om te kunnen concluderen dat aan de afspraak over rekenschap geven is voldaan:

a een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
b een beschrijving van de huidige geluidsituatie op die woningbouwlocatie;
c een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige geluidsituatie op de woningbouwlocatie;
d een beschrijving van de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid gelet op de leefbaarheid en de lokale vitaliteit, de kwaliteit van de locatie en/ of de regionale woningbouwmarkt en woningbouwopgave;
e een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.

Ad a. De ligging in het beperkingengebied
De planlocatie is gelegen aan de Uiterweg binnen het gebied van de 55-59 dB Lden-contour en vrijwel midden in de 20 Ke-contour ter plaatse.

Ad b. De huidige geluidsituatie
Gegevens over de actuele geluidbelasting vanwege vliegtuigverkeer kunnen worden ontleend aan de geluidbelastingkaarten die elke vijf jaar volgens de Europese richtlijn omgevingslawaai worden opgesteld en de informatie op de website van het Bewonersaanspreekpunt Schiphol.

In het kader van de Europese richtlijn omgevingslawaai karteren gemeenten de geluidsbelasting van een luchthaven als die groter of gelijk is aan 55 dB Lden of 50 dB Lnight. Geluidbelasting lager dan deze waarden worden niet gerapporteerd. De huidige geluidbelastingkaarten dateren van juni 2017. Volgens deze kaarten ondervindt de planlocatie een geluidbelasting tussen 55 en 59 dB Lden en minder dan 50 dB Lnight.

Uit het akoestisch onderzoek dat voor deze locatie is uitgevoerd (zie tevens paragraaf 7.4), blijkt dat voor het akoestisch leefmilieu op deze locatie het wegverkeerslawaai vanwege de Uiterweg bepalend is. Voor de berekening van de benodigde karakteristieke geluidwering van de gevels dient uit gegaan te worden van een gecumuleerde (weg en luchtvaart) geluidbelasting van 66 dB voor de woning.

Conform het Bouwbesluit 2012 bedraagt de minimale karakteristieke geluidwering van de gevel 20 dB bij een binnenniveau van 33 dB in de woningen. Bij een geluidbelasting tot 53 dB wordt hier zonder meer aan voldaan. Bij een geluidbelasting van 66 dB op de woning dient derhalve rekening te worden gehouden met aanvullende gevelweringsmaatregelen om het binnenniveau van 33 dB waarborgen.

Ad c. Toekomstige ontwikkelingen
In het zogenaamde Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020. In het akkoord is vastgelegd dat Schiphol mag groeien tot maximaal 500.000 vluchten per jaar. Na 2020 mag de luchthaven verder groeien op basis van een evenredige verdeling van de gerealiseerde milieuwinst tussen de sector en de omgeving. Volgens deze afspraak mag 50% van de milieuwinst worden ingezet voor verdere groei. De andere 50% komt ten goede aan de kwaliteit van de leefomgeving. Conform de afspraken uit het Aldersakkoord wordt strikt geluidpreferentieel gevlogen. Dit betekent dat die banen worden ingezet die het minst geluidoverlast veroorzaken. Op dit moment wordt in het kader van de Omgevingsraad Schiphol gewerkt aan advisering van de verantwoordelijke minister over de verankering van het geluidpreferentiële stelsel in wet- en regelgeving en over de verdere ontwikkeling van Schiphol na 2020 in balans met de omgeving.

Het vliegtuiggeluid op de planlocatie wordt veroorzaak door opstijgend en landend verkeer van de Zwanenburgbaan. De Zwanenburgbaan is in het nieuwe stelsel een baan met redelijke preferentie. Ook in de nacht wordt de baan gebruikt. Afhankelijk van de specifieke weersomstandigheden zal dan de geluidbelasting per jaar enigszins kunnen verschillen.

Naarmate Schiphol verder groeit zal het verkeer over alle banen toenemen. Bij meer aanbod van verkeer, zal het gebruik van de baan intensiever zijn dan voorheen.

Gezondheidsrisico's van geluidoverlast worden vooral in verband gebracht met slaapverstoring. Van belang in dit verband is dat de Zwanenburgbaan in beginsel ’s nachts is geopend. De nacht duurt van 23.00 uur tot 06.00 uur. De sluiting van de Zwanenburgbaan in de nacht staat voor zover nu bekend ook in de toekomst niet op de agenda.

Ad d. Het belang van woningbouw
De beoogde ontwikkeling bestaat uit de sloop van een bedrijfsgebouw met bijbehorende woning en kassen. Op de betreffende locatie worden 2 woningen gerealiseerd. De woningen zijn qua omvang vergelijkbaar met de langs de Uiterweg voorkomende woningen. Transformatie naar een andere functie dan wonen, bijvoorbeeld bedrijvigheid of kantoren, is niet passend gezien het karakter van de omgeving. Hiervoor zijn binnen de gemeente en regio andere locaties aangewezen. Op deze locatie is hier dus ook geen behoefte aan. Wonen is, gezien het karakter van de omgeving, de enige voor de hand liggende bestemming. Het wegsaneren van bedrijvigheid langs de Uiterweg levert een kwaliteitsverbetering op voor het gebied. Het gaat hier dan ook om een gewenste ontwikkeling die de beeldkwaliteit langs de Uiterweg verbetert.

Ad e. Slotconclusie
Het wegsaneren van bedrijvigheid langs de Uiterweg levert een kwaliteitsverbetering op voor de omgeving. Wonen is, gezien het karakter van de omgeving, de enige voor de hand liggende bestemming. Hiertegen bestaan vanuit de afweging van de

geluidbelasting vanwege vliegtuiggeluid geen al te zwaarwegende bezwaren. In het cumulatieve geluidonderzoek is het luchtverkeerslawaai en wegverkeerslawaai meegenomen. Aanvullende gevelweringsmaatregelen zijn voorgeschreven om het binnenniveau van 33 dB te waarborgen. Afhankelijk van omstandigheden kan vliegtuiglawaai voor hinder zorgen. Om deze reden is het van belang open en transparant te informeren over de mogelijkheid van vliegtuiglawaai. Door vroegtijdig te informeren over geluidhinder van vliegtuigen kan hinderbeleving worden voorkomen. Informatievoorziening over vliegtuiggeluid valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. In het kader van het bouwproject wordt op een deugdelijke informatievoorziening van de toekomstige bewoners ingezet.

Rekenschap geven aan externe veiligheid
Het vliegverkeer van en naar Schiphol brengt externe veiligheidsrisico's met zich mee. In heel Nederland kan een vliegtuig neerstorten maar de meeste luchtvaartongevallen gebeuren op of in de directe omgeving van een vliegveld. In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) zijn daarom regels opgenomen onder meer ten aanzien van het onderwerp externe veiligheid.

In bijlage 3 van het LIB is het gebied voor 'beperkingen bebouwing' aangewezen. Voor externe veiligheid zijn de zones 1 en 3 relevant; 2 en 4 hebben betrekking op geluid. Zone 1 is de sloopzone vanwege externe veiligheid. In dit gebied is het doel om het risico van slachtoffers op de grond ten gevolge van een vliegtuigongeluk te minimaliseren. Om die reden zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Alleen zeer extensief gebruik van gronden is mogelijk. Zone 3 wordt afgebakend door de zogenaamde PR 10-6 contour. Binnen deze contour is de kans dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een vliegtuigongeval, 1 op de miljoen per jaar. Binnen zone 3 is – gelet op de risico's – tevens het doel om grote concentraties van personen te voorkomen.

Per wijziging van 1 januari 2018 is een nieuw 'afwegingsgebied' (zone 5) toegevoegd aan bijlage 3 van het LIB. In dit gebied (afgebakend door de voorheen geldende planologische 20 Ke zone) bestaat er een enigszins verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. Gelet hierop dienen gemeenten op grond van artikel 2.2.1.d, lid 2 LIB te motiveren de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Het plangebied valt binnen zone 5. In de huidige situatie is sprake van een bedrijfsfunctie en wonen. In de nieuwe situatie is uitsluitend sprake van wonen (maximaal 2 woningen). Onderliggend bestemmingsplan heeft niet direct tot gevolg dat het gebied intensiever wordt gebruikt dan in de huidige situatie. Het gebied wordt eerder minder intensief gebruikt. Desalniettemin kunnen er bij een ongeval in het plangebied slachtoffers vallen. Dit wordt in dit geval aanvaardbaar geschat om de volgende redenen:

- De kans op een dergelijke ramp binnen het plangebied is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten zone 3. Een kans van 1 op de miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) al zo gering gezien dat het risico als aanvaardbaar wordt geacht. De kans op het optreden van dergelijk incident is verwaarloosbaar klein.

- Er zijn geen gevaarlijke of ontplofbare objecten in de omgeving van het plangebied waardoor vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan.

- De gemeente kan geen maatregelen treffen om dergelijk ongeluk te voorkomen (bronmaatregel). Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig

mogelijk te laten lopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen zijn zowel ten aanzien van vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.

- De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn zeer gering. In het algemeen geldt dat nieuwbouw (gelet op de eisen van Bouwbesluit 2012) zeer goed bestand is tegen brand. Aanwezigen in een pand zijn derhalve goed beschermd tegen hittestraling indien een vliegtuig in de directe omgeving van het gebouw neerstort. Daarnaast is er in de nieuwe situatie geen sprake van een intensiever gebruik van het perceel dan in de huidige situatie.

- De hulpdiensten treden in het geval van een ramp volgens het hiervoor geldende protocol op. De kwaliteit van de hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd.

- In het plangebied is de functie wonen gepland. De bewoners kunnen zichzelf en anderen over het algemeen goed redden. In het plangebied worden geen zeer kwetsbare objecten toegestaan. Dat zijn gebouwen voor minder redzame groepen, zoals kinderen, zieken en andere zorgbehoevenden.

- In het geval van calamiteiten worden burgers door de overheid zo snel mogelijk geïnformeerd hoe ze moeten handelen (bv. via NL-Alert). De (rijks)overheid adviseert burgers in geval van een vliegtuigongeval het volgende:

I Ga niet kijken.
II Houd afstand bij brand vanwege de hitte en de giftige rook.
III Houd afstand vanwege gevaarlijke stoffen die kunnen vrijkomen.
IV Bel 112 als dat nog niet gebeurd is.

De woningen zijn gelegen aan de Uiterweg. Dit is een lange, doodlopende weg, met aan het einde een veerpont. De hoofdvluchtroute is gericht naar de Van Cleeffkade en het Raadhuisplein van Aalsmeer. Het is mogelijk dat bewoners richting de achter gelegen eilanden in de plassen vluchten. Hulpdiensten kunnen de locatie vanuit zowel Hoofddorp, Uithoorn en Aalsmeer bereiken en dus vanuit verschillende windrichtingen. Daarbij is er voldoende bluswater aanwezig vanuit de Ringvaart of de plassen.

6.3.4 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Noord-Holland biedt een rijke variatie aan landschappen, kernen en cultuurhistorische monumenten. Er zijn wadden, duinen, polders, heidevelden, veenweiden en droogmakerijen. De provincie onderscheidt zich door zijn openheid, de grote afwisseling en de contrasten in het landschap. Elk deel heeft zijn eigen ontstaansgeschiedenis, die vaak nog goed afleesbaar is in het landschap. Het huidige landschap van Noord-Holland is een erfenis met een grote aantrekkingskracht op mensen die in de provincie wonen, werken en recreëren. De hoge kwaliteit ervan draagt bij aan het economische vestigingsklimaat in de provincie. Het landschap is echter een dynamische leefomgeving die al sinds mensenheugenis verandert en dat ook zal blijven doen. De provincie wil dan ook ruimte blijven bieden aan nieuwe ontwikkelingen, op een manier die bijdraagt aan de waarden en kwaliteiten van het landschap en waarbij de ontstaansgeschiedenis herkenbaar blijft. Nieuwe ruimtelijke plannen moeten de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de wijdere omgeving als uitgangspunt hanteren. Meetpunt hiervoor is deze beleidsnota, waarin de

eisen voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit zijn vastgelegd. Voor het plangebied is twee relevante structuren (Stelling van Amsterdam en bebouwingslinten) en één relevant ensemble (Aalsmeer - Uithoorn) beschreven.

Ensemble: Aalsmeer Uithoorn
Het ensemble Aalsmeer-Uithoorn ligt ten zuidwesten van Amsterdam en tussen de ensembles Haarlemmermeerpolder en Amstelscheg. Dit ensemble bevat een complex samenstel van droogmakerijenlandschap en veenpolderlandschap met plassen, ontginningslinten en restanten van het voormalige veenontginningslandschap (veenbovenlanden).

Het veenpolderlandschap reikt van Aalsmeer tot Amsterdam en bestaat uit een samenstel van het veenbovenland met ontginningslinten (Aalsmeer en Amstelveen), het grote open water van de (uitgeveende) Westeinderplassen en de Nieuwe Meer. Langs de ontginningslinten van Aalsmeer (Uiterweg, Oosteinderweg) liggen tuinderijen op de restanten veenbovenland en petgaten. Aan de westrand van het ensemble vormen de ringvaart en de ringdijk van de Haarlemmermeer samen een ruimtelijke drager. Aan de noordzijde van de Westeinderplas bevindt zich een langgerekt eilandenrijk van veenbovenlanden met verspringende kavels, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt. Het bestaat uit een dubbele reeks eilanden in dezelfde zuidwest-noordoostrichting Deze vormen een aantrekkelijke (recreatieve) zone tussen Amsterdam en het Groene Hart.

De Bovenlanden en de Westeinderplassen vormen een belangrijke ecologische en recreatieve verbinding tussen Amsterdam en het Groene Hart. Het zichtbaar houden van de Westeinderplas en het vergroten van de toegankelijkheid van het water is een belangrijk speerpunt uit de Leidraad.

De algemene ambitie binnen dit ensemble is om ruimtelijke ontwikkelingen:
- bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek;
- bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en;
- helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

Structuur: Bebouwingslinten
Linten zijn onlosmakelijk verbonden met het Noord-Hollandse landschap. Het zijn lineaire structuren die zijn ontstaan als organisch gegroeide, vaak historische routes en ontginningsassen met een eigen karakteristieke ontwikkelingsgeschiedenis.
Elk lint heeft een 'structuurdrager' waaraan het lint is gegroeid, meestal een dijk, een weg, een kanaal of een vaart. De woningen zijn op deze structuurdrager georiënteerd en het lint ontleent daar, samen met de opbouw van het landschap, zijn verschijningsvorm en identiteit aan. Vaak staan er aan een lint stolpen die de identiteit ervan versterken.

Voor alle ruimtelijke ambities uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie die van toepassing zijn voor het (bebouwings)lint Uiterweg zijn,
zie https://leidraadlc.noord-holland.nl/erven-linten/linten/.

Structuur: Stelling van Amsterdam
Als Unesco-erfgoed staat het behoud van de waarde van de stelling voorop. In het algemeen is het zaak de waarden van de stelling te behouden en/of te versterken. De strategie is verder gericht op versterking van cultuurhistorische patronen en objecten door een (bescheiden) toevoeging van nieuwe functies en landschapselementen. Het accent ligt op combinaties met het blauwgroene en toeristisch-recreatieve programma in aansluiting op de stad. Ook kleinschalige stedelijke functies, zoals maatschappelijke en culturele voorzieningen en woon/werkmilieus in zeer lage dichtheden, kunnen

hierbinnen een plek krijgen. Belangrijkste uitgangspunt voor de ontwikkeling op de planlocatie is dat het open karakter van de schootvelden rond de forten wordt versterkt.

Conclusie
De planontwikkeling versterkt de landschappelijke karakteristiek. Het oorspronkelijke verkavelingspatroon wordt zichtbaar gemaakt en in ere hersteld door het creeeren van het natuureiland. Door de sloop van de bedrijfsbebouwing wordt de openheid in het gebied versterkt. De woonbebouwing die wordt toegegevoegd is georienteerd op de Uiterweg welke in dit gebied geldt als de belangrijkste ruimtelijke drager. De gemeente Aalsmeer heeft het versterken van de lintstructuren geborgd in het Lintenbeleid, in paragraaf 6.4.4 wordt hier verder op ingegaan. Verder wordt de verstening in het plangebied aanzienlijk teruggedrongen om de openheid van de schootsvelden te vergroten. De Leidraad vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

6.4 Gemeentelijk beleid

6.4.1 Structuurvisie Uiterweg

De gemeente Aalsmeer heeft specifiek voor het gebied rondom de Uiterweg een structuurvisie ontwikkeld. Deze structuurvisie is op 24 maart 2015 door de gemeenteraad vastgesteld. Deze structuurvisie is een uitwerking van de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020. Hierin is de opgave beschreven om vorm en inhoud te geven aan de ambitie om Aalsmeer als aantrekkelijk waterrecreatiegebied op de kaart te zetten. Met de Westeinderplassen heeft de gemeente een belangrijke troef in handen om het imago van Aalsmeer als levendig en toeristisch waterdorp te verbeteren en zo de lokale economie te versterken.

In de gebiedsvisie staan de volgende denkrichtingen voor de inrichting van het gebied Bovenlanden beschreven die voor het plangebied van belang zijn:

• in het lint is er hoofdzakelijk sprake van een woonfunctie in combinatie met kleinschalige bedrijvigheid hierachter;
• het tegengaan van grootschalige, complexmatige bebouwing en het volledig volbouwen van percelen.
• de landschappelijke structuur van het gebied moet in tact worden gehouden, hetgeen bijvoorbeeld betekent dat het samenvoegen van meerdere eilanden tot één eiland in principe niet mogelijk is;

De structuurvisie geeft antwoord op de vraag waar een veelheid aan ruimtevragende functies een plaats krijgt. Het biedt duidelijkheid over de speelruimte voor ontwikkelingen. De structuurvisie is daarmee een leidraad voor de beoordeling van ruimtelijke initiatieven en geeft sturing aan het bouwplanoverleg tussen gemeente en initiatiefnemers. De structuurvisie geeft vervolgens de basis om voor passende initiatieven af te wijken van het geldende bestemmingsplan. Het hele Uiterweggebied is in de structuurvisie opgedeeld in diverse deelgebieden. Voor elk deelgebied is een gebiedspaspoort ontwikkeld waarin richting wordt gegeven voor de mogelijkheden van transformatie. Deze vormen ook de basis voor de landschappelijke inpassing van toekomstige ontwikkelingen. Het onderhavig perceel is gelegen in deelgebied 11.

Het ontwikkelperspectief dat voor dit gebied beschreven is luidt als volgt: Het gebied kan gezien worden als een ecologische stapsteen die de groene gebieden aan de noordkant van de Uiterweg verbindt met de Westeinderplassen. Dit geeft een extra motivatie om het gebied ook daadwerkelijk groen te houden.

Conclusie
Het plan draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied. De hoeveelheid bebouwing in het gebied neemt drastisch af. De nieuwe bebouwing past qua schaal en uitstraling heel goed op het formaat van de woonpercelen, en in het bebouwingsritme van de dat deel van het lint. Daarnaast draagt het verdwijnen van het kassencomplex op de volgebouwde kwekerij bij aan de groene uitstraling van het gebied. Als laatste wordt een eiland dat in gebruik is ten behoeve van de kwekerij omgevormd naar natuur.

6.4.2 Nota Parkeernormen Aalsmeer

Eind 2012 heeft het CROW (Landelijk kenniscentrum voor verkeer en vervoer) nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd. De 'oude' cijfers dateren van 2004 en dienden als basis voor de parkeernormen zoals vastgesteld in het Aalsmeer Verkeer- en Vervoerplan (AVVP). In het AVVP zijn echter alleen normen opgenomen voor de categorie 'wonen'.

De aanleiding voor deze Nota Parkeernormen Aalsmeer is als volgt:
- Naast de normen voor de categorie wonen zijn er nog geen parkeernormen vastgesteld voor Aalsmeer en Kudelstaart;
- De parkeernormen uit 2004 en uit het AVVP zijn niet meer actueel;
- De nieuwe kencijfers van het CROW zijn gebaseerd op de meest actuele en recente ervaringscijfers;
- Parkeernormen moeten vanaf 2018 zijn opgenomen in bestemmingsplannen. Door in toekomstige bestemmingsplannen via de regels een verwijzing op te nemen naar deze Nota Parkeernormen inclusief toepassingsregels wordt aan deze verplichting voldaan en geldt voor iedereen een eenduidig kader.

Het vaststellen van parkeernormen en toepassingsregels is om diverse redenen belangrijk en nuttig. Door het parkeren nadrukkelijk te toetsen en de juiste parkeernorm zo vroeg mogelijk in een planproces te bepalen wordt parkeeroverlast voorkomen en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Indien een ontwikkelaar namelijk te weinig parkeerplaatsen realiseert op eigen terrein, gaan er ook mensen in de omgeving parkeren met mogelijk parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties tot gevolg.

Voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars is met deze nota duidelijk welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag. Bovendien bevat de nota duidelijke toepassingsregels om uit te leggen hoe de parkeernormen gehanteerd moeten worden. Hierdoor zorgen we er als gemeente voor dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat mogelijk verwachte parkeerproblemen vanaf het begin van het planproces worden voorkomen.

Conclusie
Indien een ruimtelijk plan voorziet in de toevoeging van verkeersaantrekkende functies dienen de gevolgen voor de verkeer- en parkeersituatie en de parkeerbehoefte te worden beoordeeld. Met dit plan neemt het aantal verkeersbewegingen niet of nauwelijks toe. Het verkeer kan eenvoudig via de Uiterweg worden afgewikkeld. Voor beide woningen geldt dat er ruimte genoeg is om op eigen terrein te parkeren voor zowel bewoners als bezoekers. Middels een voorwaardelijke verplichting in de regels wordt gewaarborgd dat er voldoende parkeerplaatsen wordt gerealiseerd bij de woningen conform de Parkeernota van Aalsmeer. Er is geen reden te veronderstellen dat het parkeren niet op eigen erf opgelost zal kunnen worden.

6.4.3 Woonvisie 2011-2020

Op 14 juli 2011 heeft de gemeenteraad de Woonvisie Aalsmeer 2011-2020 vastgesteld. De woonvisie Aalsmeer verwoordt het woonbeleid van de gemeente voor de periode 2011-2020. Speerpunten zijn: het inspelen op woonwensen, een blijvende zorg voor betaalbaarheid, een voldoende aanbod in de sociale huur, een goede woonruimteverdeling, een goede bereikbaarheid van de koopsector, de beperking van de energielasten, meer kansen voor jongeren/starters op de woningmarkt, een zorgzame gemeente en een ombuiging van kwantiteit naar kwaliteit.

Het woonbeleid is vertaald in een woningbouwprogramma. Het woningbouwprogramma sluit aan bij de gewenste aandacht voor betaalbaarheid. Daarnaast wordt er gestreefd naar een grotere variatie van het woonaanbod. De gemeente zet in op variatie op kleine schaal. Dat sluit aan bij de dorpse sfeer en voorkomt het gevoel in een grootschalige nieuwbouwwijk te wonen.

Begin 2014 is er een herijking van dit woonbeleid geweest. De conclusie uit deze herijking was dat de doelstellingen uit de Aalsmeerse Woonvisie nog steeds van kracht was, maar dat er in de uitvoering een aantal aanpassingen noodzakelijk was. Dit is vastgelegd in de 'Actualisatie uitvoeringsprogramma Woonvisie Aalsmeer 2014'. Als gevolg van veranderende marktomstandigheden, veranderde wetgeving (Woningwet en Huisvestingswet 2015) is er behoefte aan een actueel uitvoeringsprogramma. De Woonagenda voorziet in deze behoefte.

Conclusie
Het onderhavige plan maakt de vervangende nieuwbouw van één woning en de nieuwbouw van een tweede woning mogelijk. Daarnaast voorziet het in de sloop van kassen. Dit zorgt er voor dat de omgeving van het plangebied kwalitatief verbeterd. Het plan is in lijn met de woonvisie.

6.4.4 Het lintenbeleid
Het doel van de op 22 december 2011 vastgestelde beleidsnota "Ruimtelijke beoordeling bouwen in de Linten van Aalsmeer" is om te komen tot een helder toetsingskader voor het beoordelen van ontwikkelen in woonlinten. Inzet van het beleid is om bestaande lintenstructuur te behouden en te versterken. De linten van Aalsmeer hebben van oorsprong een hoge landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit.

Op grond van de beleidsnota worden de Kudelstaartseweg en de Herenweg gerekend tot de historische linten en de Mijnsherenweg en Hoofdweg tot de planmatig aangelegde linten. Om de lintenstructuur te beschermen zijn in het lintenbeleid verschillende ruimtelijke en architectonische uitgangspunten geformuleerd, waarmee bij ontwikkelingen in de linten rekening gehouden dient te worden. Naast algemene ruimtelijke voorwaarden die aan ontwikkelingen binnen worden gesteld, gelden voor de verschillende linten tevens specifieke voorwaarden afgestemd op het oorspronkelijke kenmerkende karakter van het betreffende lint.

Op 18 juni 2020 heeft de gemeenteraad het Lintenbeleid 2e herziening vastgesteld. In dit beleidsdocument zijn de linten van Aalsmeer beschreven en is aangegeven onder welke ruimtelijke randvoorwaarden het toevoegen van een woning is toegestaan. Uitgangspunt is het aanscherpen en actualiseren van het bestaande kader. Bovendien zijn stedenbouwkundige - en architectonische uitgangspunten opgenomen waaraan het bouwen van een woning in de linten van Aalsmeer moet voldoen. Het lintenbeleid is overgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

Een aantal eisen uit het lintenbeleid: het perceel waarop het lintwoonhuis gebouwd wordt dient breder te zijn dan 25 meter, het huis moet in de bestaande bebouwingritmiek passen en de oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken mag niet meer bedragen dan dat vergunningsvrij zou kunnen worden toegestaan. Van dat laatst kan gemotiveerd worden afgeweken. Dit kan aan de orde zijn bij nieuwbouw van een woning op bouwpercelen die voorheen in gebruik waren als (agrarisch- of jachthaven) bedrijf en waar de bedrijfsopstallen nog verwijderd dienen te worden. Een grotere oppervlakte kan worden toegestaan mits voldaan wordt aan beide volgende uitgangspunten:

- Ontstening van het gebied is uitgangspunt. De oppervlakte van de vrijstaande bijbehorende bouwwerken dient een aanzienlijke reductie te zijn van de aanwezige bedrijfsopstallen. De mate van reductie kan per type gebied verschillen;
- Vrijstaande bijbehorende bouwwerken mogen niet voor bewoning worden gebruikt.

Daarnaast geeft het lintenbeleid onder voorwaarden de mogelijkheid voor het realiseren van een ondergrondse parkeerkelder.

Conclusie
In het onderhavig geval zijn de twee percelen niet breder dan 25 meter. Echter maken de bestaande hoofdgebouwen (de woning en het bedrijfsgebouw) onderdeel van het bebouwingsritmiek. Met het plan worden deze bouwvolumes teruggebouwd. Door het geleidelijk laten verspringen van de voorgevels in relatie tot de naastgelegen bebouwing zal het bebouwingslint in de nieuwe situatie worden versterkt. In de nieuwe situatie zal het oorspronkelijke hoofdgebouw maximaal 50% van de bebouwingsbreedte bedragen.

Beide woonkavels hebben een oppervlakte groter dan 900 m2, namelijk 2500m2 en 3000 m2. Dit betekent dat hier maximaal 150m2 aan bijbehorende bouwwerken mogen worden gebouwd. Een grotere oppervlakte aan vrijstaande bijbehorende bouwwerken is hier passend. In totaal wordt een flinke reductie van bebouwd oppervlak bereikt (circa 2500 m2). Naast een schuur is ook per perceel een botenhuis gewenst. Hierbij speelt mee dat ook in het geldende bestemmingsplan naast de bijgebouwen ook een botenhuis mag worden opgericht. De specifieke locatie grensend aan het open water van de Kleine Poel en het luxe landelijke woonmilieu waarin gebouwd worden vraagt om een excusievere behoefte aan bij de woning horende voorzieningen. De bijgebouwen mogen niet voor bewoning in gebruik worden genomen.

Het woonhuis Uiterweg 223 is voorzien van ondergronds parkeren. De inritconstructie is gesitueerd achter de voorgevelrooilijn van de woning en het parkeren op het voorerf is uitgesloten. Daarmee voldoet dit aan de voorwaarden van het lintebeleid.

HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSKWALITEIT

7.1 Aanmeldnotitie en besluit Mer

Om de mogelijke effecten van de beoogde ontwikkeling in beeld te brengen dient m.e.r. beoordeling te worden uitgevoerd. Het project betreft namelijk een stedelijk ontwikkelingsproject maar blijft onder de drempelwaarden. Deze m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen milieueffectrapport (MER) noodzakelijk;

2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een milieueffectrapport (MER) worden gemaakt, of het project moet worden aangepast (met maatregelen) en er moet een nieuwe m.e.r.- beoordeling worden gemaakt.
Voor de vraag of in het kader van het voorgenomen project belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht kunnen worden is een korte analyse gemaakt van de verschillen tussen het geldende bestemmingsplan, het geldende gebruik en het project. Het geldende bestemmingsplan staat diverse functies ter plaatse van het projectgebied toe.

Het project leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan niet tot een andere functie maar wel tot een intensivering van het gebruik. In relatie tot het huidige (bestemde) gebruik leidt het niet tot een verandering. Belangrijke nadelige gevolgen voor het verkeer en het milieu (waaronder luchtkwaliteit, flora en fauna, waterhuishouding) worden niet verwacht. Er is in het kader van de aanvraag een aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordeling opgesteld (bijlage 2 bij de plantoelichting) waarna het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit heeft genomen (bijlage 3 bij de plantoelichting).

Conclusie
Voor het onderhavige plan zijn belangrijke negatieve milieugevolgen uitgesloten. Er is geen milieu-effectenrapport noodzakelijk.

7.2 Bodem

Wettelijk- en Beleidskader
Het bodembeleid heeft tot doel een balans te vinden tussen bodemgebruik en bescherming van bodemfuncties. Met bescherming wordt bedoeld dat een bodemgebruik duurzaam, veilig en gezond is. Bescherming is niet alleen tegen verontreiniging gericht, maar in principe tegen elke aantasting die het gebruik benadeeld.

Het beleid voor bodembescherming kent drie sporen. Het eerste spoor bestaat uit het oplossen van de knelpunten die zijn ontstaan door historische verontreinigingen. Hiervoor is een programmatische aanpak opgesteld, die in de Wet bodembescherming is opgenomen. Het doel, om in 2015 geen locaties meer te hebben waar acute gezondheidsrisico optreden, is in Aalsmeer/Amstelveen bereikt. Het 2e spoor richt zich op het voorkomen van nieuwe aantasting door het stellen van regels aan activiteiten in en op de bodem. De Wet Milieubeheer vormt hiervoor de basis. Het 3e en laatste spoor is het ruimtelijke spoor (Wro) dat tot doel heeft te komen tot een 'goede ruimtelijke ordening. Dit gebeurt door nieuwe gebruiksfunctie (bv. wonen) alleen te bestemmen op gronden met voldoende bodemkwaliteit. Bij bestaand bodemgebruik worden natuurlijk momenten aangegrepen om de bodemkwaliteit zo nodig te verbeteren. Als ijkpunt kunnen de bodemnormen uit de Regeling bodemkwaliteit worden toegepast.

In gebieden met intensief bodemgebruik is het niet altijd mogelijk om de juiste bodemkwaliteit tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te bereiken. Het Besluit bodemkwaliteit (Bkk) biedt dan de mogelijkheid om op projectniveau af te wijken van de generieke normen, mits op gebiedsniveau de kwaliteit niet verminderd en dit beleid door lokaal bestuur wordt vastgesteld. In Amstelveen is wel gebiedspecifiek beleid opgenomen in de Nota bodembeheer(2013), maar er zijn geen regels opgenomen die het bestemmen van gebruiksfuncties beperken. Daar is ook weinig aanleiding voor, omdat de chemische bodemkwaliteit over het algemeen geen knelpunt vormt voor bestaand en toekomstig bodemgebruik.

De 3 sporen komen te zijner tijd samen in de Omgevingswet. De uitgangspunten van de Nota bodembeheer worden dan vertaald in de omgevingsvisie en resp. omgevingsplannen.

Provinciale milieuverordening
De provincie beschermt aardkundig interessante gebieden, 'aardkundige waarden', die iets vertellen over manier waarop het landschap is ontstaan. Ze vormen ons aardkundig erfgoed. In de praktijk betekent dit dat alleen grond mag worden toegepast die voldoet aan de bodemchemische normen en die bodemfysisch vergelijkbaar is met de in het toepassingsgebied voorkomende grondsoort. Dit is vastgelegd in de Provinciale milieuverordening. Paragraaf 5.1.3 geeft inzicht in het aanwezige aardkundige erfgoed. Gebieden met aardkundige waarden dienen planologisch te worden beschermd.

Relevantie plangebied
Ten behoeve van onderhavig bestemmingsplan is gebruik gemaakt van een verkennend bodemonderzoek (18 maart 2019, documentkenmerk 181203, uitgevoerd door Almad Eco BV) om ter plaatse de milieu-hygiënische kwaliteit van de bodem vast te stellen. Dit rapport is opgenomen als bijlage 4 bij de plantoelichting. Op basis van de beschikbare informatie uit het vooronderzoek en tijdens de terreininspectie voorafgaand aan het bodemonderzoek wordt de locatie, als "verdacht" beschouwd voor met name OCB, minerale olie, aromaten en zware metalen (door zogenaamd vliegas). Dit wil zeggen dat het vermoeden bestaat dat in de bodem de te meten stoffenconcentraties rond en boven de regionale achtergrondgehalten liggen. Het bodemonderzoek zal worden uitgevoerd conform de NEN 5740 VED-HE-NL.

Conclusies verkennend bodemonderzoek
Op de deellocaties Ketelhuis en Noodstroomaggregaat worden plaatselijk licht verhoogde concentraties minerale olie aangetroffen. Voor deze licht verhoogde waarden is geen nader onderzoek noodzakelijk. Indien graafwerkzaamheden plaatsvinden zal mogelijk wel een oliegeur of olie/water-reactie waarneembaar zijn.

In twee grondmengmonsters zijn matig tot sterk verhoogde concentraties lood en zink aangetroffen. Na separate analyse van de monsters en een aanvullende analyse blijkt de verontreiniging lood en zink zich in de bovengrond rond de boringen 1 en 5 te bevinden. Om de aard en omvang van de verontreiniging vast te stellen is een nader bodemonderzoek naar lood en zink uitgevoerd.

Conclusies nader bodemonderzoek naar lood en zink
Tijdens de veldwerkzaamheden van het nader onderzoek (bijlage 5 plantoelichting) zijn in totaal 6 aanvullende boringen uitgevoerd. Tijdens de boorwerkzaamheden zijn in het opgeboorde materiaal van bodem afwijkende materialen waargenomen (grind, koolas, puin). Verder zijn tijdens de olie/water-test oliereacties waargenomen (monster 102A). Er wordt voor alsnog niet verder onderzocht op minerale olie. Er is geen asbestverdacht materiaal op het geïnspecteerde maaiveld aangetroffen en ook niet in het opgeboorde

materiaal. Plaatselijk is een sterk verhoogde waarde voor lood en zink gemeten. De sterke verontreiniging lood en zink wordt alleen onder en rond de schuur aangetroffen.

Uit voorliggend onderzoek kan geconcludeerd worden dat ten aanzien lood en zink -in de zin van de Wbb- een geval van ernstige bodemverontreiniging aanwezig is, om reden dat het hoeveelheidcriterium wordt overschreden (25 m 3). In bijlage 2 van het nader onderzoek is een globale verontreinigingscontour weergegeven. Omdat de schuur wordt gesloopt en ter plaatse een woning met tuin wordt gerealiseerd dient de locatie te worden gesaneerd wegens de verontreiniging van lood in de toplaag.

Uit het verkennend onderzoek blijkt dat op de locatie sprake is van een verontreiniging met minerale olie. Boring 102 ligt buiten deze eerder vastgelegde verontreiniging. De waargenomen geur is identiek aan de (passieve) waargenomen geur tijdens het verkennend onderzoek nabij de olievlekken, echter was deze in het huidige onderzoek in mindere mate aanwezig. Omdat bij eerder uitgevoerde onderzoek slechts licht verhoogde waarden werden aangetroffen ligt in lijn der verwachting dat maximaal licht verhoogde waarden worden aangetroffen. De mogelijkheid is aanwezig dat de voormalige leidingen van het ketelhuis naar de voorzijde van de locatie liepen waarbij in loop der tijd een morsing heeft plaatsgevonden. In omringende boringen is zintuiglijk niets aangetroffen.

Er is aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd (bijlage 6 plantoelichting). Aanleiding tot het uitvoeren van het aanvullend bodemonderzoek is de reactie van bevoegd gezag (gemeente Aalsmeer) op eerder door Almad Eco B.V. uitgevoerd verkennend bodemonderzoek (rapport 181203 d.d. 18 maart 2019) en nader onderzoek (rapport 181203AO d.d. 19 maart 2019). Besloten is om aanvullende boringen te plaatsen.

Conclusie aanvullend bodemonderzoek
De voor de locatie opgestelde hypothese voor het vastleggen van de bodemkwaliteit van de bemonsterde en geanalyseerde ondergrond "verdacht" is formeel juist voor wat betreft de zware metalen en onjuist voor wat betreft OCB. Er zijn in de zintuiglijke schone veenlaag maximaal licht verhoogde waarden zware metalen aangetoond. OCB is niet verhoogd aangetroffen.

Op basis van de thans beschikbare gegevens wordt een onderzoek naar asbest in de bodem niet zinvol geacht. De huidige bodemkwaliteit is door het onderzoek van Tauw in combinatie met de onderzoeken van Almad Eco B.V. afdoende vastgelegd.

Uit de aanvullend geplaatste boringen 203 en 204 in combinatie met de eerder uitgevoerde boringen in het verkennend bodemonderzoek van Almad Eco B.V. (kenmerk 181203) kan worden vastgesteld dat de grond onder het tegelpad sterk verontreinigd is. De omvang van de sterke verontreiniging onder het tegelpad is ca. 30m2 met een laagdikte van maximaal 50 cm. De verontreiniging wordt geschat op maximaal 15m3, mogelijk is deze laagdikte in praktijk dunner.

Er zijn licht verhoogde concentraties lood gecostateerd. De wettelijke loodnormen beschermen kleine kinderen onvoldoende. Het Rijk heeft de normen nog niet aangescherpt, en de beslissing hierover doorgeschoven naar de Omgevingsplannen. Dit is te laat. Er zijn in dit geval geen ingrijpende maatregelen nodig, maar er moet wel aandacht voor zijn.

Conclusie
Indien er in de toekomst een omgevingsvergunning in het kader van een bouwaanvraag wordt ingediend, kan worden geconcludeerd dat er ten aanzien van bodem -vanuit de Wbb- een saneringsverplichting geldt. Mits rekening wordt gehouden met sanering van de verontreiniging (door middel van isolatie of afgraven van de verontreinigde grond)

dan vormt het aspect bodem geen belemmering voor de herziening van het bestemmingsplan.

Opdrachtgever is voornemens deze verontreiniging tezamen met de sterke verontreiniging aan de voorzijde te verwijderen. Geadviseerd wordt hier een BUS-melding voor in te dienen. Rekening dient gehouden te worden dat indien grond van de locatie wordt afgevoerd deze niet zondermeer overal toegepast kan worden. Voor afvoer en hergebruik is het Besluit Bodemkwaliteit van toepassing. De kosten voor een sanering van de bodem zijn voor rekening van de ontwikkelaar en zijn voorzien in de exploitatie. Aandacht moet er zijn voor de verhoogde concentraties lood. Het plan is voor wat dat betreft economisch uitvoerbaar.

7.3 Water

Beleidsdoelen water
Het doel van waterbeheer in Nederland bestaat van oudsher uit het beschermen tegen overstromingen en het ontwateren van laaggelegen gebieden. Door de klimaatverandering is nieuw beleid gemaakt voor deze taken van veiligheid en peilbeheer. Dit vereist mogelijk ruimte vanwege de versterking en verbreding van dijken en waterkerende werken of voor extra waterberging. Een ander doel betreft het zorgen voor schoon en gezond water. Voor schoon water is een goed functionerend watersysteem vereist met voldoende volume en doorstroming. Een ecologische oeverinrichting is wenselijk, maar legt beslag op de ruimte.

Grondwater wordt volop benut voor de productie van drinkwater. De laatste jaren ontwikkelt het grondwater zich tot een bron en/of opslagmedium voor warmte. Dit vormt een bijdrage aan de beperking van het gebruik van fossiele brandstoffen. Efficiëntie van benutting is een van de redenen voor ruimtelijke ordening van de ondergrond.

Wettelijk kader
De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Voor de organisatie van het waterbeheer bevat het Waterbesluit de toedeling van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en regels over het verstrekken van informatie met betrekking tot het waterbeheer. Ook regelt het Waterbesluit procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren en enkele inhoudelijke aspecten van de plannen in verband met implementatie van de kaderrichtlijn water en de richtlijn overstromingsrisico's. Voorts bevat het besluit bepalingen over de wijze waarop de aanvraag om een watervergunning wordt gedaan, waaronder de gevallen waarin een elektronische aanvraag wordt ingediend.
De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer, een aantal kaarten over de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden, alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk op grond van Europese verplichtingen. Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en de beheerplannen.

In de Waterwet is gekozen voor een systeem waarin iedere bestuurslaag haar beleid formuleert en dit vastlegt in plannen. De plannen geven aan wat iedere bestuurslaag wil doen in een bepaalde planperiode om de doelstellingen van het waterbeheer te halen. Deze plannen zijn bindend voor de eigen bestuurslaag. De Waterwet sluit op dit punt zoveel mogelijk aan bij de sturingsvisie van de Wet ruimtelijke ordening.

Om water integraal onderdeel te laten uitmaken van de ruimtelijke planning, is het nodig dat de ruimtelijke gevolgen van de wateropgaven in ruimtelijke plannen worden uitgewerkt. Om dit effectief te kunnen doen, wordt in het planstelsel van de Waterwet een koppeling gelegd met het planstelsel van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Dit wil zeggen dat de waterplannen op Rijksniveau en op provinciaal niveau ook ruimtelijke plannen (structuurvisies) zijn op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Stedelijk Waterplan
Het stedelijk waterplan (2008-2015) bevat maatregelen om het stedelijk water minimaal te laten voldoen aan de wettelijke eisen. In het kader van een inventarisatie is gebleken dat er geen tekort aan waterberging is in de huidige situatie. Het is echter wel wenselijk om meer waterberging te realiseren om toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren. Hierop vooruitlopend is binnen de bestemming 'Groen' ook water mogelijk.

De ecologische waterkwaliteit voldoet niet aan de eisen. Het is wenselijk meer oevers te voorzien van een milieuvriendelijke oever en nieuwe oevers ecologisch in te richten. De ecologische kwaliteit wordt met name veroorzaakt door de inlaat van gebiedsvreemd water.

Gemeentelijk rioleringsplan (GRP) 2010-2015
Op basis van de Waterwet heeft de gemeente een zorgplicht voor het transport van afvalwater, voor hemelwaterafvoer en voor grondwateroverlast en -onderlast. In het gemeentelijk rioleringsplan wordt uiteengezet hoe deze zorg wordt ingevuld. Het grondwaterzorgplan is een uitwerking van de grondwaterzorgtaak die in het GRP staat omschreven.

Watergebiedsplannen buitengebied
De waterdoelstellingen en ruimtelijke opgaven voor het buitengebied zijn door het waterschap Amstel, Gooi en Vecht vastgelegd in de watergebiedsplannen WesterAmstel (2005) respectievelijk Middenpolder (2008). Een deel van de voorgestelde maatregelen is reeds uitgevoerd.

Relevantie
De waterbeheerder in dit gebied is het hoogheemraadschap van Rijnland. Op het perceel is derhalve de Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland van toepassing. De Keur en beleidsregels (uitvoeringsregels) zijn in 2015 geheel herzien.

Met het plan wordt bestaande bebouwing gesloopt en op dezelfde plek nieuwe bebouwing opgericht. De woningen worden aangesloten op het riool voor het afvalwater. Het hemelwater wordt geloosd op het oppervlaktewater (de Westeinderplassen). Er is geen sprake van een toename van verharding. Er wordt juist land afgegraven en toegevoegd aan de plas. Op 8 juli 2020 is via www.dewatertoets.nl een digitale watertoets verricht. Naar aanleiding van deze watertoets is het plan aan het Hoogheemraadschap van Rijnland voorgelegd. Het waterschap heeft per mail aangegeven dat er geen waterhuishoudkundige belangen in het geding zijn en dat er geen watervergunning nodig is.

7.4 Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

De Erfgoedwet vormt samen met de Omgevingswet het wettelijke fundament voor de archeologie in Nederland. Onderdelen van de voormalige Monumentenwet over archeologie worden overgeheveld naar de Omgevingswet. Voorbeelden daarvan zijn de

verplichting om rekening te houden met archeologie bij het opstellen van bestemmingsplannen (straks omgevingsplannen) en de vergunningverlening voor het verstoren van archeologische rijksmonumenten. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het bestemmingsplan kunnen archeologische voorschriften worden opgenomen wanneer de gemeente de grond bestemd heeft als archeologisch waardevol of onderzoeksgebied

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta) uit 1992. Dit gaat uit van de bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem te worden geregeld. Kern van de wet is dat gemeenten verantwoordelijk worden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van "de verstoorder betaalt", dat ervan uitgaat dat de aanvrager van een omgevingsvergunning en een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten zelf de kosten moet dragen voor het voldoen aan de archeologische voorschriften, worden meer archeologische resten in situ behouden.

Het principe dat de veroorzaker betaalt geldt uitsluitend wanneer de wet uitdrukkelijk bepaalt dat er een archeologisch voorschrift aan de vergunning kan worden verbonden.

De volgende archeologische voorschriften worden in de wet genoemd:
- Het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in situ behouden blijven;
- De verplichting tot het doen van opgravingen;
- Het werk laten begeleiden door een deskundige.

Het rijk is het bevoegd gezag bij toevalsvondsten, waarvan sprake is wanneer er bij werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen (paragraaf 5.4 Erfgoedwet). Vondsten met archeologische waarde dienen te worden aangegeven bij het provinciaal depot voor archeologie van de provincie Noord-Holland.

Relevantie
De gemeente Aalsmeer heeft archeologische verwachtingskaarten opgesteld voor het hele gemeentelijke grondgebied. Het plangebied is gelegen in zone 2 'Onverveend bovenland'. De gemeentelijke eis is om bij bodemingrepen vanaf 50 m² en dieper dan 40 cm een archeologisch inventariserend onderzoek uit te voeren. Het plangebied dient door de overschrijding van de vrijstellingsgrens voorafgaand aan de vergunningverlening te worden onderzocht. Derhalve heeft Hamaland Advies een bureauonderzoek archeologie uitgevoerd (kenmerk: CA/DIR/HAMA/202832). Dit onderzoek is als bijlage 7 bij de plantoelichting gevoegd.

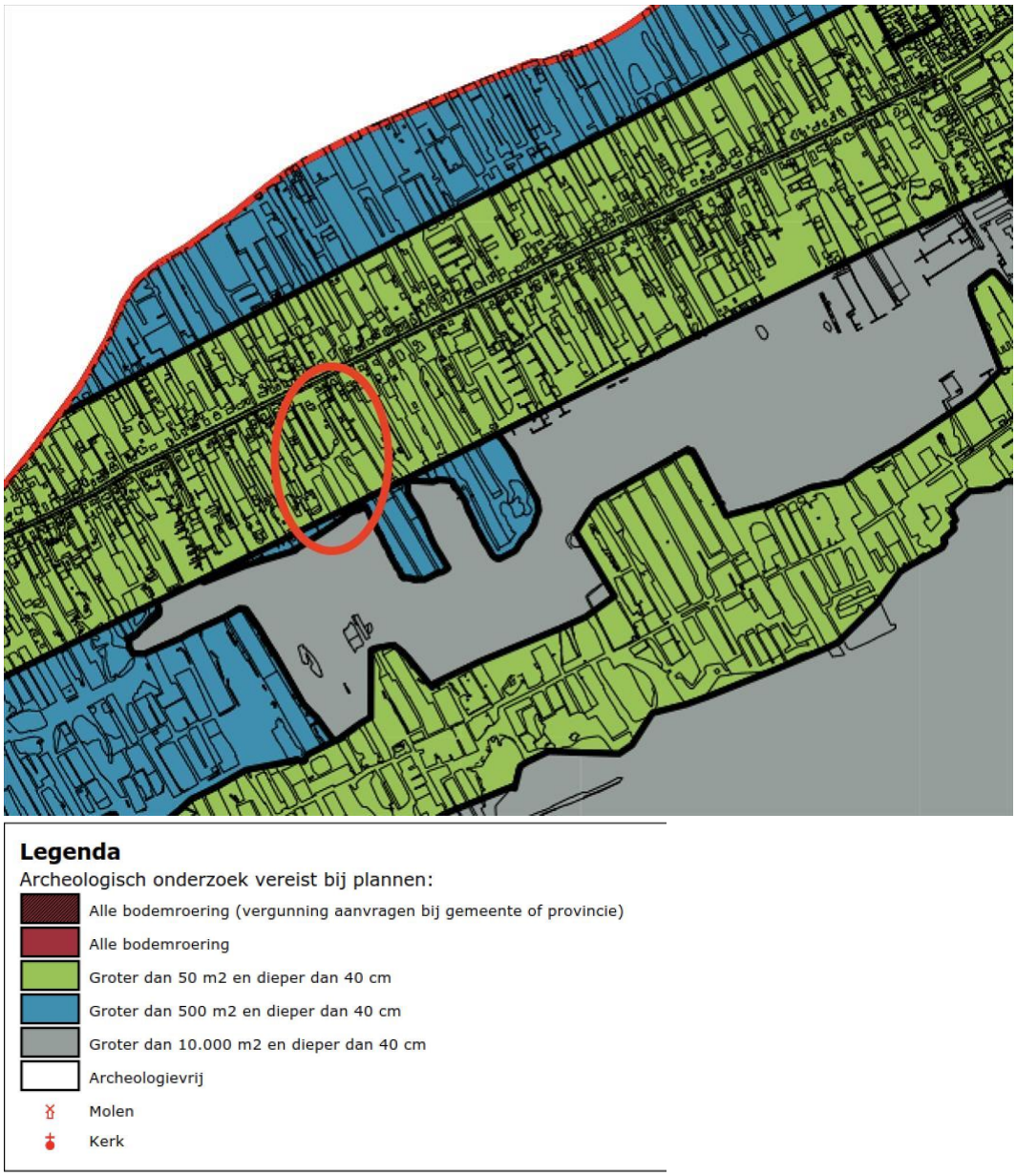
Het bureauonderzoek toont aan dat de noordelijke helft van het plangebied langs de Uiterweg een hoge verwachting heeft op archeologische resten uit de Nieuwe tijd. Een middelhoge verwachting geldt voor archeologische waarden het Paleolithicum, Mesolithicum en de Middeleeuwen. Voor de overige archeologische perioden geldt een lage archeologische verwachting. De prehistorische resten worden in de top van de dekzandafzettingen van de Formatie van Boxtel verwacht, welke dieper liggen dan 10 m-mv. Deze resten liggen dan ook buiten de toekomstige verstoringsdiepte. Resten uit de Middeleeuwen en de Nieuwe tijd worden onder de bouwvoor in de top van het

Hollandveen verwacht. Het plangebied kent een historisch gebruik als bouwland en is tegenwoordig voor 1/3 bebouwd.

Op historisch kaartmateriaal is tevens te zien dat de zuidzijde van het plangebied pas in het eind van de 20e eeuw gerealiseerd is. Daarvoor was dit deel van het plangebied open water. Het potentieel archeologisch interessante terrein is daardoor in wezen kleiner dan de huidige omvang van het plangebied. Gesteld kan worden dat meer dan de helft van de archeologisch waardevolle zone langs de Uiterweg bebouwd is vanaf 1880. Daarna is de aanwezige bebouwing nog minstens 2 maal gesloopt en herbouwd. In de loop van de 20e eeuw is de bebouwing verder zuidwaarts uitgebreid met kassen. Door de bouw- en sloop van eerdere bebouwing vanaf 1880 en de latere uitbreidingen van de bestaande bebouwing, zal de bodem naar verwachting tot minimaal 1 m-mv verstoord zijn geraakt. Hoewel niet bekend is tot hoe diep de bodemverstoring reikt, is het aannemelijk dat met de reeds gepleegde bodemingrepen archeologische relevante niveaus uit de Nieuwe Tijd verloren zijn gegaan.

Conclusie
Op grond van de resultaten van het bureauonderzoek kan geconcludeerd worden dat alleen de noordelijke helft van het plangebied langs de Uiterweg een archeologische verwachting heeft voor vindplaatsen vanaf de Nieuwe Tijd. De zuidelijke helft van het plangebied bestond tot eind vorige eeuw uit open water, waardoor hiervoor geen archeologische verwachting geldt voor de eerste 4 meter vanaf het maaiveld.

Gezien het feit dat de nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd op plekken waar reeds vanaf 1880 meerdere gebouwen gestaan hebben die in de loop der tijd gesloopt en weer herbouwd zijn, worden er met de nieuwe bodemingrepen vermoedelijk geen intacte archeologische niveaus uit de Nieuwe Tijd geroerd. Een mogelijke uitzondering vormt de kelder van de nieuwe woning die tot een diepte van 3,3 m-mv uitgegraven wordt in het Hollandveen, maar dit betreft een relatief geringe ingreep in een archeologisch minder relevante bodemlaag. Er is advies gevraagd aan de regio-archeoloog, ook dat oordeel luidde dat er geen verder archeologisch onderzoek noodzakelijk is.



Afbeelding 6: archeologische verwachtingskaart (plangebied rood omcirkeld)

7.5 Geluid

Beleidskader
In het algemeen maakt een bestemmingsplan de aanwezigheid van geluidproducerende bronnen, zoals industrie en wegverkeer, ruimtelijk mogelijk. Ook worden bestemmingen mogelijk gemaakt die een zekere mate van rust behoeven, zoals woningen en ziekenhuizen.

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag voor spoor- en wegverkeerslawaai en gezoneerde industrieterreinen in de Wet geluidhinder en voor vliegverkeerlawaai in de Wet luchtvaart en het bijbehorende Luchthavenindelingbesluit. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening, op grond van een goed woon- en leefklimaat.

In de Wet geluidhinder zijn voorkeursgrenswaarden vastgesteld. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen. De gemeenteraad van Amstelveen heeft de "Deelnota Hogere Waarden" vastgesteld. In deze nota is de procedure uitgewerkt om de hogere waardenprocedure te doorlopen. In het hogere waardenbeleid is een aantal aspecten opgenomen die bij de afweging van een hogere waarde een rol speelt. Deze aspecten zijn:
1. het heersende geluidsniveau;
2. het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau;
3. cumulatie en compensatie.

Industrie algemeen
Voor de kleinere bedrijfsterreinen waarvoor zonering niet verplicht is geven de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (VROM 1998) en de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering', richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid in bestemmingsplannen moet worden omgegaan. De Handreiking geeft onder meer, ter voorkoming van geluidshinder bij geluidsgevoelige bestemmingen, streefwaarden.
Voor de grote industrieterreinen, spoor- en verkeerswegen is in de Wet geluidhinder (Wgh) een wettelijk kader ontwikkeld voor geluidzonering gekoppeld aan een systeem van grenswaarden.

Wegverkeer
Tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan moet inzicht worden gegeven in de geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die gesitueerd worden binnen de zone van een weg. In geval sprake is van aanleg van een nieuwe weg zal ook de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer op de nieuwe weg op de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in beeld moeten worden gebracht.

Luchtverkeer
Bij de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) op 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit (Lib) in werking getreden. Hiermee zijn nieuwe beperkingen gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. Naast het luchthavengebied is een beperkingengebied aangegeven. In het beperkingengebied zijn een aantal deelgebieden onderscheiden, waarvoor verschillende regels gelden. Het gaat om o.a. een geluidssloopzone en een beperkingen geluidszone. Deze bepalingen moeten in de bestemmingsplannen worden verwerkt.

Relevantie
Op grond van het artikel 74 van de Wet geluidhinder bevindt zich langs een weg een geluidszone, die aan weerszijde een breedte heeft van:
a. in stedelijk gebied:
• voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
• voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter;

b. in buitenstedelijk gebied:
• voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
• voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
• voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.

Deze zonering geldt niet:
c. voor wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
d. voor wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt;
e. wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveau vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 48 dB (A) of minder bedraagt (art. 74, lid 3 Wgh).

De geplande woningen liggen in “stedelijk” gebied binnen de wettelijk vastgestelde geluidszone, als bedoeld in art. 74 van de Wet geluidhinder, van de Uiterweg. In het kader van de woningbouwontwikkeling is door Buijvoets bouw en geluidsadvisering een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai op de Uiterweg. Het akoestisch onderzoek (werknr. 20.091 d.d. 8 juli 2020) is als bijlage 8 bij de plantoelichting gevoegd.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de voorgevel van beide te bouwen woningen 52 dB bedraagt. Dat betekent dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximaal toelaatbare gevelbelasting (63 dB (art 83 lid 2 van de Wgh) voor nieuwe woningen in stedelijk gebied en 68 dB (art 83 lid 5 van de Wgh) voor vervangende woningen in stedelijk gebied) wordt niet overschreden.

Voor wat betreft geluidbelasting van luchtverkeer, ligt het plangebied overdag in een zone tussen 55 en 59 dB. Over de nachtelijke geluidsbelasting is geen informatie bekend.

De gecumuleerde geluidbelasting van lucht- en wegverkeer is gelijk aan de grenswaarde van 66 dB en nog aanvaardbaar. Hierbij dient te worden opgemerkt dat er compenserende factoren dienen te worden onderzocht die hinder verminderen.

De maatregelen die voor de woningen getroffen dienen te worden om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen, ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. Voldoende geluidwering van de gevels is het meest doelmatig. Bij het uiteindelijke ontwerp zal een binnenwaarde van 33 dB worden gegarandeerd.

Op 12 maart tot en met 22 april 2021 heeft het college van Burgemeester en wethouders het ontwerpbesluit Hogere Grenswaarden ter inzage gelegd. Hiertegen zijn geen zienswijzen ingebracht. Het besluit Hogere Grenswaarden d.d. 25 mei 2021 is opgenomen als bijlage 9 van de plantoelichting.

Zoals verwacht is de gecumuleerde geluidbelasting hoog. Er moet daarom bij het aanvragen van de omgevingsvergunning een geluidisolatie-onderzoek worden ingediend, het bijbehorend akoestisch onderzoek moet dan ook worden ingediend om het dossier compleet te hebben.

7.6 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de hoofdlijnen voor regelgeving van de luchtkwaliteitseisen vastgelegd in de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 5.16 Wm geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (zoals wijzigingen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn

ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen.

Grenswaarden
Voor de beoordeling van de situatie in de omgeving van het plan zijn met name de volgende grenswaarden uit de Wet milieubeheer relevant:
- de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO2) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m3;
- voor fijn stof (PM10) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m3 voor de jaargemiddelde concentratie;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM10 mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (39 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaftrek);
- voor PM2,5, deeltjes nog kleiner dan PM10, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM10.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)
Met het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school of kinderopvang - in de nabijheid van provinciale wegen (binnen 50 meter) en rijkswegen (binnen 300 meter) beperkt. Dat geldt voor nieuwe situaties en bestaande situaties die worden uitgebreid, waarbij sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor NO2 of PM10. Binnen dit bestemmingsplan bevinden zich geen gevoelige bestemmingen.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)
In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als het niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO2 en PM10 bijdraagt; concreet betekent dit een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m3. Met name NO2 en PM10 zorgen in Nederland nog voor overschrijdingen van grenswaarden, vandaar dat deze grens is gekozen.
In de Regeling NIBM is een aantal categorieën met maximale groottes aangewezen die NIBM zijn, waaronder woningbouw, kantoren en bepaalde inrichtingen. Als een project binnen de grenzen van deze Regeling valt, is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Relevantie plangebied
In de toekomstige situatie neemt het aantal verkeersbewegingen niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de bedrijfsactiviteiten worden beëindigd zullen de verkeersbewegingen eerder afnemen. De ontwikkeling kan daarom worden aangeduid als niet in betekende mate. Er is geen nader onderzoek noodzakelijk. Zie paragraaf 7.8 voor Aerius-berekening.

7.7 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die derden lopen als gevolg van bepaalde activiteiten. In Amstelveen gaat het met name om de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en door buisleidingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen in de omgeving van het bedrijf. Het gaat

daarbij onder meer om bedrijven die vallen onder het BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen), LPG-tankstations en opslagplaatsen met gevaarlijke stoffen.

Belangrijke begrippen in het kader van externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is in het Bevi gedefinieerd als het "risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Het groepsrisico is gedefinieerd als de "cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Verder zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van belang. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld scholen, kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m2 en woningen met een dichtheid van meer dan twee woningen per hectare. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder meer sporthallen, zwembaden en woningen met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare.

Het Bevi bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en regels voor het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico geldt onder meer een grenswaarde van 10-6 per jaar voor kwetsbare objecten in nieuwe situaties. Voor het groepsrisico geldt dat de gemeenteraad verantwoording moet afleggen over de wijze waarop het groepsrisico is meegewogen in de besluitvorming.

Besluit externe veiligheid transportroutes
Op 1 april 2015 is de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen inwerking getreden. Deze wet vervangt de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het doel van Basisnet is om gevaarlijke stoffen te kunnen vervoeren tussen de belangrijkste industriële plaatsen in Nederland en in het buitenland en de risico's voor omwonenden langs de routes binnen de wettelijke grenzen te houden. Het systeem Basisnet heeft betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over grote vaarwegen, spoorwegen en autowegen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen regelt de taken en verantwoordelijkheden van leidingexploitanten en gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn: ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico, verantwoording van het groepsrisico en een ruimtelijke reservering voor zogenoemde belemmeringenstroken met een aanlegvergunningenstelsel.

Relevantie plangebied
Uit de inventarisatie blijkt dat in de nabijheid van het plangebied geen risico's op basis van de externe veiligheid zijn gelegen, derhalve geldt dat het plangebied:
- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen, danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich niet bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Ook het vliegverkeer van en naar Schiphol brengt externe veiligheidsrisico’s met zich mee. De meeste luchtvaartongevallen gebeuren op of in de directe omgeving van een

vliegveld. In het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) zijn daarom regels opgenomen ten aanzien van externe veiligheid.

Het plangebied valt binnen LIB zone 5. Binnen deze zone zijn er op basis van artikel 2.2.1d van het LIB geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan buiten bestaand stedelijk gebied. Daarnaast dient gemotiveerd te worden op welke wijze bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening is gehouden met de gevolgen van een vliegtuigongeval.

De ontwikkeling aan de Uiterweg vindt plaats binnen het stedelijk lint van de Uiterweg. Gezien de omgeving en het huidige gebruik van het plangebied kan worden geconcludeerd dat het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied.

Onderliggend bestemmingsplan heeft niet tot gevolg dat het gebied intensiever gebruikt zal worden dan in de huidige situatie. Het plan bestaat uit het slopen van een woning en een kwekerij van ruim 8.000 m² en het bouwen van twee nieuwe woningen. Per saldo wordt er dus één woning toegevoegd en een kwekerij opgeheven. Op de kwekerij waren dagelijks 8 tot 20 personen werkzaam. In vergelijking met de bestaande situatie draagt de onderhavige ruimtelijke ontwikkeling niet bij aan een toename van het aantal potentiële slachtoffers op de grond in geval van een vliegtuigongeluk. Gelet op de geringe ongevalskans en de zeer beperkte omvang van de ontwikkeling, is het bovendien zeer onwaarschijnlijk dat precies hier een vliegtuig zal neerstorten. Er is daarom geen reden om vanwege de mogelijkheid van een vliegtuigongeval van de beoogde ontwikkeling af te zien.

Het project in overeenstemming is met wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid.

7.8 Flora en fauna

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van soorten en leefgebieden. De wet is een implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn).

De wet kent een beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn, voor soorten van de Habitatrichtlijn en voor andere soorten. Het komt er onder andere op neer dat soorten niet opzettelijk gedood, gevangen of verstoord mogen worden. Ook het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen en rustplaatsen is verboden. Gedeputeerde Staten kunnen in sommige gevallen ontheffing verlenen van de verbodsbepalingen.
Vrijwel alle vogels zijn beschermd ingevolge de Vogelrichtlijn. Habitatrichtlijnsoorten zijn bijvoorbeeld alle vleermuissoorten. Onder andere soorten vallen onder andere de ringslang en de grote modderkruiper.

De gemeente Amstelveen adviseert om de gedragscodes van Stadswerk te gebruiken. Er is een code voor bestendig beheer en onderhoud en een code voor ruimtelijke ingrepen.

Relevantie plangebied
Voor deze ontwikkeling wordt gebruik gemaakt van een quickscan natuurwaardenonderzoek (kenmerk: 2655, versie 1.1) uitgevoerd door Natuurbank Overijssel en een Aeriusberekening. De quickscan en de Aeriusberekening zijn opgenomen als bijlage 10 en 11 bij deze plantoelichting. De resultaten zijn in de hieronder opgenomen.

Natura 2000-gebied

Het plangebied behoort niet tot een Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn:
• Kennemerland-Zuid;
• Botshol;
• Nieuwkoopse Plassen & De Haeck.

Het plangebied ligt ongeveer in het midden van deze drie Natura 2000-gebieden. De afstand tot deze gebieden bedraagt ongeveer 12,1 kilometer.

Voor elk Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor alle beschermde soorten en habitats die daar aanwezig zijn. Per soort of habitat is aangegeven of behoud van de huidige aantallen/arealen voldoende is, danwel of uitbreiding of een verbetering nodig is. Niet alleen activiteiten binnen een Natura 2000-gebied maar ook activiteiten buiten een Natura 2000-gebied kunnen de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar brengen. Dit wordt externe werking genoemd. Gezien de mogelijke externe werking van de beoogde ontwikkeling op het nabijgelegen Natura 2000-gebied, is het van belang om te toetsen of de realisatie van de beoogde ontwikkeling conflicteert met de waarden waarvoor dit gebied is aangewezen. Hiervoor is in elk geval een toetsing aan de Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Veel Natura 2000-gebieden gebieden zijn kwetsbaar voor stikstofdepositie; stikstof-depositie vormt een bedreiging voor verschillende Habitattypen en de leefomgeving van verschillende Habitatsoorten. Om het effect van deze emissie te onderzoeken is een zogenaamde Aeriusberekening uitgevoerd. Met deze Aeriusberekening wordt de depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden als gevolg van deze ontwikkeling voor zowel de bouwfase (ontwikkelfase genoemd) en de gebruiksfase. De Aeriusberekening is opgenomen in de bijlage 11 bij de plantoelichting.

Als gevolg van de sloop van de opstallen en de realisatie van twee woonpercelen binnen het plangebied komt er NO x vrij. Door uitvoering van de AERIUS berekening is aangetoond dat dit niet leidt tot een meetbare depositie van NO x in Natura 2000-gebied dat gevoelig is voor stikstof. In zowel de aanleg- als gebruiksfase ligt de emissie niet hoger dan 0,00 mol/ha/j. Als gevolg van de berekende emissie, tijdens de aanleg- en gebruiksfase, vindt er dan ook géén meetbare verhoging van de depositie NO x plaats in Natura 2000-gebieden als gevolg van de bouw en gebruik van de beoogde ontwikkeling. De ontwikkeling leidt niet tot een verslechtering van de milieukwaliteit van Natura 2000-gebieden. Er hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden.

In het rapport wordt uitgegaan van een bouwtijd van een half jaar (25 weken, 125 werkdagen). In de berekening wordt gerekend met een totaal aantal draaiuren van 280 uur (excl. laden en lossen). Er vanuit gaande dat minimaal om de dag een mobiele werktuig (6 uur per dag) ingezet wordt, lijkt het totaal aantal draaidagen een onderschatting te zijn (3 x 125 = 375). Daarnaast wordt (op overige werktuigen na) de aanname gedaan dat alleen stage IV materieel wordt ingezet. Wanneer ten tijde van de aanvraag van de omgevingsvergunning blijkt dat niet aan deze norm voldaan kan worden (dus ook stage III materieel zal worden ingezet) zal een nieuwe berekening gedaan moeten worden.

Natuurnetwerk Nederland
Het plangebied behoort niet tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN), maar grenst er aan de zuidzijde wel aan. Op de navolgende afbeelding wordt de ligging van het Natuurnetwerk Nederland in de omgeving van het plangebied weergegeven.



Afbeelding 7: NNN in relatie tot plangebied (ter hoogte van blauwe cirkel)

Door uitvoering van de voorgenomen activiteiten worden de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland niet aangetast, maar juist versterkt als gevolg van de ontwikkeling van een perceel nieuwe natuur aan de zuidzijde van het plangebied. De uitvoering van de voorgenomen activiteiten leidt niet tot wettelijke consequenties in het kader van gebiedsbescherming als onderdeel van de Omgevingsverordening Noord-Holland.

Soortenbescherming
De voorgenomen activiteiten worden gezien als 'ruimtelijke ontwikkeling'. Voor een aantal algemeen voorkomende en talrijke faunasoorten geldt in Noord-Holland een vrijstelling van de verbodsbepalingen 'doden, verwonden en het opzettelijk beschadigen en vernielen van rust- en voortplantingsplaats', als gevolg van werkzaamheden die in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling worden uitgevoerd. Voor beschermde soorten die niet op deze vrijstellingslijst staan, is een ontheffing vereist om ze te mogen verwonden en doden of om opzettelijk rust- en voortplantingsplaats te mogen beschadigen en te vernielen. In het kader van de zorgplicht moet rekening worden gehouden met alle in het plangebied aanwezige planten en dieren en moet er gekozen worden voor een werkmethode en/of planning in de tijd, waardoor planten en dieren zo min mogelijk schade ondervinden als gevolg van de voorgenomen activiteiten.

De inrichting en het gevoerde beheer maken het plangebied tot een geschikt functioneel leefgebied voor verschillende beschermde diersoorten, maar tot een ongeschikte groeiplaats voor beschermde plantsoorten. Het plangebied behoort waarschijnlijk tot functioneel leefgebied van verschillende vleermuis-, amfibieën-, grondgebonden zoogdier- en vogelsoorten. Voorgenoemde soorten benutten het plangebied hoofdzakelijk als foerageergebied, maar mogelijk bezetten verschillende amfibieënsoorten er een (winter)rustplaats en nestelen er vogels. Beschermde grondgebonden zoogdieren of vleermuizen bezetten geen vaste rust- of voortplantingsplaats in het plangebied.

In het plangebied nestelen alleen vogelsoorten waarvan uitsluitend het bezette nest beschermd is, niet het oude nest of de nestplaats. Bezette vogelnesten zijn beschermd en mogen niet beschadigd of vernield worden. Gelet op de aard van de werkzaamheden kan geen ontheffing verkregen worden voor het beschadigen of vernielen van bezette vogelnesten. Bij uitvoering van de voorgenomen activiteiten dient daarom rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van bezette vogelnesten tijdens de voortplantingsperiode.

Voor de beschermde amfibieën, die een vaste rustplaats in het plangebied bezetten, geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen 'doden en verwonden' en het 'beschadigen en vernielen van rust- en voortplantingslocaties'. Deze vrijstelling is van toepassing omdat er sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling.

Door het uitvoeren van de voorgenomen activiteiten, wordt de functie van het plangebied als foerageergebied voor de in het plangebied foeragerende beschermde diersoorten niet aangetast.

Er geldt wel, zoals dit altijd in het algemeen geldt, dat er liefst geen werkzaamheden worden gepland in het broedseizoen. Dat betekent dat de werkzaamheden tussen september en februari uitgevoerd moeten worden. Wordt hier geen rekening mee gehouden dan moet er eerst een ecoloog worden ingeschakeld die dan zal moeten adviseren wat te doen en dus welke stappen genomen zouden moeten worden om ervoor te zorgen dat er geen bezet nest (eieren) wordt verstoord/vernield of vogels worden gestoord en/of gedood. Initiatiefnemer mag wel maatregelen treffen die vogels weerhouden om te gaan nestelen in het plangebied, zoals bijvoorbeeld het verwijderen van nestkastjes.

7.9 Duurzaamheid

In een tijd dat de behoefte aan comfort toeneemt en tegelijkertijd energie schaarser en daardoor duurder wordt, wordt het aspect duurzaamheid steeds belangrijker. De gemeente kiest voor duurzame stedenbouw, duurzaam bouwen en duurzame energieopwekking. Daarbij gaat het in de eerste plaats om het gebruik van duurzame materialen, beperking van het energiegebruik, maar ook om een duurzaam gebouwde en ingerichte omgeving. In het kader van duurzaam ruimtegebruik wordt bij de woningbouw als principe gehanteerd, dat geschikte inbreidingslocaties de voorkeur hebben boven nieuwe uitbreidingen.

Onderhavig plan voorziet in de sloop van verouderde kassen en woning, welke worden vervangen door nieuw te bouwen woningen (volgens de in 2020 geldende bouwnormen met betrekking tot duurzaamheid), een tuin, en een stuk natuur aangrenzend de Westeinderplassen. Deze ontwikkeling vind dus aansluiting bij zowel duurzame stedenbouw als duurzaam bouwen. Daarnaast vind de ontwikkeling plaats in een inbreidingslocatie. Het is geen uitbreiding van bestaand stedelijk gebied. Ook dit is in lijn met Aalsmeerder beleid.

De perceeleigenaar is verantwoordelijk voor het beheren en instandhouden van de natuurwaarden op dit perceel zoals beschreven in de Wezenlijke kenmerken en waarden van het aangrenzende NNN.