Green Park Aalsmeer deelgebied 4

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Hoofdstuk 1 INLEIDING **3**
1.1 Aanleiding en doelstelling 3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 3
1.3 Geldende bestemmingsplannen 4
1.4 Leeswijzer 5

Hoofdstuk 2 VISIE PLANGEBIED **7**
2.1 Uitgangspunten 7
2.2 Ruimtelijke en functionele aspecten planontwikkeling 8
2.3 Ruimtelijke en functionele aspecten bestaande functies 10
2.4 Verkeersafwikkeling en parkeren 11
2.5 Water 11
2.6 Energie en duurzaamheid 12

Hoofdstuk 3 PLANOPZET **13**
3.1 Algemeen 13
3.2 De planregels en bestemmingen 13

Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEID **17**
4.1 Actuele regionale behoefte 17
4.2 Verkeerstechnische uitvoerbaarheid 18
4.3 Economische uitvoerbaarheid 20
4.4 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 21
4.5 Handhaving 22

Hoofdstuk 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED **24**
5.1 Ruimtelijke karakteristiek 24
5.2 Functioneel gebruik 31

Hoofdstuk 6 BELEIDSKADER **34**
6.1 Inleiding 34
6.2 Rijksbeleid 34
6.3 Provinciaal en regionaal beleid 37
6.4 Gemeentelijk beleid 40

Hoofdstuk 7 OMGEVINGSKWALITEIT **52**
7.1 M.e.r.-beoordeling 52
7.2 Bodem 52
7.3 Water 54
7.4 Cultuurhistorie en archeologie 58
7.5 Geluid 63
7.6 Bedrijven en milieuzonering 65
7.7 Luchtkwaliteit 67
7.8 Externe veiligheid 68
7.9 Natuur 70
7.10 Duurzaam bouwen en energie 72
7.11 Schaduw 73

Toelichting

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

Het bestemmingsplan was tot aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet (per 1 januari 2024) het belangrijkste publiekrechtelijk instrument om doelstellingen te realiseren. In de tot 1 januari 2024 geldende Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) was het bestemmingsplan een belangrijk – zo niet het belangrijkste –normstellende instrumentarium voor het ruimtelijk beleid. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt elk geldend bestemmingsplan van rechtswege onderdeel uit van het tijdelijk deel van het omgevingsplan Aalsmeer. Bestemmingsplannen die digitaal en (minimaal) voor 1 januari 2024 als ontwerp ter inzage zijn gelegd, kunnen op basis van de Invoeringswet ook na 1 januari 2024 nog worden vastgesteld. Het voorliggende bestemmingsplan is als ontwerp voor 1 januari 2024 ter inzage gelegd. Na vaststelling zal het bestemmingsplan onderdeel uitmaken van het tijdelijk deel van het omgevingsplan Aalsmeer.

Tot 7 december 2017 gold voor deelgebied 4 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer een bestemmingsplan dat in december 2007 onherroepelijk was geworden na uitspraak door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (zie paragraaf 1.3. Uit de Wet ruimtelijke ordening volgt dat het bestemmingsplan 10 jaar na dato (dus per december 2017) 'verouderd' zou zijn en daarom geactualiseerd diende te worden conform de voorgeschreven 'standaarden ruimtelijke ordening' en digitaliseringsvereisten. Omdat het voorliggende bestemmingsplan niet tijdig gereed zou zijn is op 7 december 2017 een beheersverordening vastgesteld, welke uitgaat van de bestaande situatie. Deze beheersverordening was ter overbrugging tussen het tot 7 december 2017 geldende bestemmingsplan en het voorliggende bestemmingsplan. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt beoogd om voor deelgebied 4 weer een actueel planologisch kader te bieden voor de ontwikkeling van het deelgebied. Daarbij is de wens om rekening te houden met enkele beleidsmatige ontwikkelingen die sinds de vaststelling van het voorheen geldende bestemmingsplan hebben plaatsgevonden, met name als gevolg van de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 (zie hoofdstuk 6 van deze toelichting).

Het doel van het bestemmingsplan is om de beoogde herontwikkeling van deelgebied 4 planologisch mogelijk te maken en, daar waar nodig, flexibiliteit toe te passen. Voor delen van het aangrenzende lint langs de Aalsmeerderweg gaat het in dit bestemmingsplan om het conserveren en beheren van de bestaande situatie en eventueel consolideren van het bestaande juridisch-planologisch kader. Het gemeentelijk beleid is erop gericht toe te werken naar grotere uniformiteit en daardoor meer rechtsgelijkheid van de bestemmingsplannen.

De oostelijke strook van deelgebied 4 maakt onderdeel uit van het centrumgebied 'Green Square'. Deze strook krijgt een andere thematische invulling dan het voorliggende bestemmingsplan. Er is daarom besloten om deze strook geen onderdeel te laten zijn van het voorliggende bestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het gebied van het bestemmingsplan (hierna: plangebied) is gelegen in het noorden van de gemeente Aalsmeer en heeft betrekking op een deel van de Oosteinderpoelpolder.

Het plangebied wordt globaal begrensd door:

- in het noorden: de gronden achter het zuidelijke woonlint van de Aalsmeerderweg;
- in het oosten: de toekomstige Green Squarestrook ten westen van de Burgemeester Brouwersweg (N201);
- in het zuiden: het toekomstige tracé van de Middenweg;
- in het westen: de watergang ten oosten van de huidige verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg.

Tezamen vormen de hiervoor genoemde plangrenzen deelgebied 4 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer met enkele achterpercelen van het aangrenzende woonlint langs de Aalsmeerderweg. De grenzen van het voorliggende bestemmingsplan sluiten nagenoeg volledig aan op omliggende geldende bestemmingsplannen, zoals het bestemmingsplan Landelijk Gebied Oost en het bestemmingsplan Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7. Wel is aan de noord- en zuidkant rekening gehouden met enkele beperkte grenscorrecties.



Afbeelding: Globale begrenzing plangebied indicatief weergegeven (bron: https://earth.google.com/)

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Tot aan het moment dat het voorliggende bestemmingsplan in werking is getreden zijn binnen het plangebied de volgende planregimes van kracht:

- De beheersverordening “Green Park Aalsmeer 2017”, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 7 december 2017;
- Het bestemmingsplan "Landelijk Gebied Oost", zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 9 december 2015;
- Paraplubestemmingsplan "Kamerverhuurbedrijf Aalsmeer", zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 2 december 2021;
- Paraplubestemmingsplan "'Datacenter Aalsmeer", zoals vastgesteld door de raad van de gemeente

Aalsmeer op 16 november 2023.

De beheersverordening geldt voor het grootste deel van het plangebied, het bestemmingsplan "Landelijk Gebied Oost" alleen voor enkele achterpercelen van het zuidelijke woonlint langs de Aalsmeerderweg. De beide paraplubestemmingsplannen gelden voor de gehele gemeente maar wordt voor wat betreft het paraplubestemmingsplan "Kamerverhuurbedrijf Aalsmeer" verder buiten beschouwing gelaten aangezien in het voorliggende bestemmingsplan geen kamerverhuurbedrijven mogelijk zijn gemaakt.

De beheersverordening heeft betrekking op de N201, de deelgebieden 2, 4 en 6 van Green Park Aalsmeer, het terrein van Royal FloraHolland en het aangrenzende woonlint van de Aalsmeerderweg. Met de beheersverordening is ter plaatse van deelgebied 4 (tijdelijk) uitgegaan van de bestaande situatie, in afwachting van het voorliggende bestemmingsplan.

Voordat de beheersverordening was vastgesteld golden de volgende bestemmingsplannen:

- Het bestemmingsplan “N201-zone”, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 14 februari 2002 en gedeeltelijk goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Holland op 27 januari 2004 en 28 november 2006. Het gehele bestemmingsplan is op 5 december 2007 na uitspraak door de Raad van State onherroepelijk geworden;
- Op 27 januari 2005 heeft de gemeenteraad een 1e herziening vastgesteld voor de N201-zone. De provincie heeft de 1e herziening op 23 augustus 2005 en 28 november 2006 goedgekeurd. De 1e herziening is eveneens op 5 december 2007 onherroepelijk geworden na uitspraak door de Raad van State.

Dit bestemmingsplan en de 1e herziening hadden betrekking op de N201, de voormalige glastuinbouwgronden en de aangrenzende woonlinten van de Aalsmeerderweg en de Hornweg. Met het bestemmingsplan en de herziening werd beoogd om de aanleg van de N201 mogelijk te maken, alsmede de ontwikkeling van het aangrenzende bedrijvenpark Green Park Aalsmeer. Voor de gronden ter plaatse van het bedrijvenpark gold een uit te werken bestemming.

Na de vaststelling van het bestemmingsplan “N201-zone” en de herziening is het bestemmingsplan “Parapluherziening Schipholcontouren” op 2 november 2006 vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer. Dit parapluplan is in werking getreden op 9 april 2007. Met dit bestemmingsplan zijn alle voorheen vigerende bestemmingsplannen in de gemeente Aalsmeer in een keer in overeenstemming gebracht met de regelgeving die voortvloeit uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Ook is het bestemmingsplan “Partiële herziening N201-zone-Schiphol parkeren” op 9 februari 2017 vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer. Met dit bestemmingsplan is beoogd om het gebruik van 'Schipholparkeren' in enkele deelgebieden buiten zone 3 van het Luchthavenindelingbesluit uit te sluiten, met uitzondering van bestaande bedrijven die legaal Schipholparkeren aanbieden.

Het bestemmingsplan "Landelijk Gebied Oost", welke van toepassing is op enkele achterpercelen van het zuidelijke woonlint van de Aalsmeerderweg, is een overwegend conserverend bestemmingsplan.

Het paraplubestemmingsplan "'Datacenter Aalsmeer" geldt voor de gehele gemeente en voorkomt dat er nieuwe datacenters met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m² en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA kunnen worden gerealiseerd.

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

Zoals reeds gememoreerd in hoofdstuk 1 van deze toelichting, is het doel van het bestemmingsplan om een juridisch actueel kader te bieden voor de herontwikkeling van deelgebied 4 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. De herontwikkeling van deelgebied 4 was al mogelijk gemaakt in het voorheen geldende bestemmingsplan “N201-zone”, met dien verstande dat er uit werd gegaan van bedrijfspercelen en er een bouwverbod gold zolang er geen uitwerkingsplan voor de betreffende gronden is vastgesteld. De voortzetting van het beleid om deelgebied 4 te herontwikkelen past in het vigerende beleid van de diverse overheden (zie hoofdstuk 6).

Voor de achterpercelen van de lintbebouwing ten zuiden van de Aalsmeerderweg is sprake van consoliderend bestemmen doordat uit wordt gegaan van het feitelijke gebruik als bedrijf of tuin/erf. De gronden in de strook achter de lintbebouwing die niet in eigendom zijn van de bewoners krijgen grotendeels een groen/blauwe invulling als buffer tussen de bedrijfspercelen van deelgebied 4 en de woonpercelen langs de Aalsmeerderweg. De exacte begrenzing tussen de tuinen/erven en de groen/blauwe bufferzone is nog niet overal bekend.

2.1.1 Wijzigingen naar aanleiding van beleid

Het beleid voor het plangebied komt tot uitdrukking in algemene beleidskader zoals beschreven in hoofdstuk 6 van deze toelichting. Daarbij is met name het beleid van belang dat is neergelegd in de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 en de Provinciale Omgevingsverordening. Uitgangspunt in het genoemde beleid is dat het plangebied onderdeel is van Green Park Aalsmeer en in de Structuurvisie Green Park Aalsmeer (wederom) is aangewezen als locatie voor nieuwe bedrijfskavels.

Het huidige beleid voor de locatie komt overeen met het beleid dat gold ten tijde van het voorheen geldende bestemmingsplan. In dat bestemmingsplan is ook uitgegaan van bedrijven. Het voorliggende bestemmingsplan gaat nu conform de Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016 voor het plangebied uit van kavels voor gemengde bedrijvigheid met bijbehorende functies, welke zullen worden ontsloten via een beugelweg vanaf de Middenweg. Kantoren zijn voorzien in de zone langs de N201, deze zone bevindt zich buiten het plangebied van het bestemmingsplan. Functioneel gezien is het nu voorliggende bestemmingsplan in planologisch opzicht dus consoliderend. De voortzetting van het beleid om deelgebied 4 te herontwikkelen als bedrijventerrein past, gelet op hoofdstuk 6, in het vigerende beleid van de diverse overheden.

In het deelgebied bevindt zich een perceel dat wordt gebruikt voor Schipholparkeren (Middenweg 7). Dit perceel zal in de toekomst ook deels voor Schipholparkeren worden gebruikt maar dan in een gebouwde parkeervoorziening. In de huidige situatie vindt het Schipholparkeren plaats op maaiveldniveau. Door het parkeren in een gebouwde parkeervoorziening onder te brengen kan het perceel intensiever worden gebruikt en kan de overlast voor de omgeving worden beperkt.

In het plangebied bevinden zich enkele bestaande bedrijfspercelen waar geen grootschalige herontwikkeling wordt voorzien. Deze percelen zijn daarom conserverend bestemd, dat wil zeggen dat er uit is gegaan van de huidige situatie. Het gaat om de percelen aan de westzijde van het plangebied (Middenweg 1 t/m 5 en enkele percelen achter Aalsmeerderweg (o.a. 72 t/m 74A). Wel is rekening gehouden met een beperkte uitbreiding van het bestaande bedrijf op het perceel Middenweg 1.
Het consoliderend bestemmen van de percelen Middenweg 1 t/m 5 en enkele percelen achter Aalsmeerderweg strookt met het gemeentelijk beleid en het beleid van de diverse andere overheden.

Specifiek voor woonbebouwing in de linten heeft de gemeenteraad de beleidsnota "Ruimtelijke beoordeling bouwen in de Linten van Aalsmeer" vastgesteld. Deze beleidsnota geeft regels voor de gewenste bebouwingsmassa en verschijningsvorm van de woningen langs een aantal linten binnen de gemeente (zie verder subparagraaf 6.4.8). Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming gebracht voor wat betreft een tweetal onbebouwde percelen die in het bestemmingsplan "Landelijk Gebied Oost" nog voor agrarische doeleinden zijn bestemd (achter Aalsmeerderweg 94 en achter Aalsmeerderweg 132 en 134). De betreffende stroken zijn inmiddels niet meer in gebruik als

tuinlandbouw maar onderdeel van de tuinen en erven van de woningen op Aalsmeerderweg 94 en Aalsmeerderweg 132 en 134. Het bestemmingsplan maakt ter plaatse geen nieuwe woningen mogelijk maar wel bijbehorende bouwwerken ten behoeve van een woning.

2.1.2 Wijziging naar aanleiding van relevante wet- en regelgeving

Op 1 januari 2018 is het Luchthavenindelingbesluit gewijzigd in werking getreden. De regelwijziging ziet onder andere toe op een eigen bevoegdheid voor het lokaal bestuur om binnen bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen binnen zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit. De regels in het bestemmingsplan zijn aangepast conform de nieuwe wetgeving waarbij ook enkele nieuwe woningen mogelijk zijn gemaakt. Deze nieuwe woningen voldoen aan het Luchthavenindelingbesluit (zie paragraaf 6.2.3).

Per 1 november 2014 zijn de regels met betrekking tot vergunningsvrij bouwen gewijzigd in het Besluit omgevingsrecht. De nieuwe regeling staat niet langer geïsoleerd van de bebouwingregeling in het bestemmingsplan en is van invloed op de wijze van bestemmen en het toebedelen van erfbebouwing.

Tot slot is de meest recente Provinciale Omgevingsverordening, zoals de Provincie Noord-Holland heeft vastgesteld, verwerkt in de regels van het bestemmingsplan.

2.2 Ruimtelijke en functionele aspecten planontwikkeling

Binnen het plangebied van het bestemmingsplan en gedurende de wettelijke looptijd van het bestemmingsplan zal deelgebied 4 worden herontwikkeld voor wat betreft een groot deel van het gebied dat is gelegen tussen het polderlint ten zuiden van de Aalsmeerderweg, de strook ten westen van de N201, het toekomstige tracé van de Middenweg en de twee bestaande bedrijfskavels langs de verbindingsweg tussen de Aalsmeerderweg en de Middenweg. Het te herontwikkelen deel van het plangebied bevindt zich ter plaatse van een voormalig glastuinbouwgebied. Hier hebben zich in de loop der tijd al enkele niet-agrarische bedrijven gevestigd, zoals bedrijven die Schipholparkeren aanbieden en een distributiecentrum van een landelijk opererend tuincentrum (Intratuin). In 2020 is er een aanvraag ingediend voor sloopnieuwbouw van het distributiecentrum van Intratuin, in het oostelijk deel van het plangebied. De omgevingsvergunning voor de nieuwbouw is in 2021 verleend en het bedrijfskavel is in 2022 opgeleverd. Voor het perceel ten zuiden van de nieuwbouw is in 2022 eveneens een omgevingsvergunning voor een nieuw bedrijfskavel met bedrijfsgebouw aangevraagd en verleend. Het bedrijfskavel is in 2023 opgeleverd. De overige bedrijfskavels volgen vanaf medio 2024.

Voor het te herontwikkelen deel van het plangebied is vanwege de omvang en de ligging gezocht naar een logische en efficiënte indeling. Mede bepalend daarbij zijn de behoefte aan bedrijfskavels en randvoorwaarden vanwege geluid en verkeer:

- Voor de regio Amstelland-Meerlanden is in de periode van 2016-2030 een ruimtevraag van 135 tot 180 ha aan nieuwe bedrijventerreinen. Green Park Aalsmeer maakt volgens de regionale afspraken onderdeel uit van het harde planaanbod om in de regionale behoefte aan bedrijventerreinen te voorzien (zie ook hoofdstuk 6).
- Het plangebied ligt geheel in de invloedssfeer van Schiphol. Het beperkt de ruimtelijke mogelijkheden en heeft een grote invloed op de leefbaarheid in het gebied. Het plangebied ligt geheel binnen de zone waar in beginsel geen geluidsgevoelige bestemmingen zijn toegestaan, tenzij het bestaande geluidsgevoelige bestemmingen betreft, compensatie van eerder gesloopte woningen of opvulling van open gaten in het woonlint. Gelet op deze beperking zijn geluidsgevoelige bestemmingen als wonen, onderwijs en kinderdagverblijf niet aan de orde in deelgebied 4. Mede gelet op de behoefte aan bedrijfskavels (zie hiervoor) is deelgebied 4 geschikt voor een invulling met bedrijfskavels.
- De ontsluiting van het te ontwikkelen deel van het plangebied vindt plaats vanaf de Middenweg. Direct ten oosten van Middenweg 7 wordt een nieuwe aansluiting op de Middenweg gemaakt. De bedrijfsstraat zal in de vorm van een beugelweg in fases worden aangelegd. Aan de oostzijde van deelgebied 4 krijgt de beugelweg, Andorraweg genaamd, ook een aansluiting op de Middenweg.

Bestaande ontsluitingswegen vanaf de Aalsmeerderweg naar het gebied achter de woonkavels komen te vervallen ten behoeve van een veilige en logische verkeersafwikkeling. Door het verkeer van en naar de nieuwe bedrijfskavels en naar het perceel Middenweg 7 (Schipholparkeren) uitsluitend nog via de nieuwe beugelweg te laten verlopen wordt de druk op het bestaande lint verminderd, wordt sluipverkeer tegengegaan en wordt de doorstroming en verkeersveiligheid van de Aalsmeerderweg verbeterd.
De twee bestaande bedrijfskavels aan de westzijde van het deelgebied zullen, net als in de bestaande situatie, ontsloten worden via een in- en uitrit op de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg.

De toekomstige bedrijfskavels mogen, afhankelijk van de locatie, in beginsel worden gebruikt voor bedrijven in categorie t/m 3.2. Alleen aan de kant van de woningen aan de Aalsmeerderweg zijn juist lagere categorieën toegestaan en er is aan deze zijde een bufferzone voorzien. Deze functies zullen hierna kort worden toegelicht, evenals de nieuwe beugelweg.

2.2.1 Beugelweg

Ter ontsluiting van de nieuwe bedrijfskavels deelgebied 4 is een beugelweg voorzien die op twee punten aan zal sluiten op de Middenweg. De situering van de beugelweg ligt inmiddels vast, evenals de naam (Andorraweg). De aansluiting van de Andorraweg aan de oostzijde van het plangebied zal uitkomen op een rotonde, ter plaatse van de kruising van de Middenweg met de westelijke op- en afrit van de N201.

2.2.2 Bedrijven

Aalsmeer kenmerkt zich als een ondernemersgemeente op het gebied van onder meer glastuinbouwgelieerde bedrijvigheid, watersport en jachtbouw. Aalsmeer bevindt zich in een gunstige economische uitgangspositie. De gemeente ligt in een gebied met veel economische activiteiten, een hoge vestigingsdruk van bedrijven en een groot consumentenpotentieel.

In het grootste deel van het plangebied zijn nieuwe bedrijfskavels mogelijk gemaakt. Het totaal bruto vloeroppervlak dat ter plaatse van de nieuwe bedrijfskavels mag worden gebouwd bedraagt 47.000 m². Deze omvang sluit aan bij hetgeen dat is onderzocht in het verkeersonderzoek (zie paragraaf 4.2). Naast bedrijven zijn ook bijbehorende functies als niet-zelfstandige kantoren, productiegebonden detailhandel, internetwinkels zonder fysiek bezoekmogelijkheid, verkeer (ontsluitingswegen), groen en water toegestaan. Zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan in dit deel van deelgebied 4.

Voor de bedrijfskavels geldt dat bedrijven in categorie t/m 3.2 als bedoeld in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan, waarbij in de nabijheid van de woningen alleen lagere categorieën zijn toegestaan. De uiteindelijke kavels mogen in beginsel voor maximaal 70% worden bebouwd zodat er onbebouwde ruimte beschikbaar blijft voor opslag en parkeren op eigen terrein. Wel is er in afwijking van de Structuurvisie in bepaalde gevallen een hoger maximum bebouwingspercentage mogelijk, namelijk 80% in plaats van 70%. Dit vanwege de centrale ligging van deelgebied 4 binnen Green Park Aalsmeer en de ligging direct langs de N201. Een hogere bebouwingsdichtheid is alleen mogelijk indien er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en er sprake is van een verantwoorde stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing.

Gebouwen op de bedrijfskavels mogen maximaal 15 meter hoog worden, met uitzondering van de zuidoosthoek van deelgebied 4 waar maximaal 20 meter is toegestaan vanwege de ligging nabij de kruising van de N201 en de Middenweg. Daarnaast geldt er een maximum bouwhoogte van 9 meter voor de delen van de bedrijfskavels die op minder dan 50 meter afstand zijn gelegen van de woonpercelen die in het aangrenzende bestemmingsplan "Landelijk Gebied Oost" als 'Wonen - Lintbebouwing' zijn bestemd.

In deelgebied 4 past het aanbieden van grote bedrijfskavels. Deze bedrijfskavels kunnen aangesloten worden op de Middenweg en de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV), waardoor grootschalige logistieke bedrijven een passende plek binnen Green Park Aalsmeer kan worden aangeboden. Dit sluit

ook goed aan de ligging binnen zone 3 van het Luchthavenindelingbesluit.

Vanwege bestaand legaal gebruik mag een deel van de gronden tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg worden gebruikt voor het bedrijfsmatig aanbieden van Schipholparkeren. De bedoeling is om het huidige perceel te gaan intensiveren door het Schipholparkeren in een gebouwde parkeervoorziening te laten plaatsvinden. Er zijn dan maximaal 2.820 parkeerplaatsen toegestaan, ook weer conform het uitgangspunt in het verkeersonderzoek (zie paragraaf 4.2).

De bereikbaarheid van de nieuwe bedrijfskavels zal worden gewaarborgd door de nieuwe beugelweg Andorraweg. De situering van deze beugelweg ligt vast. Parkeren vindt plaats op eigen terrein waarbij uit wordt gegaan van de parkeernormen die tot op heden ook zijn toegepast in andere deelgebieden van Green Park Aalsmeer.

2.2.3 Bufferzone

Tussen de percelen van de lintbebouwing langs de Aalsmeerderweg en de bedrijfskavels komt een bufferzone van circa 25 meter. De bufferzone zorgt voor een ruimtelijke afscheiding tussen de woonpercelen en de bedrijfskavels. De precieze begrenzing van de bufferzone wordt nader uitgewerkt. In beginsel mogen er geen gebouwen worden gebouwd in de bufferzone.

In de bufferzone is vooral plek voor water en groenvoorzieningen. Het merendeel van de benodigde waterberging zal naar verwachting in de bufferzone worden gerealiseerd maar dat is nog niet geheel zeker. Binnen de bufferzone bevinden zich momenteel al enkele (achter)tuinen en erven en enkele kleinschaligere bedrijfskavels. Deze (achter)tuinen, erven en bedrijfskavels blijven vooralsnog gehandhaafd. Dat geldt ook voor de ontsluitiingen van de bestaande bedrijfskavels op de Aalsmeerderweg.

2.3 Ruimtelijke en functionele aspecten bestaande functies

Binnen het plangebied komen de volgende bestaande functies voor die volgens een vaste systematiek zijn bestemd.

2.3.1 Bedrijven

Voor de bedrijfspercelen aan de westzijde van het plangebied wordt uitgegaan van de bestaande situatie. Het gaat om de percelen Middenweg 1 t/m 5. Voor deze percelen is grotendeels uitgegaan van de huidige bebouwing. Alleen is uitbreiding van het bestaande bedrijfsgebouw op Middenweg 1 mogelijk gemaakt. Overige beperkte uitbreiding van één of meerdere bedrijfsgebouwen is alleen mogelijk via een separate planologische procedure.
Ook voor de bestaande bedrijven is milieuzonering toegepast waardoor, afhankelijk van de ligging ten opzichte van woningen, bepaalde milieucategorieën zijn toegestaan. Ook zijn parkeernormen opgenomen om te voorkomen dat er elders parkeeroverlast ontstaat.

Voor de percelen waar nu al legaal Schipholparkeren plaatsvindt wordt, mede vanwege de beperkingen vanuit het Luchthavenindelingsbesluit, wederom uitgegaan van Schipholparkeren. Het gebruik als Schipholparkeren sluit aan bij de ligging in zone 3 van het LIB. Het zuidelijk deel van het perceel Middenweg 7 is uitsluitend bestemd voor Schipholparkeren waarbij andere bedrijfsfuncties in beginsel niet zijn toegestaan. Bij het andere perceel aan de Middenweg is Schipholparkeren als één van de functies toegestaan.

2.3.2 Wonen

In het plangebied bevindt zich een tweetal stroken achter Aalsmeerderweg 94 en achter Aalsmeerderweg 132 en 134 waarop in het verleden tuinlandbouw heeft plaatsgevonden. De betreffende stroken zijn inmiddels niet meer in gebruik als tuinlandbouw maar onderdeel van de tuinen en erven van de woningen op Aalsmeerderweg 94, 132 en 134. De stroken hebben daarom de bestemming 'Wonen - Lintbebouwing' gekregen met regels die aansluiten op het daarvoor opgestelde specifieke lintenbeleid.

2.4 Verkeersafwikkeling en parkeren

Het plangebied is gelegen tussen de Aalsmeerdweg, de N201, de Middenweg en de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg. De bestaande bedrijven zijn gesitueerd aan het lint van de Aalsmeerderweg of aan de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg, waar zij ook op ontsluiten. De functies in het te herontwikkelen deel van het plangebied en het bestaande Schipholparkeren op Middenweg 7 zullen ontsluiten op de nieuw aan te leggen beugelweg (Andorraweg).

In de Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016 staan de richtlijnen voor het aantal parkeerplaatsen per categorie. Voor de bedrijfskavels zijn echter specifieke parkeernormen opgenomen vanwege de praktijkervaring binnen bedrijventerrein Green Park Aalsmeer.

2.5 Water

In het plangebied is momenteel water aanwezig langs de de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg, achter een deel van de lintbebouwing van de Aalsmeerderweg en rondom het perceel waar Schipholparkeren (Middenweg 7) plaatsvindt.

Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van deelgebied 4 mogelijk maar deze herontwikkeling was ook al mogelijk in het voorheen geldende bestemmingsplan. Het voorliggende bestemmingsplan staat in planologische zin geen substantiële toename van verharding toe. In feitelijk opzicht zal er als gevolg van de herontwikkeling van deelgebied 4 wel een toename van verharding gaan plaatsvinden omdat een deel van de gronden in deelgebied 4 op dit moment onverhard is.

In het verleden zijn voor Green Park Aalsmeer afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap Rijnland om te voorkomen dat het waterbergend vermogen binnen Green Park Aalsmeer afneemt. De wateropgave is daarbij vastgelegd op 11% waterberging voor het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer (inclusief de N201). Conform de wens van het Hoogheemraadschap dient in elk deelgebied minimaal 8% waterberging aanwezig te zijn, waarbij de resterende 3% elders binnen de grenzen van Green Park Aalsmeer gerealiseerd kan worden (waarbij rekening dient te worden gehouden met de aanwezige peilvakken).

De waterhuishouding van het onderhavige plangebied is onderdeel van het waterplan zoals dat is vastgelegd in het rapport “Green Park Aalsmeer; Waterhuishouding en Riolering”, d.d. 2 oktober 2006. Dit plan heeft de instemming van het Hoogheemraadschap van Rijnland (d.d. 7 maart 2007, zie bijlage 1) en is op 5 oktober 2009 vergund door het Hoogheemraadschap van Rijnland onder raamvergunning V.46760. Op basis van deze raamvergunning wordt 4 weken vóór uitvoering van werkzaamheden schriftelijk met (detail)tekeningen en dwarsprofielen melding gedaan bij het Hoogheemraadschap. De uitvoering start niet eerder dan dat een schriftelijk “Verklaring van geen bezwaar” is ontvangen van het Hoogheemraadschap (zie bijlage 1). Gelet op de hiervoor genoemde afspraken is de verplichting om 11% van het totale oppervlak van deelgebied 4 met water te compenseren (met een ondergrens van 8% binnen het deelgebied) onderdeel van de toets door het Hoogheemraadschap.

2.6 Energie en duurzaamheid

De komende tijd zal de energietransitie voor het plangebied nader worden uitgewerkt. Bedrijfsgebouwen zijn nog niet verplicht aardgasvrij, maar dat kan veranderen in de planperiode. De gemeenten in de Metropool Amsterdam hebben gezamenlijk besloten dat alle nieuwbouwwoningen waarover het besluit tot bouw na 1 juli 2018 wordt genomen, worden opgeleverd zonder aardgasaansluiting. Ook de woningen in het plangebied zullen dus gasloos worden opgeleverd.

Het plangebied is in beginsel geschikt voor het gebruik van bodemenergie, maar bij veel vraag kan een vorm van ondergrondse ordening vereist zijn.

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.

Voor het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). 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.

3.2 De planregels en bestemmingen

3.2.1 Hoofdstukindeling regels

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen en de reikwijdte van dit bestemmingsplan.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen.

3.2.2 Artikelsgewijze beschrijving regels en 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

De nieuwe bedrijfskavels zijn bestemd als 'Bedrijf - 2'. Binnen deze bestemming zijn voor functies dan wel wijzigingen die een parkeervraag genereren specifieke parkeernormen opgenomen. Hiervoor wordt de afgifte van een omgevingsvergunning voor bouwen afhankelijk gesteld van de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen.

Binnen een aantal bestemmingen is een stelsel van nadere eisen, zoals bedoeld in artikel 3.6 lid 1 sub d. Wro, opgenomen. In die gevallen kan Burgemeester en Wethouders ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen nadere eisen aan de te verlenen omgevingsvergunning verbinden.

Bedrijf - 1 (artikel 3)

Deze bestemming is toegepast bij de bestaande bedrijfspercelen langs de verbindingsweg tussen Middenweg en Aalsmeerderweg. Voor deze twee percelen is uitgegaan van de bestaande situatie, met name ten aanzien van de bebouwingssituatie (bouwvlak en bouwhoogtes). Wel is rekening gehouden met een concrete uitbreiding van het bestaande bedrijfsgebouw op het perceel Middenweg 1. Overige uitbreiding van de gebouwen is niet mogelijk via het voorliggende bestemmingsplan.

Bedrijf - 2 (artikel 4)

Deze bestemming is toegepast voor de nieuwe en recente bedrijfskavels in deelgebied 4, waarbij ook rekening is gehouden met het bestaande gebruik als Schipholparkeren op een perceel langs de Middenweg. De nieuwe bedrijfskavels mogen voor maximaal 70% per bouwperceel worden bebouwd met bedrijfsgebouwen, tenzij er toepassing wordt gegeven aan een afwijkingsbevoegdheid om het maximum bebouwingspercentage te verruimen naar 80%. Het totaal bruto vloeroppervlak binnen de bestemming mag, ook na eventuele toepassing van de afwijkingsbevoegdheid, niet meer dan 47.000 m² bedragen.

Bedrijf - 3 (artikel 5)

Deze bestemming heeft betrekking op het zuidelijk deel van perceel Middenweg 7, welke nu en straks wordt gebruikt voor Schipholparkeren. Binnen deze bestemming zijn ook gebouwen toegestaan zodat een intensivering van de gronden mogelijk is tot maximaal 2.820 parkeerplaatsen. Gebouwen mogen binnen deze bestemming tot aan een zijdelingse bouwperceelgrens worden gebouwd.

Gemengd (artikel 6)

Door het gemengde gebruik van de zone achter de lintbebouwing van de Aalsmeerderweg is in het bestemmingsplan ook uitgegaan van een gemengde bestemming. Binnen deze bestemming zijn zowel groenvoorzieningen, water als tuinen en erven toegestaan. Ook is rekening gehouden met enkele bestaande bedrijven die gehandhaafd blijven. Binnen de bestemming zijn in beginsel alleen bestaande bedrijfsgebouwen en bestaande bedrijven toegestaan. Nieuwe bedrijven zijn wel mogelijk maar alleen na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid. Voorwaarden daarbij is dat de bedrijven tot maximaal milieucategorie 1 behoren en dat er voldoende parkeergelegenheid is.
Vanwege de richtafstand tussen de als 'Bedrijf - 1', 'Bedrijf - 2' en 'Bedrijf - 3' bestemde bedrijfskavels en gevoelige functies zijn eventuele binnen de bestemming 'Gemengd' gelegen achtererven van de woningen aan de Alsmeerderweg geen erf zoals bedoeld in artikel 1 behorende bij bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, voor zover het gaat om voor bewoning gebruikte bijbehorende bouwwerken. Op de achtererven zijn zodoende geen vergunningsvrije uitbouwen of andere voor bewoning bedoelde bijgebouwen (mantelzorg) toegestaan.
Vanwege het gemeentelijk lintenbeleid is in de bestemming een uitsterfregeling voor de bestaande bedrijven opgenomen. Dat betekent dat het toegestane gebruik als bedrijf kan worden geschrapt als de activiteiten van het betreffende bedrijf zijn beëindigd en niet op korte termijn zullen worden voortgezet.

Verkeer (artikel 7)

Onder de verkeersbestemming zijn gebracht de verkeerswegen ten dienste van gemotoriseerd verkeer, fiets- en voetpaden, alsmede geluidwerende voorzieningen. In dit specifieke geval gaat het om de beugelweg van deelgebied 4 (Andorraweg).

Wonen - Lintbebouwing (artikel 9)

Deze bestemming is toegepast bij een tweetal stroken achter Aalsmeerderweg 94 en achter Aalsmeerderweg 132 en 134 en bij enkele bestaande ontsluitingswegen van (positief) bestemde bedrijven in de bufferzoe (zie de uitleg bij de bestemming 'Gemengd'. Binnen de bestemming 'Wonen - Lintbebouwing' zijn woonpercelen in het lint van de Aalsmeerderweg toegestaan. Woningen langs linten zijn gespecificeerd en de regels zijn conform het lintenbeleid. Woningen dienen binnen het bouwvlak te worden gerealiseerd in overeenstemming met de aangeduide maximale goot- en bouwhoogte. Bij woningen zijn onder voorwaarden aan-huis-gebonden-activiteiten toegestaan en worden regels gegeven voor erfbebouwing. Omdat er ter plaatse van de stroken achter Aalsmeerderweg 94 en achter Aalsmeerderweg 132 en 134 geen bouwvlak is toegepast mogen hier uitsluitend bijbehorende bouwwerken en bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gerealiseerd.

Waarde - Archeologie (artikel 10)

Een deel van de gronden in/bij de lintbebouwing van de Aalsmeerderweg zijn conform het geldende bestemmingsplan "Landelijk Gebied Oost" dubbelbestemd ter bescherming van de archeologische waarden.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 11)

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 12)

In dit artikel 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. Ook zijn in het artikel regels opgenomen ten aanzien van ondergronds bouwen en is bepaald welke afstand er geldt ten aanzien van watergangen. Bestaande gebouwen die qua maatvoering afwijken van het bepaalde in de bestemmingen in hoofdstuk 2 zijn onder bepaalde voorwaarden toegestaan.

Algemene gebruiksregels (artikel 13)

In dit artikel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene verbod om gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, zijn er een aantal specifieke gebruiksverboden opgenomen. Tevens zijn de regels ten behoeve van voldoende waterberging opgenomen.

Algemene aanduidingsregels (artikel 14)

Binnen de gebiedsaanduiding 'geluidszone - industrie' liggen de gronden binnen de invloed van een gezoneerd industrieterrein (Schiphol) liggen. Hierbinnen zijn geen geluidsgevoelige gebouwen toegestaan tenzij de geluidsbelasting voldoen aan een geldende of verkregen hogere grenswaarde.

Verder is aangegeven waar de gronden binnen de gebiedsaanduidingen en vrijwaringszones (Luchtvaartverkeerzones LIB) voor bedoeld zijn. Afhankelijk van welk artikel uit het Luchthavenindelingbesluit van toepassing is gelden beperkingen voor bouwen en gebruik.

Algemene afwijkingsregels (artikel 15)

In dit artikel wordt bepaald in het kader van welke algemene afwijkingen in het plangebied gebruik gemaakt kan worden.

Algemene procedureregels (artikel 16)

In dit artikel staat aangegeven in welke procedures er gelden in geval van het toepassen van de nadere eisenregeling in de bestemmingen van hoofdstuk 2.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 17

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 18)

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 Actuele regionale behoefte

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking 2.0' die per 1 juli 2017 in werking is getreden.

De 'stappen van de ladder' worden is artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling
2. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, geeft de toelichting een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Voor het voorliggende bestemmingsplan is van belang dat het bestemmingsplan 'N201-zone' dat gold voor de inwerkingtreding van de beheersverordening (zie volgende alinea) voor deelgebied 4 voorzag in een uitwerkingsverplichting en daarmee een planologisch onbenutte mogelijkheid bood. Onbenutte planologische mogelijkheden mogen worden opgenomen in een nieuw bestemmingsplan, zonder dat hoeft te worden voldaan aan de in de artikel 3.1.6. tweede lid van het Bro genoemde voorwaarden (zie onder meer ABRvS 1 juli 2015, zaaknummer 201401417/1/R1. De bedrijfskavels zijn ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan planologisch gezien daardoor niet nieuw waardoor het aantonen van de behoefte niet noodzakelijk zou zijn.

Sinds 2017 geldt de beheersverordening 'Green Park Aalsmeer 2017'. Deze beheersverordening is vastgesteld omdat het voorgaande bestemmingsplan ouder dan 10 jaar dreigde te worden en er daardoor geen leges meer zouden kunnen worden geheven. De beheersverordening is te beschouwen als een tijdelijke overbrugging tussen bestemmingsplan 'N201-zone' en het nu voorliggende bestemmingsplan. In vergelijking met de nu geldende beheersverordening zijn de in het het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakte bedrijfskavels functioneel gezien al wel mogelijk (aangezien de gronden een bedrijfsbestemming hebben) maar gebouwen zijn grotendeels niet mogelijk aangezien er uit is gegaan van bestaande bedrijfsbebouwing. In het navolgende zal daarom volledigheidshalve toch in worden gegaan op de behoefte aan bedrijfskavels binnen de regio.

De MRA behoort binnen Nederland tot de economisch goed presterende regio's. Zowel in bevolking als in banen wordt op langere termijn een groei verwacht die op of boven die voor Nederland als geheel ligt. Ten aanzien van de regio Amstelland-Meerlanden is aangegeven dat deze regio zich binnen de MRA onderscheidt dankzij haar goede bereikbaarheid en internationale aantrekkingskracht op burgers en bedrijven. De Mainport Schiphol en de Greenport Aalsmeer zijn belangrijke economische trekkers en bieden o.a. kansen aan de sectoren Logistiek en Agrofood. Ook in de zakelijke dienstverlening is de regio sterk.

Voor de regio Amstelland-Meerlanden is voor de periode van 2016-2030 een ruimtevraag van 135 tot 180 ha voorzien. Als alle harde planaanbod van 307 ha wordt gerealiseerd en rekening wordt gehouden met circa 10 ha vervangingsvraag dan is er sprake van een overaanbod van circa 115 tot 160 ha. Zowel Green Park Aalsmeer als Royal FloraHolland maken met respectievelijk 54,5 ha en 20 ha onderdeel uit van het harde planaanbod waarvoor regionale afstemming niet meer nodig is. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet daarmee voor een gedeelte in de behoefte aan bedrijventerreinen en voldoet voor wat betreft de bedrijfskavels aan het Besluit ruimtelijke ordening.

4.2 Verkeerstechnische uitvoerbaarheid

Het verkeer van en naar het te realiseren deelgebied 4 krijgt grotendeels een lokale functie. Een goede bereikbaarheid is evengoed wel van belang. Deze goede bereikbaarheid is in beginsel aanwezig doordat het plangebied zich in de directe nabijheid van de provinciale weg N201 bevindt. Deze weg speelt een belangrijke rol in zowel de huidige als de toekomstige ontsluiting van Green Park Aalsmeer, inclusief de ontsluiting van deelgebied 2. Green Park Aalsmeer is via de N201 direct aangesloten op de rijksweg A2. De op- en afritten van de N201 zijn vanuit deelgebied 4 direct via de Middenweg te bereiken.

Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van deelgebied 4 mogelijk maar herontwikkeling was ook al mogelijk in het voorheen geldende bestemmingsplan. Omdat voor het overige deel geen wezenlijk andere ontwikkelingen mogelijk zijn gemaakt staat het voorliggende bestemmingsplan in planologische zin geen substantiële toename van het verkeer toe. In feitelijk opzicht zal er als gevolg van de herontwikkeling van deelgebied 4 echter wel een toename van het verkeer gaan ontstaan aangezien de gronden in deelgebied 4 momenteel deels niet in gebruik zijn.

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek noodzakelijk om de verkeersgevolgen van deelgebied 4 maar ook de rest van Green Park Aalsmeer inzichtelijk te maken. Door Goudappel is daarom een actualisatie van het verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (kenmerk: 008880.20210712R1.03, d.d. 7 februari 2022, zie bijlage 2). In het onderzoek is rekening gehouden met de huidige inzichten voor de invulling van de verschillende deelgebieden van Green Park Aalsmeer (inclusief deelgebied 4), de ontwikkelingen in de omgeving en het recente regionale verkeersmodel (NHZ 3.0). Voor deelgebied 4 is voor de toekomstige situatie uitgegaan van een programma van 26.000 m² logistiek, 21.000 m² specialistische handel, 15.000 m² te handhaven bedrijven met uitbreiding, 2.820 parkeerplaatsen voor Schipholparkeren en 13.500 m² kantoren.

Effecten verkeersintensiteiten

Ten behoeve van de verkeerskundige analyse zijn twee situaties berekend met behulp van het verkeersmodel. Het betreft:

1. De autonome situatie 2035 conform de vigerende ruimtelijke plannen;
2. De plansituatie 2035 conform de meest recente beoogde invulling (inclusief deelgebied 2).

Uit de verkeersberekeningen komt naar voren dat de effecten als gevolg van de beoogde invulling relatief beperkt zijn. De grootste toename is te verwachten op de Middenweg. Hier neemt de verkeersintensiteit toe met 1.300 tot 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename is met name het gevolg van de gewijzigde invulling van de deelgebieden 2, 4 en 5. Relatief gezien gaat het om een intensiteitstoename van circa 20 % tot 25 %.

Verder is op het noordelijk deel van de Machineweg een toename van de verkeersintensiteiten te verwachten met 800 motorvoertuigen per etmaal (+14%). Deze toename is een direct gevolg van de gewijzigde invulling van deelgebied 2. Het verkeer gerelateerd aan de N201 rijdt daarbij deels via de Middenweg en de Machineweg naar dit gebied. Op de Aalsmeerderweg neemt het verkeer juist af met 200 motorvoertuigen per etmaal (-3%).

De gewijzigde verkeersstromen als gevolg van de nieuwe invulling kunnen effect hebben op de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau. In het verkeersonderzoek is daarom ook gekeken naar de verkeersafwikkeling van de maatgevende kruispunten.

Verkeersafwikkeling

Voor de maatgevende kruispunten is onderzocht of het verkeer afgewikkeld kan worden met de beoogde inrichting. Dit betreft de locaties waar als gevolg van de gewijzigde invulling de grootste verkeerseffecten optreden. De verkeersafwikkeling is inzichtelijk gemaakt voor de volgende locaties:

- De aansluiting van de Middenweg op de N201 west (locatie 1).

- De aansluiting van de Middenweg op de N201 oost (locatie 2).
- De aansluiting van de Catharina Amalialaan op de Machineweg (locatie 3).
- De aansluiting van de Aalsmeerderweg op de Machineweg (locatie 4).



Afbeelding: onderzochte kruispunten

Uit de kruispuntanalyses blijkt dat in de plansituatie voor deze locaties geen knelpunten optreden. Met de beoogde inrichting kan het verkeer goed worden afgewikkeld in het prognosejaar 2035.

Uit het regionaal verkeersmodel komt de verkeersafwikkeling op het kruispunt N201-N231 naar voren als knelpunt, met name tijdens de maatgevende avondspitsperiode. Door dit knelpunt op de verkeersafwikkeling ontstaat in de avondspitsperiode een ongewenste route van het verkeer tussen Bedrijventerrein Amstelveen Zuid en de N201 via de Legmeerdijk, Machineweg en Middenweg. Dit omdat het verkeer het kruispunt N201-N231 vermijdt. Het betreffende knelpunt ten aanzien van de verkeersafwikkeling is echter niet direct gerelateerd aan de gewijzigde invulling voor Greenpark. Dit betreft een knelpunt dat separaat opgepakt zal worden. Hiervoor dient nader onderzoek plaats te vinden en waar nodig dienen er maatregelen te worden getroffen moeten voor de inrichting van het kruispunt. Naar verwachting kan worden volstaan met een aanpassing van de regeling van de verkeerslichten op de kruising zodat er geen fysieke aanpassing van het kruispunt nodig is. Omdat het een kruispunt van twee provinciale wegen betreft zal nadere afstemming met de provincie plaats moeten vinden.

Verkeerseffecten gewijzigde invulling deelgebied 4

Na de uitvoering van het hiervoor beschreven verkeersonderzoek uit 2022 is gebleken dat er voor deelgebied 4 sprake is van een gewijzigde invulling (meer bruto vloeroppervlak). Door Goudappel is

gekeken naar de verkeerseffecten van deze gewijzigde invulling (kenmerk: 017272.20240227.B1.01, d.d. 27 februari 2024, zie bijlage 3). Daaruit blijkt dat als gevolg van de gewijzigde invulling er circa 250 extra ritten per etmaal van en naar deelgebied 4 zullen ontstaan (125 ritten heen en 125 ritten terug). met een vergelijkbare verkeersverdeling zoals ook opgenomen in het eerdere onderzoek.

De ontsluiting van deelgebied 4 vindt plaats via de Middenweg waarna het grootste deel van het verkeer gebruik zal maken van de N201. Op de Middenweg bedraagt de verkeersintensiteit tussen deelgebied 4 en de N201 circa 8.800 motorvoertuigen per etmaal. De toevoeging van de extra ritten zal naar verwachting niet leiden tot een relevante wijziging in de verkeersstromen en de verkeersafwikkeling.

4.3 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient de toelichting van een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een beoordeling van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, in het bijzonder die van nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van het voorheen geldende planregime.

4.3.1 Financieel-economische haalbaarheid

Voor de beoogde herontwikkeling van het plangebied is een grondexploitatie opgesteld. De grondexploitatie is dekkend.

4.3.2 Exploitatieplan

De gemeente is op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht om bij het mogelijk maken van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, een exploitatieplan vast te stellen ten behoeve van het verhalen van de door de gemeente te maken kosten, tenzij voorafgaand aan de vaststelling van de bestemmingswijziging een overeenkomst tot stand is gekomen waarin dit kostenverhaal is verzekerd.

Voorliggend project voorziet onder meer in in de bouw van nieuwe bedrijfsgebouwen, de verdere aanleg van een beugelweg en beperkte uitbreiding van een bestaand bedrijfsgebouw. Op grond van artikel 6.2.1 sub b van het Bro betreft het derhalve een bouwplan waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden opgesteld. De gemeente heeft een groot deel van de gronden in eigendom. Met alle overige relevante eigenaren is ten behoeve van de onderhavige grondexploitatie, een anterieure overeenkomst gesloten waarin de kosten voor de grondexploitatie worden verhaald op aanvragers. Het is niet nodig een tijdvak of fasering of regels danwel een uitwerking van regels publiekrechtelijk op te leggen. Hiermee is het verhaal van kosten anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is derhalve niet noodzakelijk.

4.3.3 Planschade

'Planschade', is de schade die iemand lijdt doordat hij of zij in een planologisch nadeliger situatie is gekomen als gevolg tussen de nieuwe (onvoorziene) planologische situatie en de bestaande/ oude situatie.

In het voorliggende nieuwe bestemmingsplan is uitgegaan van bedrijfskavels en een beugelweg. Het gebruik als bedrijfskavels en toegangswegen is ook al mogelijk in de momenteel geldende beheersverordening 'Green Park Aalsmeer 2017' en eerder in het tot eind 2017 geldende bestemmingsplan 'N201-zone'. In de beheersverordening zijn weliswaar alleen gebouwen toegestaan op plekken waar in 2017 al een gebouw aanwezig was maar in het voorgaande bestemmingsplan waren gebouwen na uitwerking van de uit te werken bestemming in beginsel al mogelijk ter plaatse van de nieuwe bedrijfskavels. Daarnaast zijn de plannen voor Green Park Aalsmeer al decennia bekend doordat de gemeente hier vanaf de jaren '90 in diverse beleidsstukken rekening mee heeft gehouden. De kans

op planschade wordt daarom in het algemeen beschouwd niet aannemelijk geacht.

Voor de beoogde herontwikkeling, welke als planontwikkeling is beschreven in subparagraaf 2.2 van deze toelichting, is in de grondexploitatie rekening gehouden met het verhaal van eventueel aan derden te betalen tegemoetkomingen in schade als bedoeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en andere nadeelcompensatie.

4.4 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.4.1 Inspraak

In het voorheen geldende bestemmingsplan en in de Structuurvisie Green Park Aalsmeer is al uitgegaan van een herontwikkeling naar bedrijvenpark Green Park Aalsmeer met enkele voorzieningen. De herontwikkeling waar in het voorliggende bestemmingsplan van uit is gegaan is daardoor niet nieuw. Het houden van inspraak over het voorontwerpbestemmingsplan heeft daardoor geen directe toegevoegde waarde. Er is daarom afgezien van inspraak op het voorontwerp van dit bestemmingsplan. Wel konden burgers en bedrijven tijdens de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan reageren (zie paragraaf 4.4.3). Tijdens de periode van ter visie legging is ook een informatieavond georganiseerd.

4.4.2 Bro-partners

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde provinciale en rijksdiensten en andere instanties op 30 juli 2021.

De toezending is gedaan met het verzoek om binnen vier weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;
2. Hoogheemraadschap van Rijnland;
3. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord;
4. Steunpunt Monumenten en Archeologie (MOOI Noord-Holland);
5. Kamer van Koophandel voor Amsterdam e.o.;
6. Gasunie;
7. Liander;
8. PWN Noord-Holland;
9. Luchthaven Schiphol Group;
10. Brandweer Amstelland.

De instanties welke staan vermeld onder 2 t/m 6 en 8 t/m 9 hebben niet gereageerd, zodat mag worden aangenomen, dat het voorontwerp geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen. De instanties onder 1 en 7 hebben aangegeven geen aanleiding te zien voor inhoudelijke reactie.

De instantie welke staat vermeld onder 10 heeft inhoudelijk schriftelijk gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan:

- Opmerking: De brandweer heeft geen opmerkingen ten aanzien van externe veiligheid. Wel zijn er enkele aandachtspunten ten aanzien van (a) bereikbaarheid en bluswater en (b) bestrijdbaarheid bouwwerken:
  a. Uitgangspunt voor hulpverlening is dat het plangebied goed bereikbaar is voor de hulpdiensten en dat er voldoende bluswatervoorzieningen zijn. Informatie hierover staat in de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland 2019 en in het Bouwbesluit 2012 (en vanaf 2023 de Omgevingswet). Verzocht wordt om te zijner tijd de nadere uitwerking van de bereikbaarheid van het plan voor de hulpdiensten en de bluswatervoorziening met de brandweer af te (laten) stemmen.
  b. Bij de ontwikkeling van de bebouwing in het plangebied aspecten aan de orde komen die relevant

zijn voor de (brand)veiligheid en/of voor een mogelijke (repressieve) inzet van de hulpverlening. Bijvoorbeeld grote brandcompartimenten, systemen voor duurzame energie en/of specifieke voorzieningen voor brandweeroptreden zoals toetredingsvoorzieningen, brandweerpanelen of droge blusleidingen). Verzocht wordt om de de brandweer te betrekken bij de uitwerking van dergelijke ontwikkelingen.

- Reactie gemeente: Bij de herontwikkeling van het plangebied zal rekening worden gehouden met het toepassen van de door de brandweer genoemde aandachtspunten. Omdat de bouwplannen voor het plangebied en de herinrichtingsplannen voor de openbare ruimte nog nader worden uitgewerkt is nu helaas nog niet met zekerheid aan te geven welke maatregelen er op het gebied van (a) bereikbaarheid en bluswater en (b) bestrijdbaarheid bouwwerken zullen worden toegepast, hoe deze maatregelen precies worden vormgegeven en waar deze maatregelen eventueel in het plangebied zullen worden toegepast. De brandweer zal tijdig worden betrokken bij de nadere uitwerking van de plannen.

4.4.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 8 december 2023 tot en met 18 januari 2024 voor een ieder ter inzage gelegen. Op 11 december 2023 is een informatieavond voor omwonenden en andere belanghebbenden gehouden.

Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft een ieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. Gedurende deze periode is er 1 zienswijze ingediend. De binnengekomen zienswijze is beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen, welke onderdeel uitmaakt van het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan.

4.5 Handhaving

4.5.1 Uitvoerings- en handhavingsbeleid

Handhaving op het gebied van ruimtelijke ordening spitst zich toe op het gebruik van de gronden en opstallen, de maatvoering van bouwwerken en het uitvoeren van werken en werkzaamheden waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Handhaving kan kortweg worden omschreven als: elke handeling die er op is gericht de naleving van rechtsregels te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Handhaving is geen doel op zich maar draagt bij aan de realisatie van de ruimtelijke doelstellingen die met het bestemmingsplan worden beoogd en de bescherming van de verschillende belangen die worden gewaarborgd.

Een bestemmingsplan bevat daarom een handhavingsparagraaf. Hierin wordt een toelichting gegeven op de wijze waarop de gemeente het juridische normenkader van het bestemmingsplan handhaaft, dat door middel van de planregels in samenhang met de planverbeelding in het leven is geroepen.

Het niet naleven van een bestemmingsplan komt neer op het ondergraven van één van de meest waardevolle en invloedrijkste instrumenten van de gemeentelijke overheid. Daarnaast is het een inbreuk op en aantasting van de belangrijkste waarborgen die de burger en bedrijven op gemeentelijk niveau hebben. De maatschappij mag immers verwachten en eisen van de gemeentelijke overheid dat zij de regelgeving die zij in het bestemmingsplan heeft opgenomen ook zal handhaven. Het niet naleven en handhaven van het bestemmingsplan tast de geloofwaardigheid van de gemeente in het algemeen aan. Om deze redenen is het noodzakelijk het bestemmingsplannen te handhaven en te blijven handhaven.

De gemeente is verplicht om uitvoerings- (vergunningverlening) en handhavingsbeleid vast te stellen in een of meer documenten, waarin gemotiveerd wordt aangegeven welke doelen wij onszelf stellen bij de uitvoering en handhaving en welke activiteiten we daarvoor zullen uitvoeren. Deze verplichting is nu al opgenomen in het Besluit omgevingsrecht en komt ook in de Omgevingswet terug.

De gemeente heeft aan deze verplichting invulling gegeven in het actuele VTH beleidsplan, waarin zowel het uitvoerings- als het handhavingsbeleid is opgenomen. Deze nota beschrijft de visie, doelstellingen, prioriteiten, uitgangspunten en strategieën op het gebied van vergunningverlening, toezicht en

handhaving. Het is gebaseerd op een analyse van de problemen die zich kunnen voordoen met betrekking tot de naleving van de geldende wetgeving, waaronder dit bestemmingsplan. Een andere belangrijk uitgangspunt zijn de toepasselijke algemeen verbindende voorschriften, de beleidskaders en een analyse van inzichten, technieken en werkwijzen die gebruikt kunnen worden voor de uitvoering.

Het gehele uitvoerings- en handhavingsbeleid geeft ten minste inzicht in:

- De prioriteiten bij de uitvoering van voorgenomen activiteiten.
- De methodiek die de gemeente gebruikt om te bepalen of gestelde doelen worden bereikt.
- De objectieve criteria voor het beoordelen van aanvragen voor en beslissingen over een omgevingsvergunning en het afhandelen van meldingen.
- De werkwijze bij vergunningverlening en het afhandelen van meldingen.
- De afspraken die door de gemeente met de Omgevingsdienst en met de organen die belast zijn met de strafrechtelijke handhaving zijn gemaakt.
- De wijze waarop het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de betrokken wetten bepaalde wordt uitgeoefend om de gestelde doelen te bereiken.
- De wijze waarop bestuurlijke sancties en de termijnen die bij het geven en uitvoeren daarvan worden gehanteerd en de strafrechtelijke handhaving onderling worden afgestemd, waarbij tevens aandacht wordt besteed aan de aard van de geconstateerde overtredingen.
- De wijze waarop de gemeente handelt na overtredingen die zijn begaan door of in naam van de eigen gemeente of van andere organen behorende tot de overheid.

In de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's worden deze prioriteiten vertaald in daadwerkelijke activiteiten. Jaarlijks evalueren we de uitgevoerde inspanningen en toetsen we de bijdrage aan de beleidsdoelstellingen. Doen we nog de juiste dingen op de juiste wijze of signaleren we ontwikkelingen die een aanpassing van het (ruimtelijke) beleid vragen? Het uitvoeringsprogramma, jaarverslag en de evaluatie worden toegestuurd aan de gemeenteraad.

4.5.2 Handhavingsopgave

Voor deze paragraaf is het van belang of er momenteel in het plangebied strijdige en illegale functies aanwezig zijn. Dat is voor zover bekend niet het geval.

Hoofdstuk 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED

5.1 Ruimtelijke karakteristiek

5.1.1 Het plangebied in groter verband

Het plangebied is gelegen in het noorden van de gemeente Aalsmeer. Het beslaat het grootste deel van deelgebied 4 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer (GPA). Dit bedrijventerrein bestaat uit verschillende deelgebieden en heeft een totale omvang van circa 100 hectare. In de afgelopen jaren hebben zich, verspreid over het bedrijventerrein, al verschillende bedrijven op GPA gevestigd en een deel van de weginfrastructuur is aangelegd. Een deel van de aanwezige bedrijven is gericht op de sierteeltsector maar niet-sierteeltgerelateerde bedrijven komen ook voor. Momenteel is circa 1/3 van het bedrijventerrein in gebruik. De resterende gronden worden in de komende jaren uitgegeven en/of ontwikkeld.



Afbeelding: Deelgebied 4 in groter verband (bron: https://earth.google.com/)

Het is de bedoeling dat de Middenweg in de toekomst volledig als gebiedontsluitingsweg van bedrijventerrein GPA gaat fungeren doordat deze weg aansluit op op- en afrit U15 van de provinciale weg N201. De Middenweg kent nu nog een deels slingerend verloop maar is ter hoogte van de deelgebieden 5 en 7 tussen de Machineweg en de N201 al volledig conform het beoogde profiel. Het gedeelte van de Middenweg ten westen van de N201 zal in een later stadium recht worden getrokken en geherprofilieerd.

Deelgebied 4 ligt centraal op het bedrijventerrein GPA, tussen de de Aalsmeerderweg, de Burgemeester Brouwerweg (N201), de Middenweg en de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg.

Iets ten noorden van het plangebied ligt de Hoge Dijk. Deze dijk vormt de begrenzing van de droogmakerij waarbinnen het bedrijventerrein GPA zich bevindt. Aan de andere zijde van de de dijk bevindt zich een deel van de bovenlanden langs de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Direct ten noorden van het plangebied loopt de Aalsmeerderweg. Deze rechte polderweg met bebouwingslint ligt tussen de diverse deelgebieden van het bedrijventerrein. Het bebouwingslint wordt voornamelijk gebruikt

voor wonen in vorm van vrijstaande en dubbele woonhuizen met bijgebouwen. Een deel van de bijgebouwen achter de woongebouwen heeft nog een bedrijfsmatige functie.

Het gebied ten oosten van het plangebied wordt begrensd door de N201 met daarachter deelgebied 5 van het bedrijventerrein. Deelgebied 5 vormt samen met een gedeelte van deelgebied 7 en een strook van deelgebied 4 het centrumgebied Green Square.

Direct ten zuiden van het plangebied ligt de gebiedsontsluitingsweg Middenweg met de bijbehorende groen- en waterstructuur. Aan de overzijde van deze weg bevindt zich deelgebied 6 met daarin het karrenterrein van Royal FloraHolland. Het gebied ten westen van het plangebied wordt tenslotte gevormd door deelgebied 3. Direct ten westen van de verbindingsweg tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg is in dat deelgebied een waterpoel met groenstroken aangelegd.

5.1.2 Beschrijving deelgebieden

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan omvat globaal de volgende twee gebiedsdelen:

1. het gebied tussen het toekomstige tracé van de Middenweg en de toekomstige bufferzone ten zuiden van de Aalsmeerderweg;
2. de achterste gedeeltes van het zuidelijke polderlint van de Aalsmeerderweg en de de toekomstige bufferzone.

De genoemde gebiedsdelen zijn zowel qua ruimtelijke functie als uitstraling in de meeste gevallen duidelijk van elkaar te onderscheiden.



Afbeelding: Kenmerkende gebiedsdelen (bron: https://earth.google.com/)

Het gebied tussen het toekomstige tracé van de Middenweg en de toekomstige bufferzone ten zuiden van de Aalsmeerderweg

Het grootste gebiedsdeel in het plangebied betreft een voormalig glastuinbouwgebied met diepe, langgerekte percelen achter het polderlint van de Aalsmeerderweg. De percelen lopen door tot aan de Middenweg. De meeste kassen zijn in de afgelopen jaren gesloopt en het gebied is in gebruik door enkele bedrijfsfuncties. Aan de westkant van het gebied zijn enkele wat oudere bedrijfsgebouwen aanwezig, terwijl aan de oostkant in 2022 en 2023 nieuwe bedrijfsgebouwen zijn gerealiseerd (o.a. een nieuw distributiecentrum voor Intratuin). De overige percelen zijn braakliggend of in gebruik ten behoeve van Schipholparkeren.



Afbeelding: Het gebied tussen het toekomstige tracé van de Middenweg en het polderlint Aalsmeerderweg . gezien vanaf de N201 me rechts het distributiecentrum van Intratuin(bron: www.google.nl/maps)

De percelen die nog in gebruik zijn hebben in de meeste gevallen een ontsluiting via de Middenweg.

De achterste gedeeltes van het zuidelijke polderlint van de Aalsmeerderweg en de de toekomstige bufferzone

De Aalsmeerderweg is één van de polderlinten van Aalsmeer. De Aalsmeerderweg is ontstaan na de droogmaking van de Oosteinderpolder en de aanleg vond plaats in 1866. Aalsmeerderweg heeft van de linten het breedste wegprofiel. De oorzaak hiervan is gelegen in het feit dat naast de weg de spoorlijn Aalsmeer-Bovenkerk was gelegen. Het baanvak Aalsmeer-Oost, dat voor het goederenvervoer niet meer nodig was, werd in 1951 opgebroken en gesloten. Het spoorlijntje Aalsmeer-Aalsmeer-oost werd in 1972 gesloten. Op het voormalige spoorlijn tracé ligt nu een vrijliggend fietspad. Langs deze weg liggen (aan beide zijden) diverse (voormalige) agrarische bedrijfswoningen die nog herinneren aan de vroegere agrarische functie van dit gebied.

Een deel van de lintbebouwing ten zuiden van deze weg grenst aan het plangebied waarbij de achterste delen van de percelen zich in het plangebied bevinden. Deze delen zijn in gebruik als tuin of erf en enkele percelen zijn bebouwd met schuren en (voormalige) kleinschalige bedrijfsgebouwen. Achter een deel van de percelen is al een watergang met een gedeeltelijke groene grondwal aanwezig, als onderdeel van de bufferzone tussen de woonbebouwing en en het toekomstige bedrijventerrein.

5.1.3 Gebiedswaarden

De gebiedswaarden komen voort uit de ontstaansgeschiedenis van het plangebied. Dit kan zijn als gevolg van natuurlijke invloeden of menselijk ingrijpen en bieden inzicht in de verschillende perioden uit het verleden. De waarden worden ingezet ter verrijking van de ruimtelijke kwaliteiten en het uitdragen van de plaatselijke identiteit. De waarden zijn uit te splitsen in landschappelijke-, cultuurhistorische-, archeologische- of aardkundige waarden.

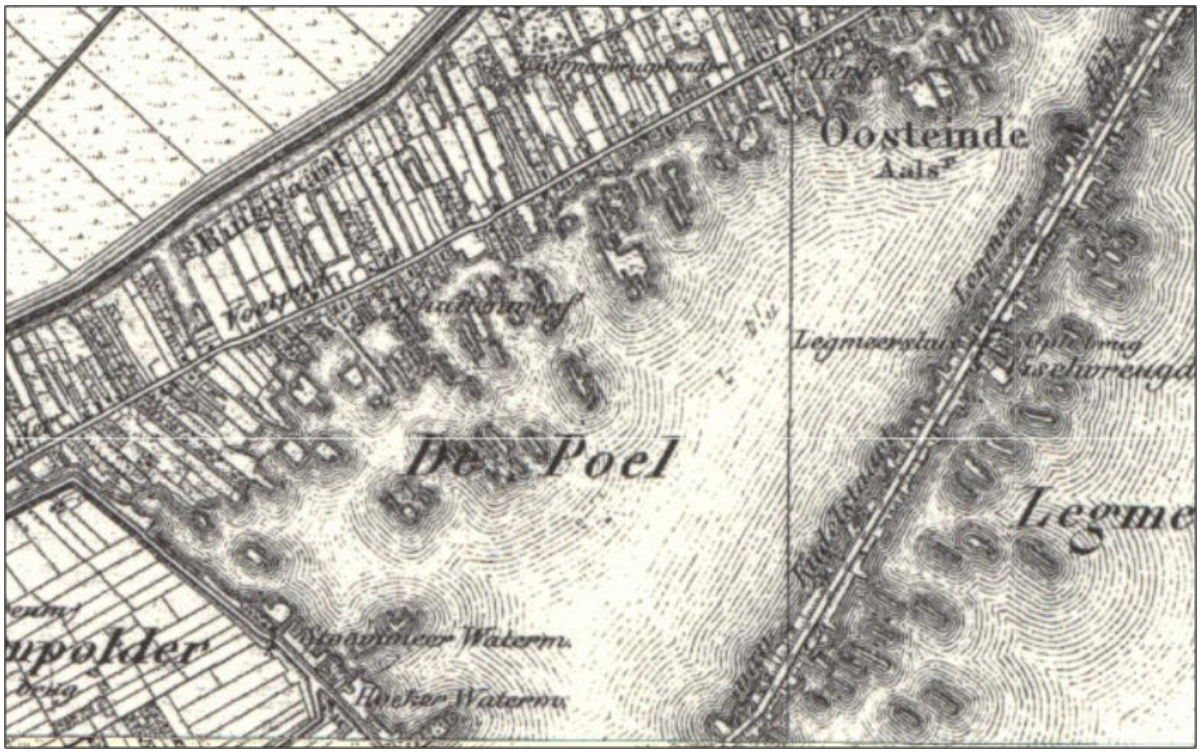
De Globale Cultuurhistorische Analyse, 'Gebroken landen, geheelde gronden' (zie paragraaf 6.4.10) geeft inzicht in de ontstaansgeschiedenis van het plangebied. Op basis van de historische ontwikkelingen is in Aalsmeer onderscheid te maken in de Bovenlanden (veengebieden) en de droogmakerijen (polderlandschap). Dit onderscheid is in hoge mate bepalend voor de ruimtelijke structuur en geleding van Aalsmeer en is te herleiden tot de geomorfologie (bodemgesteldheid, waterhuishouding, hoogteligging) en ontginningsstructuur.

Aalsmeer kent van oudsher een intensief en pluriform grondgebruik, veroorzaakt door de

verscheidenheid in bodemopbouw, waterhuishouding en de grondslag voor het ontstaan van nederzettingen. Ondanks de menselijke ingrepen (ontginningen, veranderingen in de waterhuishouding en intensief grondgebruik) zijn de kenmerken van een hoogwaardige landschap en structuur nog steeds aanwezig en herkenbaar.

De stedelijke en landschappelijke opbouw en ruimtelijke structuur kunnen als document van een langdurige en boeiende geschiedenis worden aangeduid.

Tot de Bovenlanden behoren de veengronden hoofdzakelijk aan de noordzijde van Aalsmeer. Het Aalsmeerse veengebied werd al sinds 1000 na Christus ontgonnen. Er werden sloten gegraven om de afwatering te bevorderen en hoger gelegen kaden aangelegd om de verbinding met de buitenwereld te verbeteren en droge voeten te houden. De daarbij verkregen kaden dienden als voetpaden waarlangs, op een verhoogd gedeelte, de woningen werden gebouwd. Zo ontstonden langgerekte lintdorpen, waarvan de ten noorden van het plangebied gelegen Oosteinderweg een voorbeeld is. Loodrecht op dit bewoningslint ontstonden smalle, langgerekte kavels, met daartussen sloten voor de ontwatering. Als gevolg van het zakkende veen moesten steeds meer afwateringsslootjes richting de nog niet drooggelegde Haarlemmermeer en de (Oosteinder)Poel aangelegd worden. Door het uitbaggeren van deze sloten en afkalving van de randen, zijn hier in de loop der tijd relatief brede sloten ontstaan.



Afbeelding: kaartbeeld Oosteinderpoel voor de inpoldering in 1865 (bron: www.topotijdreis.nl)

Het plangebied maakt onderdeel uit van de Oosteinderpoelpolder. De Oosteinderpoelpolder was tot aan de inpoldering in 1865 een meer dat vanaf de 14de eeuw was ontstaan tussen Oosteinderweg en de Legmeerdijk door het afgraven van turf (veen). Turf was indertijd een belangrijke brandstof voor woningen. Door ontgravingen en inklinking van het veen zakte de bodem waardoor steeds meer natte moerasgebieden ontstonden die als gevolg van storm tot grotere meren uitgroeiden.

De Oosteinderpoelpolder werd vanaf 1865 drooggelegd door middel van een stoomgemaal dat het water uit de polder bij de Pontweg afvoerde naar het water van de Ringvaart. Na de droogmaking werd de polder ingericht door de aanleg van kaarsrechte (polder)wegen als de Aalsmeerderweg en de Machineweg. De Machinegweg, welke in het verlengde van het oorspronkelijke stoomgemaal lag, werd vernoemd naar het stoomgemaal. De lange kavels werden gebruikt voor agrarische doeleinden, eerst als weiland en vanaf 1920 voor kassen.



Afbeelding: kaartbeeld Oosteinderpoelpolder rond 1890 (bron: www.topotijdreis.nl)

De ontstaansgeschiedenis geeft inzicht in de waardering van verschillende kernkwaliteiten.

Landschappelijke en natuurlijke waarden

Volgens de Geomorfologische kaart wordt het plangebied gekenmerkt als vlakte van getijafzetting.

Uit de gegevens van de Regiegroep Natura 2000 Nederland blijkt dat er in en direct rond Aalsmeer geen Natura 2000 gebieden aanwezig zijn. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn Botshol (circa 8 kilometer) en Nieuwkoopse Plassen en De Haeck (circa 12 kilometer). Uit de provinciale Omgevingsverordening blijkt verder dat er geen Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aanwezig is in het plangebied van het bestemmingsplan. Wel zijn enkele stroken tussen de Oosteinderweg en de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder aangewezen als NatuurNetwerk Nederland maar deze stroken bevinden zich op ruime afstand. Het deel van de Hoge Dijk ten westen van de N201 is aangewezen als ecologische verbindingszone. Deze verbindingszone bevindt zich op meer dan 200 meter afstand.

In het plangebied zijn geen gronden met natuurlijke en/of landschappelijke waarden op regionaal, provinciaal of landelijk niveau aanwezig. Er hoeft in het bestemmingsplan daarom geen specifieke rekening te worden gehouden met natuurlijke en landschappelijke waarden.

Cultuurhistorische waarden

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland geeft een overzicht van waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische elementen en structuren: landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken.

Het plangebied is gelegen in een zone die behoort tot het droogmakerijlandschap. Een droogmakerij is een bemalen gebied (polder) dat van oorsprong een meer, een ander groot open water of grasland was

Het droogmakerijlandschap wordt in dit geval gevormd door de Noorder Legmeerpolder, de

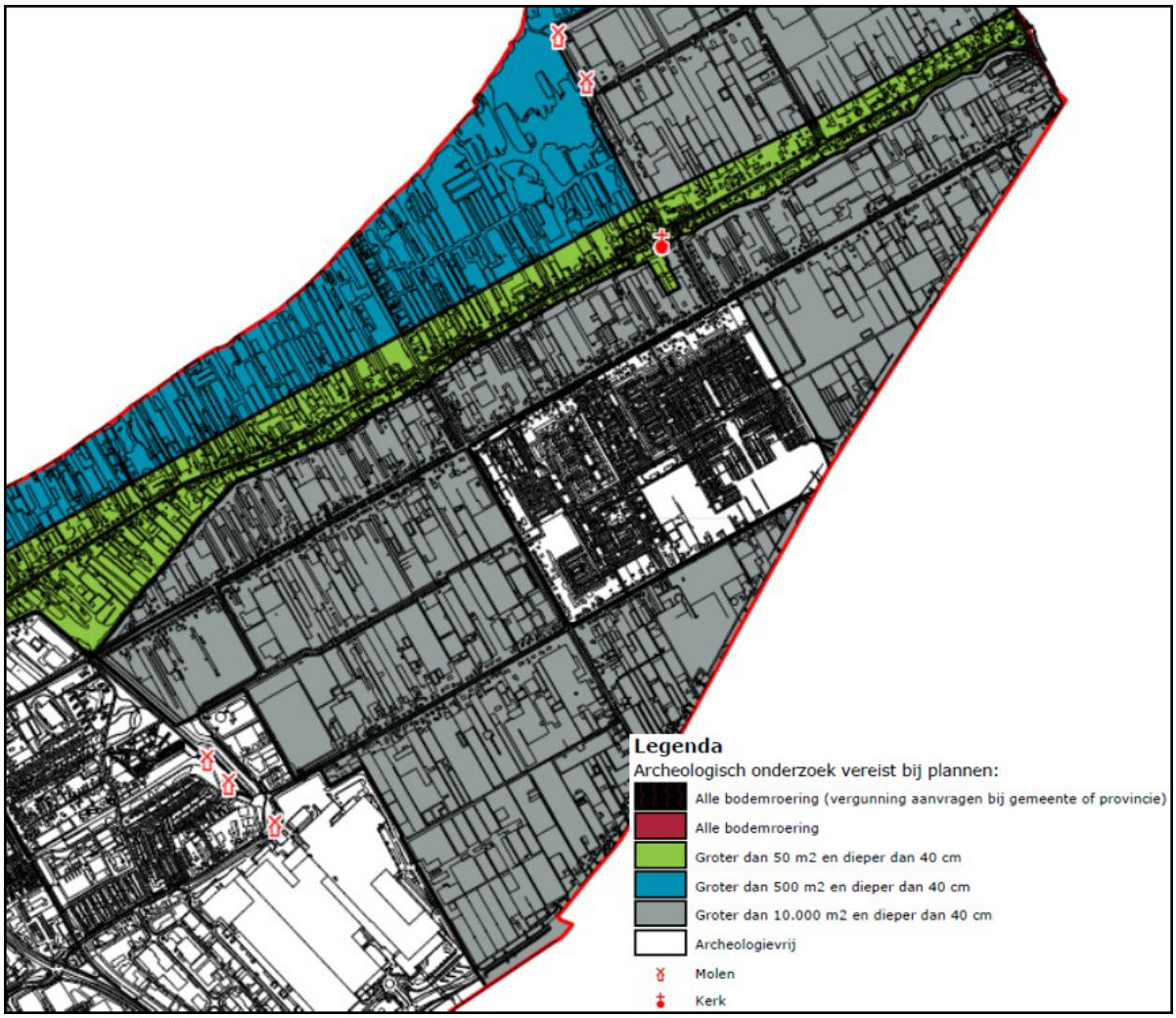
Oosteinderpoelpolder en de Zuiderlegmeerpolder. De droogmakerijen zijn in de loop der tijd verdicht met een verzameling van woonbebouwing, bedrijven(terreinen) en kassen. De hoofdrichtingen van de polders zijn nog zichtbaar in de verstedelijking. Ook vormen de polders een contrast met de hoger gelegen dijken en bovenlanden.

Binnen het plangebied zijn met uitzondering van de aangrenzende polderweg Aalsmeerderweg weinig restanten zichtbaar die refereren aan de ligging in een droogmakerijlandschap. Het plangebied is in het verleden grotendeels in gebruik geweest als glastuinbouwgebied. Wel is de verkavelingsopzet van diepe percelen op de meeste percelen nog zichtbaar. Het gebied is als geheel echter van lage cultuurhistorische waarde.

Binnen het plangebied bevinden zich geen rijks of provinciale monumenten in de zin van de Erfgoedwet. Er is in en nabij het plangebied ook geen sprake van een gemeentelijk monument.

Archeologische waarden

In de op 24 juni 2010 vastgestelde gemeentelijke 'Beleidsnota Archeologie' en de bijbehorende 'Archeologiekaart' heeft de gemeente uiteen gezet op welke wijze zij verantwoordelijkheid neemt voor het eigen bodemarchief. Voor het plangebied geldt een (geringe) archeologische verwachtingswaarde. In een gebied met een dergelijke verwachting is het bij plannen groter dan 10.000 m² en bij grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 centimeter beneden maaiveld in het kader van ruimtelijke planvorming verplicht om archeologisch verkennend onderzoek te verrichten. Het doel van het onderzoek is het vaststellen of er sprake is van archeologische vondsten en of de ontwikkelingen nadelige gevolgen hebben voor de bescherming en het behoud van dit archeologisch erfgoed.



Afbeelding: Uitsnede beleidskaart Archeologie gemeente Aalsmeer

5.2 Functioneel gebruik

5.2.1 Bedrijven

In het plangebied bevinden zich momenteel de volgende bedrijven:

- “W. Plomp Vleesverwerkingsbedrijf aan Aalsmeerderweg 74 (Vleesverwerking)
- "Autlolania” aan Aalsmeerderweg 76 (autohandelaar);
- "Premium Import Japan" aan de Aalsmeerderweg 82 (autodealer)
- "Packwalk Hondenuitlaatservice" aan de Aalsmeerderweg 94 (hondenuitlaatservice/dierentrainer);
  “Hops Car Company BV” aan de Aalsmeerderweg 98B (autobedrijf);
- "Boomstam-tafels.com" aan de Aalsmeerderweg 98-G (meubelmaker en showroom);
- "Kiko auto's" aan de Aalsmeerderweg 100-2 (autohandelaar);
- "Loodgietersbedrijf A. Meijer" aan de Aalsmeerderweg 102 (loodgieter);
- "Transvorm Systeem Design B.V." aan de Aalsmeerderweg 116A (meubelmaker);
- “Jac. Kooij en Zn. B.V.” aan de Middenweg 1 (staalconstructiebedrijf);
- “Twinpack B.V.” aan de Middenweg 5 (groothandelsbedrijf emballage);
- “Sky-Park/QuickParking” aan de Middenweg 7 (Schipholparkeren);
- "Parkos" aan de Middenweg 11 (Schipholparkeren);
- “Intratuin Groencentrum b.v.” aan de Andorraweg 1 (distributiecentrum);
- “Kanjers Vastgoed” aan de Andorraweg 2 (distributiecentrum);
- "SQLBrander.nl B.V." aan de Andorraweg 8 (databasebeheerbedrijf).

Deze bedrijven zijn conform het geldende planologische regime en/of vergunningen in het plangebied gevestigd.

Het gebruik als vleesverwerkingsbedrijf ter plaatse van Aalsmeerderweg 76 is beëindigd zodat hier geen sprake meer is van bedrijfsactiviteiten.

5.2.2 Agrarisch

In het plangebied bevindt zich een tweetal stroken achter Aalsmeerderweg 94 en achter Aalsmeerderweg 132-134 waarop in het verleden tuinlandbouw heeft plaatsgevonden. De betreffende stroken zijn inmiddels niet meer in gebruik alstuinlandbouw maar onderdeel van de tuinen en erven van de woningen op de Aalsmeerderweg.

5.2.3 Wonen

In het plangebied bevinden zich enkele achterpercelen van grondgebonden eengezinswoningen in het woonlint van de Aalsmeerderweg. Op de achterpercelen bevinden zich verder geen woningen maar alleen bijgebouwen (zonder woonfunctie) en (voormalige) bedrijfsgebouwen (zie paragraaf 5.2.1).

5.2.4 Verkeer en vervoer

Ontsluiting

Het plangebied wordt ontsloten via de Middenweg. De Middenweg is een gebiedsontsluitingsweg die aan de westzijde is verbonden met de Noordvork, welke samen met de Middenweg onderdeel uitmaakt van de lokale infrastructuur van Aalsmeer. Aan de oostzijde van het plangebied staat de Middenweg in directe verbinding met de Burgemeester Brouwersweg (N201), welke Aalsmeer verbindt met de rijkswegen A4 en A5.

Het langzaam verkeer wordt net als het gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Middenweg.

Parkeren

Het parkeren vindt volledig plaats op eigen terrein.

5.2.5 Natuur en groen

Binnen het plangebied is voornamelijk braakliggend terrein aanwezig in de vorm van voormalig agrarisch gebied. Openbare groenvoorzieningen ontbreken, evenals (beschermde) natuurgebieden.

5.2.6 Water

Het plangebied is gelegen in de Oosteinderpoelpolder. Deze polder is een droogmakerij met een gemiddeld maaiveldniveau van 4,12 m – NAP. In het peilgebied wordt een peil gehanteerd van 5,0/5,1 meter – NAP. Een goed waterbeheer (met name het waterkwantiteitsbeheer) is een belangrijke randvoorwaarde voor de verschillende functies in de polder. Doordat het plan deels uitgaat van een herontwikkeling van de locatie zullen er in waterhuishoudkundige zin enkele aanpassingen gaan plaatsvinden.

In en nabij het plangebied bevinden zich enkele watergangen langs de Middenweg en ter plaatse van de toekomstige bufferzone. Binnen de plangrenzen bevindt zich geen waterkering en het plangebied is evenmin gelegen in de beschermingszone van een waterkering.

5.2.7 Kabels en leidingen

In het plangebied bevindt zich geen planologisch relevante verbinding of leiding.

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 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 15 september 2020 vastgesteld. Met de NOVI wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk.

De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, inclusief de opgaven die daaruit zijn afgeleid. Waar op deze opgaven een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is, geeft de NOVI richting. Op andere onderwerpen wordt naar sectoraal beleid verwezen. De NOVI is continu aanpasbaar.

Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in vier prioriteiten. Op deze prioriteiten worden beleidskeuzes gemaakt. De vier prioriteiten zijn:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden;
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken;
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

De beoogde herontwikkeling heeft betrekking op het behouden van het groeipontenieel en past binnen de NOVI.

6.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Deze Amvb was gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.
De inwerkingtreding van de Amvb heeft gefaseerd plaatsgevonden. Op 1 oktober 2012 is nog een aantal onderwerpen toegevoegd waaronder de Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het decentraliseren van beslissingsbevoegdheid. Om die reden bevat de SVIR een beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en bevat de Amvb Ruimte minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar de Amvb Ruimte bepalingen bevat aangaande gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of

bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

6.2.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB), die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 is een wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijziging is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Bestemmingsplannen dienen deze verlaagde toetshoogtes in acht te nemen. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (wgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" is een nieuw instrument naast het reeds bestaande wgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke toetshoogtes; deze zijn opgenomen in een nieuwe kaart in bijlage 4a bij het LIB.

De procedures voor een wgb en een radaradvies gelden allebei afzonderlijk van elkaar maar kunnen ook samenvallen wanneer verschillende toetsvlakken worden doorsneden. De genoemde beperkingen betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

Op 1 januari 2018 is het LIB gewijzigd in werking getreden. De regelwijziging ziet op een eigen bevoegdheid voor het lokaal bestuur om binnen bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen. In het gebied binnen zone 4 blijft wel de grens van 25 woningen per bouwplan en van drie woningen in de lintbebouwing gehandhaafd. In het bestaand stedelijk gebied tussen de grens van zone 4 en de 20 Ke-contour (zone 5) gelden nu en ook onder het regime van het nieuwe LIB geen kwantitatieve beperkingen aan woningbouw. In het landelijk gebied is in het LIB een verbod op nieuwe woningbouwlocaties verankerd (art. 2.2.1d lid 1). Daarnaast motiveren gemeenten in de toelichting op haar besluit de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen (art. 2.2.1d lid 2). Dit zogenaamde 'rekenschap geven' is nader geborgd in de Provinciale Omgevingsverordening van Noord-Holland.

Relevantie plangebied

Het voorliggende plan valt geheel binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB en grotendeels binnen het beperkingengebied voor (beperkt) kwetsbare objecten.



Afbeelding: LIB overzichtskaart beperking bebouwing, zone 3 is weergegeven met een oranje kleur (bron: www.https://lib-schiphol.nl/)

Als gevolg van veiligheidsnormen in verband met het gevaar op vliegtuigongelukken gelden in het verlengde van de start- en landingsbanen van Schiphol beperkingen voor wat betreft toegestane bebouwing. In beginsel zijn hier geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan behoudens bestaand gebruik. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten met een kantoor- of bedrijfsfunctie zijn wel mogelijk maar alleen als het aantal werknemers dat er verblijft niet meer dan 22 per hectare bedraagt.Ook is herstructurering van een gebied mogelijk met objecten met een kantoor- of bedrijfsfunctie mits dit niet leidt tot een toename van het aantal werknemers per hectare binnen dit gebied. Uitzondering hierop is alleen mogelijk via een verklaring van geen bezwaar. Het plangebied ligt voor een aanzienlijk deel in de zone waar beperkingen voor kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten gelden. In deze zone (zone 3) zijn dus de voorgaande beperkingen van kracht.

Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, en artikel 2.2.2.a van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 en 4a bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De hoogtes zijn gerelateerd aan het N.A.P. In het kader van het LIB geldt hier een toets bouwhoogte van 16 (noordoosten) tot 26 meter (zuidwesten). Voor de toetshoogtes radar geldt een hoogte van 36 oplopend tot 38 meter. In onderhavig bestemmingsplan worden, mede gelet op het gemiddeld maaiveldniveau van 4,12 m – NAP, geen bouwhoogtes toegestaan die boven deze radar- of toetshoogten uitkomen.



Afbeelding: maatgevende bouwhoogtes ter hoogte van het plangebied (bron: www.https://lib-schiphol.nl/)

Voor het plangebied gelden tevens beperkingen ten aanzien van geluidgevoelige objecten. Het gehele plangebied ligt namelijk binnen zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit. In dit bestemmingsplan

worden geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk gemaakt binnen zone 4 van het LIB.

Tenslotte ligt het plangebied volledig binnen de zone waar geen nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen) zijn toegestaan. Het bestemmingsplan maakt dergelijke functies niet mogelijk.

6.3 Provinciaal en regionaal beleid

6.3.1 Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid

De 'Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid' is op 19 november 2018 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld (en in werking vanaf 7 december 2019).

De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuurinclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

In de visie zijn vijf bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving.

- Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
- Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
- Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
- Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector staat centraal.

Aalsmeer en omgeving maakt onderdeel uit van het Centrum Greenport Aalsmeer. Dit is een specifieke economische concentratie, als internationaal centrum van sierteelt. De Greenport is een belangrijke motor van de nationale economie.

PlanMER

Het PlanMER brengt in beeld welke kansen en risico's de omgevingsvisie biedt voor de leefomgeving. De algemene conclusie is dat de ontwikkelprincipes in de omgevingsvisie de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt bedrijvigheid mogelijk en is in overeenstemming met de Omgevingsvisie.

6.3.2 Omgevingsverordening NH2022

De Omgevingsverordening NH2020 is op 22 oktober 2020 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland (in werking vanaf november 2020). Nadien is de Omgevingsverordening enkele malen gewijzigd en herzien. De meest recente versie is de op 11 januari 2024 in werking getreden Omgevingsverordening NH2022.

In de Omgevingsverordening is de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 vertaald in in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Voor het plangebied zijn de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, bodemsanering en LIB5 zone Schiphol relevant.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

De herontwikkeling van deelgebied 4 is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. In subparagraaf 6.3.3 is de in juni 2017 door de MRA vastgestelde Uitvoeringsstrategie “Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017-2030; Plabeka 3.0” beschreven. Zoals in een brief van 5 juli 2017 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland is aangegeven voldoet de Uitvoeringsstrategie aan de vereisten van de provincie ten aanzien van regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen van bedrijventerreinen en kantoren, als bedoeld in de PRV (de voorganger van de Omgevingsverordening) . Het voorliggende bestemmingsplan past binnen deze Uitvoeringsstrategie doordat conform de harde planvoorraad binnen het plangebied enkele nieuwe bedrijgskavels mogen worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan is voor wat betreft deze bedrijfskavels daarmee ook in overeenstemming met de Omgevingsverordening.

Bodemsanering

In de Omgevingsvisie NH2050 is de doelstelling opgenomen om de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Dat betreft onder meer ontwikkelingen in de ondergrond. Randvoorwaarde is dat overal wordt voldaan aan de wettelijke basiskwaliteit voor een gezonde en veilige leefomgeving voor mens, plant en dier. In de verordening zijn daarom regels opgenomen in geval van een bodemsanering. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op bodem.

LIB5 zone Schiphol

Het plangebied ligt geheel binnen de 20 Ke-contour. Voor zover het ruimtelijk plan nieuwe woningen toestaat wordt in de toelichting op dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen. Gedeputeerde Staten kunnen nadere regels stellen ten aanzien van deze toelichting .

Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op woningen. Er hoeft dan ook geen rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer.

Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan de regels van de provinciale Omgevingsverordening.

6.3.3 Uitvoeringsstrategie “Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017-2030; Plabeka 3.0”

De op 23 juni 2017 door de Metropoolregio Amsterdam vastgestelde Uitvoeringsstrategie (US 3.0) van de Metropoolregio Amsterdam richt zich op een gezonde kantoren- en bedrijventerreinmarkt in de gehele Metropoolregio. Daar waar in eerdere Plabeka-afspraken met succes de reductie van het planaanbod centraal stond, is nu gekozen voor meer flexibiliteit zodat in regionaal verband goed ingespeeld kan worden op de economische dynamiek. Het doel is om voldoende ruimte én kwaliteit van werkmilieus in de MRA te creëren, om zo bij te dragen aan de internationale concurrentiepositie van de MRA.

Economische vooruitzichten MRA

De MRA behoort binnen Nederland tot de economisch goed presterende regio's. Zowel in bevolking als in banen wordt op langere termijn een groei verwacht die op of boven die voor Nederland als geheel ligt. Maar binnen de MRA nemen de verschillen toe. De werkgelegenheid groeit hard in Amsterdam en in iets mindere mate in Amstel-Meerlanden (met name Haarlemmermeer), maar daar staat een krimp tegenover in de regio's Haarlem en Gooi en Vechtstreek. De behoefte aan bedrijventerreinen is lager in vergelijking tot de periode voor de crisis en op de kantorenmarkt is er een flinke leegstand, al neemt die in sommige deelregio's snel af en met name in Amsterdam. Kwalitatief is – mede onder invloed van schaalverkleining in het bedrijfsleven, digitalisering en verduurzaming - een toenemende populariteit waar te nemen van meer gemengde multifunctionele gebieden: centrumgebieden, gemengde woon-werklocaties, knooppuntlocaties en third places als koffiegelegenheden en dergelijke – in vergelijking tot traditionele, meer monofunctionele en op functiescheiding gerichte formele werklocaties (bedrijventerreinen en formele kantorenlocaties). De toenemende vraag naar multifunctionele gebieden vertaalt zich in de US3.0 onder meer in een flinke transformatie-opgave voor zowel kantoren als bedrijventerreinen, als substantieel en min of meer nieuw element in de US3.0.

Ten aanzien van de regio Amstelland-Meerlanden is aangegeven dat deze regio zich binnen de MRA onderscheidt dankzij haar goede bereikbaarheid en internationale aantrekkingskracht op burgers en bedrijven. De Mainport Schiphol en de Greenport Aalsmeer zijn belangrijke economische trekkers en bieden o.a. kansen aan de sectoren Logistiek en Agrofood. Ook in de zakelijke dienstverlening is de regio sterk.

Kantoren

Tot 2030 wordt in de MRA een uitbreidingsvraag verwacht in het 'hoge' scenario van een kleine 0,5 mln. m², waarvan ruim de helft in Amsterdam, gevolgd door een flink deel in Amstelland-Meerlanden. Het betreft overigens de vraag naar formele locaties, goed voor ongeveer de helft van de markt. Er is dus ook een niet-geraamde vraag in de aan belang winnende informele milieus (gemengde woon-werkmilieus).

Er stond ten tijde van US 3.0 nog ruim 1,4 mln. m² leeg in de regio, maar voor ca. 1 mln. m² werd verwacht dat die zou worden getransformeerd. Oude kantoren, die qua locatie, indeling en duurzaamheid niet meer aansluiten op de marktvraag verdwijnen hierdoor van de markt en er komt ruimte om de voorraad te vernieuwen en er ontstaat ook een vervangingsvraag. Als alle kantorenplannen worden gerealiseerd en de transformatie zijn beslag krijgt, neemt in het hoge scenario de leegstand per saldo met ca. 0,1 mln. vierkante meter af, waarmee de MRA gemiddeld op een leegstand van ca. 10% komt. Die afname mag bescheiden lijken, maar er is wel degelijk veel bereikt als dit wordt afgezet tegen een planvolume dat ten tijde van Plabeka-1 ruim 5 mln. m² groot was. Het is bovendien denkbaar dat de transformatie sneller gaat – vanwege de druk op de woningmarkt – en dat de vraag hoger uitvalt, onder andere onder invloed van de brexit. Dan komt de 8% (als ruime maat voor de) frictieleegstand mogelijk binnen bereik.

Er zijn nog ruim voldoende plannen in alle deelgebieden om in de vraag te kunnen voorzien. De deelregio's kunnen binnen deze kaders zelf een nadere, maatwerk-segmentering aanbrengen. Voor Amsterdam en Amstel-Meerlanden zijn de internationale kansen hierbij relevant. Naast de reguliere ontwikkeling is de brexit hierbij een bijzondere kans die nog niet in de behoefteraming is verwerkt.

In de US3.0 is gesignaleerd dat de groei van de MRA en van Amsterdam in het bijzonder, onder andere in relatie tot de Brexit, wel eens tot extra kantorenvraag zou kunnen leiden. De marktvraag ziet er voor de korte termijn namelijk bijzonder gunstig uit en kan zich buiten de bandbreedte van de behoefteraming (Ecorys plus al overeengekomen extra ruimte) begeven. Afgesproken is de marktvraag leidend te laten zijn en deze goed te monitoren, zodat tijdig gesignaleerd wordt of er eventuele tekorten in specifieke segmenten dreigen.

In het voorliggende bestemmingsplan voor deelgebied 4 van GPA zijn geen zelfstandige kantoren voorzien. Binnen deelgebied 4 zijn wel kantoren in de zone langs de N201 voorzien maar deze zone maakt geen onderdeel van het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan. Deze zone zal worden meegenomen in de herontwikkeling van Green Square.

Bedrijventerreinen

De toekomstige uitbreidingsvraag naar 'droge' bedrijventerreinen (niet zijnde zeehaventerreinen) is voor de MRA geraamd op 450 ha in het 'hoge' scenario. Daarnaast is het voornemen om ruim 500 ha bedrijventerrein te gaan transformeren, vooral in Amsterdam en Zaanstad. Als gevolg daarvan wordt een vervangingsvraag van 30% voorzien. Tegenover die behoefte (uitbreidings- en vervangingsvraag) staat een uitgeefbare voorraad en harde plannen die – zonder verdeling naar segmenten en regio's – ruim voldoende is op MRA-schaal. De verschillen tussen regio's zijn echter aanzienlijk: Amsterdam zal voor de uitplaatsing een beroep moeten doen op de andere deelregio's en ook IJmond heeft onvoldoende ruimte, tenzij er in de bestaande natte of droge terreinen ruimte beschikbaar komt. In relatieve zin kent Almere-Lelystad het grootste overschot; hier wordt de ingezette lijn die is gericht op het beheerst terugbrengen van de planvoorraad gecontinueerd. Andere overschotten zijn in relatieve zin kleiner en kunnen een rol vervullen in de opvang van de te verwachten uitstroom van de te transformeren terreinen in Amsterdam. De transformatieopgave is ambitieus en stelt gemeenten en regio voor grote uitdagingen. Alleen bedrijventerreinen die goed zijn ontsloten, die een hoge ruimtelijke kwaliteit kennen, en die – onder meer qua kavelgrootte en parkmanagement – in weten te spelen op de marktvraag, kunnen een grote ruimtevraag verwachten.

Voor de regio Amstelland-Meerlanden is voor de periode van 2016-2030 een ruimtevraag van 135 tot 180 ha voorzien. Als het harde planaanbod van 307 ha wordt gerealiseerd en rekening wordt gehouden met circa 10 ha vervangingsvraag dan is er sprake van een overaanbod van circa 115 tot 160 ha. Zowel Green Park Aalsmeer als Royal FloraHolland maken volgens de US 3.0 met respectievelijk 54,5 ha en 20 ha onderdeel uit van het harde planaanbod waarvoor regionale afstemming niet meer nodig is.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt 47.000 m² bvo aan bedrijven mogelijk. Het bestemmingsplan komt daarmee overeen met de harde planvoorraad van 54,5 ha (545.000 m²) die voor GPA geldt en past daarmee binnen de Uitvoeringsstrategie van de MRA.

6.4 Gemeentelijk beleid

6.4.1 Gebiedsvisie Aalsmeer 2020

Het actuele ruimtelijke beleid van de gemeente is neergelegd in de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente op 26 november 2009. De Gebiedsvisie heeft de status van structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

Op de kaart van de gebiedsvisie is voor het plangebied uitgegaan van het gebruik ten behoeve van 'greenpark'.

Greenpark

Ten aanzien van bedrijvigheid wil Aalsmeer de groei van de economie accommoderen door het Greenportbeleid uit te voeren en overige economie, toerisme en recreatie te bevorderen. De eventuele groei van de economie krijgt fysiek gezien 'geclusterd' gestalte in de daarvoor aangewezen

economische gebieden (waaronder o.a. Royal FloraHolland en Green Park Aalsmeer). Er zullen geen actieve uitplaatsingsacties naar deze gebieden worden ondernomen. De gemeente zal uitplaatsing echter stimuleren door te faciliteren en te bevorderen indien mogelijk en opportuun.

Aalsmeer heeft vanouds een centrale positie in de productie en de handel van bloemen. Met de ontwikkeling van Greenport Aalsmeer en Green Park Aalsmeer wordt deze positie verder uitgebouwd en richten de opgaven zich op de uitwerking: ontplooiingskansen, bereikbaarheid, duurzaamheid, educatie en imagoverbetering. Er liggen inmiddels in regionaal verband harde afspraken en plannen waarmee de toekomst van de sector afdoende gewaarborgd is. In het MLT2025 is het ruimtelijk programma weergegeven, waarbij de opgave van 90 + 25 hectare (bruto) voor de 'kern' en de zogenaamde 'eerste schil' in de nabijheid van het bestaande veilingcomplex wordt geconcretiseerd. Deze ontwikkeling leidt samen met de andere gerealiseerde en geplande grootschalige nieuwbouwlocaties (zowel bedrijventerrein als woningbouw) tot het standpunt dat inmiddels voldoende ruimte van het gemeentelijk grondgebied is benut en gereserveerd voor dergelijke complexmatige ontwikkelingen. De gemeente wil daarom het accent verleggen naar andere onderdelen van de lokale economie. Vooral versterking van de toeristische sector en de detailhandel kunnen leiden tot een kwaliteitsverbetering van de economische structuur.

De nu voorziene ontwikkeling van deelgebied 4 van Green Park Aalsmeer sluit goed aan bij de visie, doordat er ruimte wordt geboden aan lokale economie in het daarvoor aangewezen economische gebied (Green Park Aalsmeer).

6.4.2 Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016

Op 7 juli 2016 heeft de raad van de gemeente een structuurvisie voor Green Park Aalsmeer vastgesteld. De vorige structuurvisie uit 2011 was door veranderde marktomstandigheden niet meer actueel. Gebleken is dat de visie en de daaruit voortvloeiende planologie niet meer goed aansloten op de behoeften van de bedrijven die in de regio een vestigingsplaats zoeken. De stevige groeiprognose van de sierteelt en Royal FloraHolland zijn sinds de economische crisis vanaf 2008 gewijzigd. Er is minder sprake van schaarse ruimte rondom Royal FloraHolland die gereserveerd dient te blijven voor veilinggerelateerde bedrijvigheid. De structuurvisie voor Green Park Aalsmeer is om die redenen dan ook herzien. Op dit moment is een addedum van de structuurvisie 2016 in voorbereidig maar dit addendum heeft betrekking op het centrumgebied (Green Square) en wordt daarom verder buiten beschouwing gelaten.

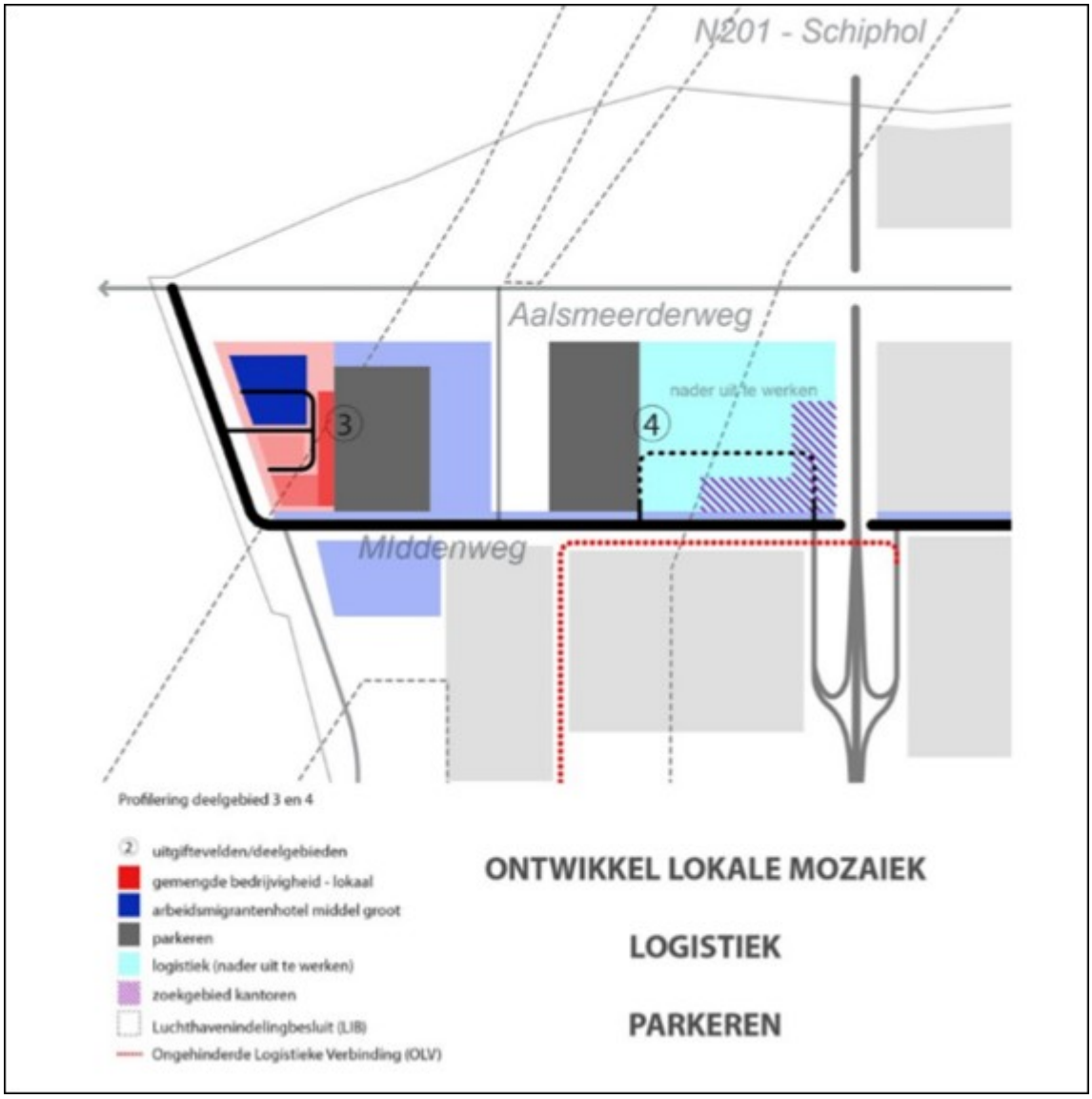
Naast een beperkte groei van sierteeltbedrijven is er vraag van bedrijven vanuit: logistiek, Home, Gift & Garden, Food, Toerisme, arbeidsmigrantenlogies, hotels en Schipholparkeren. De structuurvisie is het instrument van de gemeente Aalsmeer om de verschillende ruimte vragende functies in het gebied een plaats te geven. De wijzigingen in de marktvraag leiden ook tot een andere ruimtebehoefte en een andere inrichting van de gronden. Daarbij moet o.a. worden gedacht aan de gewenste omvang van de bedrijfskavels, de eventuele mogelijkheid van (bedrijfs)woningen, en de stedenbouwkundige voorschriften voor nieuwbouw (bouwbepalingen).

Deelgebied 4

Het deelgebied zal in de periode 2018 tot en met 2024 worden ontwikkeld. Samen met het naastgelegen deelgebied 3 vormt het deelgebied een zeer gemêleerd geheel dat voor een belangrijk deel in het beperkingengebied voor bebouwing (zone 3) van het Luchthavenindelingbesluit is gelegen. Binnen deelgebied 4 is hier onder meer rekening mee gehouden doordat een deel wordt ontwikkeld voor Schipholparkeren. Het beperken van overlast wordt georganiseerd door het aanleggen van een bufferzone ten zuiden van het woonlint aan de Aalsmeerweg. Een groen ingerichte buffer aan de Middentocht zorgt naar de Middenweg voor een groen scherm, waardoor de auto's uit het zicht worden geparkeerd. Het gebied tussen Schipholparkeren en de N201 blijft vooralsnog onbestemd. Ingewikkelde grondposities, de projectie van het luchthavenbesluit (zone 3) en de mogelijkheid om een grote kavel aan te bieden hebben er toe geleid om dit gebied voorlopig onbestemd (gemengde bedrijvigheid) te laten.

De uitstraling van de bedrijven aan de Middenweg is belangrijk. De Middenweg vormt een belangrijke verbinding tussen Aalsmeer en de N201 waardoor ook veel passanten het bedrijventerrein zullen zien. De gebouwen moeten zich presenteren aan de Middenweg. De geparkeerde auto's op de parkeerlocaties dienen juist uit het zicht geplaatst te worden. Dit leidt vervolgens tot een interessante afwisseling van bedrijfsgebouwen tussen een reeks groenblauwe gebieden.

Deelgebied 4 ligt, net als het tegenovergelegen deelgebied 6, aan een zichtlocatie langs de N201 en de Middenweg. Vooral de kruising van de Middenweg met de N201 biedt blijvende kansen ten aanzien van zichtbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit. De beide deelgebieden blijven de best passende locaties voor invulling met een kantoorprogramma. Dit kan worden gedaan met kleinschalige zelfstandige kantoorpanden waarbij er sprake zal zijn van maatwerk binnen de aangegeven zoekgebieden. Voldoende ruimte voor parkeren en een groene inpassing zijn hierbij belangrijke factoren.



Figuur 7: Kaartbeeld deelgebied 4 en omgeving

In deelgebied 4 past het aanbieden van grote bedrijfskavels. Deze bedrijfskavels kunnen allen aangesloten worden op de Middenweg en de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV), waardoor grootschalige logistieke bedrijven een passende plek binnen Green Park Aalsmeer kan worden aangeboden. De projectie van het Luchthavenbesluit (zone 3) leidt tot bestemmen van extensieve bedrijvigheid. Deze voorwaarde sluit goed aan bij het aanbieden van grootschalige bedrijfskavels in de

logistieke sector.

Stedenbouwkundige vormgeving

De beoogde stedenbouwkundige vormgeving in de eerdere planvorming voor Green Park Aalsmeer is voornamelijk geënt op het Masterplan GPA (2006). De maatvoering is echter op basis van de huidige inzichten gewijzigd, waarbij steeds de balans wordt gezocht tussen de functioneel benodigde maatvoering en de benodigde maatvoering voor de gewenste beeldkwaliteit. Het gaat daarbij om zaken als de voorgeschreven afmetingen van openbaar gebied, afstandsmaten en oppervlakten van bebouwing, groenvoorzieningen en buffers.

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn de volgende zaken relevant:

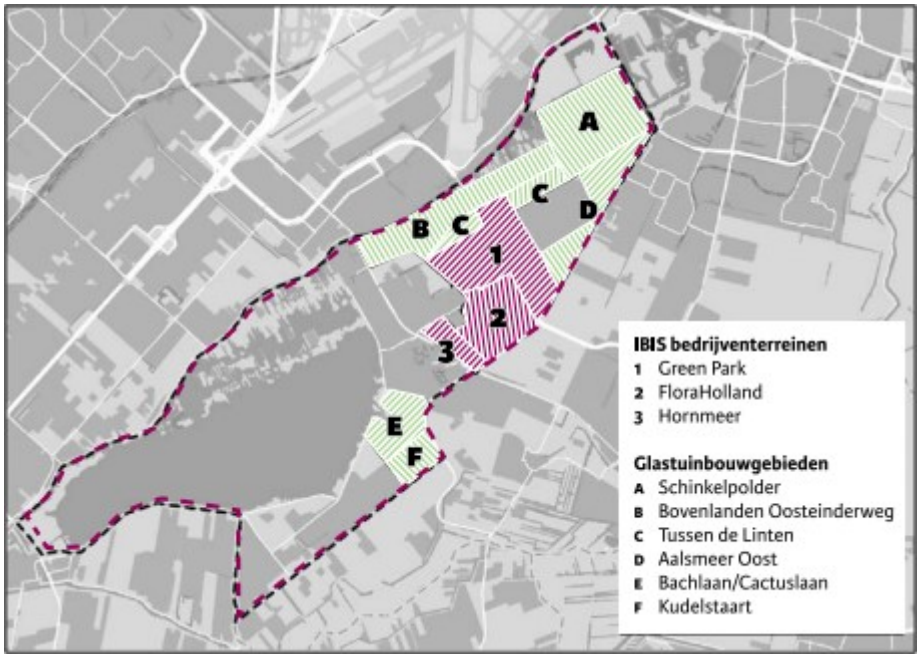
- Afmetingen:
  1. Verhogen van de maximale bouwhoogte van 15 meter naar 20 meter, over de delen van onder meer deelgebied 4 langs de Middenweg;
  2. Langs de N201 zijn hoogteaccenten mogelijk tot 20 meter;
- Afstandsmaten:
  1. Bij een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrens 3 meter;
  2. Bij het ontbreken van een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrens 0,3 meter. We hebben het hier over de zijden aan de openbare ruimte;
  3. De verplichte rooilijn van 12 meter uit de erfgrens, op de kavels grenzend aan de bedrijfsstraten, vervalt;
  4. Vaste rooilijnen vervallen. Het kwaliteitsteam kan aanbevelingen doen over de plaatsing van de bebouwing op basis van het Beeldkwaliteitsplan. Zo vervalt dus de vaste rooilijn op 12 meter van de erfgrens;
- Oppervlakten:
  1. Een maximum bebouwingspercentage van 70%. Een bovengrens zorgt voor ruimte op de kavel voor parkeerplaatsen en opslag. Een minimum bebouwingspercentage wordt niet meer voorgeschreven;
  2. De uitgeefbare gronden met bestemming groen worden verkleind tot 3 meter. Dit zal overeenkomen met de watertaluds.
  3. De buffers zijn versmald van 30 naar 25 meter.

Conclusie

In het voorliggende bestemmingsplan is rekening gehouden met de voorgaande stedenbouwkundige uitgangspunten. Er zijn daarbij onder meer hoogteaccenten tot 20 meter langs de Middenweg mogelijk gemaakt. In afwijking van de stedenbouwkundige uitgangspunten is onder voorwaarden wel een verhoging van het maximum bebouwingspercentage mogelijk (van 70 naar 80%). Deze mogelijke verruiming is wenselijk vanwege de centrale ligging van deelgebied 4 en de beoogde invulling met logistieke bedrijvigheid. Door het bebouwingspercentage in bepaalde gevallen te verruimen kan meervoudig ruimtegebruik (bijvoorbeeld parkeren op dak) worden gestimuleerd.

6.4.3 Strategie Werklocaties Aalsmeer

In de agenda Economie en Recreatie en Toerisme is vastgelegd dat Aalsmeer het lokale en regionale vestigingsklimaat voor bedrijven wil versterken. Een onderdeel daarvan is een passend en toekomstbestendig aanbod van bedrijventerreinen. Op 27 mei 2021 heeft de gemeenteraad daartoe de 'Strategie Werklocaties' vastgesteld. De aanleiding voor de strategie bestaat onder meer uit de lokale en regionale marktsituatie (en het beperkte aanbod aan bedrijventerreinen in Aalsmeer op de middellange termijn), de groeiende behoefte aan gemengde woon-werkgebieden, de druk op de regionale woningmarkt en de uitplaatsingsvraag vanuit Amsterdam en veranderingen in de sierteeltsector en aanverwante bedrijvigheid. Daarnaast bestaat de urgentie van kwaliteitsbehoud en verbetering van de bestaande werklocaties van Aalsmeer.



Afbeelding: overzicht werklocaties in Aalsmeer

In de strategie en achterliggende analyse is gekeken naar:

- Behoefteraming met betrekking tot werklocaties tot 2040, een vraagaanbod-confrontatie en inzicht in potentiële ontwikkellocaties.
- Kwaliteit werklocaties met een analyse van de toekomstbestendigheid van de werklocaties, opgaven op het gebied van functiemenging, transformatie, herstructurering en de relatie met bereikbaarheid.
- Informele werklocaties: inzicht in de economische betekenis van deze gebieden en wel dan wel niet passende werkfuncties.

Bedrijventerrein Green Park Aalsmeer behoort tot één van de drie formele werklocaties in Aalsmeer.

Behoefteraming

De geraamde vraag naar werklocaties in Aalsmeer valt in de bandbreedte van 11 tot 34 netto hectare uitbreidingsbehoefte op bedrijventerreinen tot aan 2040. Mede gezien de coronacrisis, waar in de raming rekening mee is gehouden, zijn de bandbreedten van de raming relatief groot. Naast de uitbreidingsvraag is er ook een vervangingsvraag geraamd van 6 hectare.

Er is in Aalsmeer nog 44 netto hectare uitgeefbaar planaanbod. Een vergelijking van de vraag naar bedrijventerreinen in Aalsmeer met het aanbod, leert dat de marktsituatie tot aan 2040 schommelt tussen 4 hectare (krappe markt, maar voldoende ruimte) en 27 ha (ruime markt/ voldoende aanbod, ook

op langere termijn). Echter, op circa 10 hectare planaanbod op Green Park Aalsmeer liggen al opties en reserveringen, en nog eens 3 hectare is niet terstond uitgeefbaar. Uitgaande van het direct uitgeefbaar planaanbod exclusief opties en reserveringen, is het beeld van de marktsituatie tot aan 2040 anders, met als bandbreedten krapte (-9 ha) tot aan +14 ha. Geconcludeerd kan worden dat er nu nog geen tekort aan bedrijventerreinen in Aalsmeer is maar dat de markt richting 2030 en daarna waarschijnlijk wel krap wordt.

Kwaliteit werklocaties en informele locaties

De formele werklocaties verschillen erg van aard en hebben elk een eigen identiteit, met Green Park Aalsmeer als nieuw, hoogwaardig terrein voor (inter)nationale spelers in de logistiek, handel en sierteelt, Royal FloraHolland als gespecialiseerde werklocatie voor de bloemenveiling en aanverwante diensten, en Hornmeer als gemengde werklocatie met wisselende ruimtelijke kwaliteit. Van de informele werklocaties valt op dat Schinkelpolder, formeel een glastuinbouwgebied, in praktijk oogt en functioneert als een bedrijventerrein. De overige informele werklocaties zoals Bovenlanden en Tussen de Linten huisvesten kleinschalige bedrijven, maar hier passen geen grootschalige werkfuncties. De strategie werklocaties speelt in op de specifieke opgaven en kansen per gebied.

De fysiek-ruimtelijke kwaliteit van Green Park is hoog. Er is veel groen op het bedrijventerrein aanwezig en ook enig blauw, met een aantal brede sloten. Er is een aantal trekkers op het bedrijventerrein op gebied van duurzaamheid. Omdat het een betrekkelijk nieuw bedrijventerrein is, is de staat van het vastgoed en van wegen goed. Het bedrijventerrein staat maximaal milieuhindercategorie 3 toe. Het is een gemengd bedrijventerrein waar nog verschillende kavelgroottes opneembaar zijn, tussen 1.500 m² en 3 ha.

Hoofdlijnen strategie

De inzet behelst de vraag naar bedrijventerreinen op Green Park te accommoderen totdat het terrein volledig ontwikkeld is. Green Park biedt ruimte aan een regionaal segment bedrijvigheid. Er is ook een deel gereserveerd voor kleinschaligere, lokale bedrijvigheid (o.a. voor bedrijven uit de linten).

Het is van belang om zuinig te zijn op de beschikbare bedrijfsruimte op Green Park, als enige grootschalige ontwikkellocatie voor bedrijven in Aalsmeer. De huidige bedrijfsbestemming blijft daarmee het uitgangspunt. Afwijkende bestemmingen moeten in beginsel bijdragen aan het lokale vestigingsklimaat voor bedrijven in Aalsmeer in het algemeen en op Green Park in het bijzonder. Functies die verder los staan van het economisch profiel van Green Park of die niet direct iets toevoegen aan de economische kracht van het gebied zijn vanuit werklocatie-perspectief niet wenselijk.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de bedrijfskavels in deelgebied 4. Door het bestemmingsplan kunnen de al langer lopende plannen voor het realiseren van bedrijfskavels concreet worden ingevuld, conform het economische profiel dat is opgesteld voor Green Park. Het bestemmingsplan geeft daarmee invulling aan de Strategie Werklocaties Aalsmeer.

6.4.4 Aalsmeers Verkeer- en Vervoerplan (AVVP)

Aalsmeer zet sterk in op uitbreiding van de woningvoorraad en uitbreiding van het werkareaal. Ook vanuit de buurgemeenten worden vergelijkbare initiatieven ontplooid (werkstad A4, bedrijventerreinen Uithoorn en Amstelveen). De omlegging van de N201 en realisatie van een busbaan over het oude tracé van de N201 hebben ruimtelijke consequenties in Aalsmeer. Gevoegd bij de bestaande knelpunten in de verkeersnetwerken levert dit een aantal concrete opgaven op, die bepalend zijn voor het functioneren van het (toekomstige) verkeer- en vervoersysteem in Aalsmeer. Deze opgaven zijn te herleiden aan de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Voor de bereikbaarheid van Aalsmeer is de inmiddels gerealiseerde aanleg van de 'omgelegde N201' van cruciaal belang. Het zorgt voor een complete verandering van (doorgaande) verkeersstromen. Veel van de opgaven voor de toekomstige verkeersstructuur zijn te herleiden tot het dilemma tussen het bereikbaar willen houden van de gemeente, zonder dat er te veel ongewenst verkeer door de kernen rijdt (leefbaarheid). Ook de lange gestrekte wegen (linten) binnen de gemeente maken een heldere keuze

tussen de functie, vormgeving en het gebruik van de weg, noodzakelijk.

Grote vrachtwagens kunnen overlast veroorzaken in de woon- en verblijfsgebieden maar goederenvervoer is en blijft noodzakelijk, bijvoorbeeld ten behoeve van bloemenveiling Royal FloraHolland of voor de bevoorrading van winkels en industrie. Uitgangspunt is dat de werkgebieden en bedrijventerreinen goed toegankelijk moeten zijn voor vrachtverkeer zonder dat er sprake is van overlast in woon- en verblijfsgebieden. De wegen voor goederenvervoer moeten voldoende breed zijn en er geldt in principe een maximum snelheid van 50 km/uur.

Openbaar vervoer

De gemeente Aalsmeer wil het regionale openbaar vervoer de komende jaren verbeteren. Er wordt onder andere een HOV-verbinding gerealiseerd in oost-westrichting via de Burgemeester Kasteleinweg. Langs Green Park Aalsmeer rijdt de lijn 171. Deze verbinding tussen Aalsmeer en Amstelveen blijft in principe gehandhaafd en wordt zo hoogwaardig mogelijk uitgevoerd (snelheid, frequentie). Waar nodig en mogelijk worden op kruispunten en wegvakken aanvullende (optimaliserings)maatregelen getroffen.

Fietsverkeer

Op korte afstanden (< 7,5 kilometer) moet de fiets een serieus alternatief vormen voor de interne autoverplaatsingen. Aalsmeer moet daarom een herkenbare fietsinfrastructuur krijgen, waarbij - naast veiligheid - comfort en snelheid uitgangspunten zijn. Dit betekent naast directe en veilige routes ook goede en voldoende stallingvoorzieningen bij de belangrijkste (publiekstrekkende) bestemmingen. Het gaat dan om zowel onbewaakte als (gratis) bewaakte stallingen. De nadruk in het fietsbeleid ligt op verbeteren van utilitaire verbindingen. De aanleg van ontbrekende schakels in de regionale en lokale hoofdroutes heeft de hoogste prioriteit, omdat hiervan het meeste effect wordt verwacht. Onder ontbrekende schakels vallen ook kortsluitingen naar haltes van openbaar vervoer. Verbetering van recreatieve fiets- en wandelroutes heeft een lagere prioriteit en wordt daarom in combinatie met andere werken of onderhoud uitgevoerd.

Parkeren

Het beleid van de gemeente Aalsmeer is erop gericht om in nieuwe woon- en werkgebieden voldoende parkeerplaatsen aan te leggen, conform landelijke parkeerkengetallen van de CROW. Het parkeren op bedrijventerreinen van bedrijfswagens en personenauto's moet in principe op eigen terrein van de bedrijven gebeuren. De gemeente heeft in 2016 nieuw parkeerbeleid vastgesteld (zie de volgende subparagraaf).

6.4.5 Mobiliteitsagenda Aalsmeer

De in januari 2022 vastgestelde Mobiliteitsagenda bepaalt het beleid voor verkeer en vervoer voor de komende jaren. Dit moet Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig houden. In oktober en november 2021 heeft het ontwerp van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer ter inzage gelegen en konden belangstellenden hierop te reageren.

De Mobiliteitsagenda is in drie stappen opgezet. Eerst is er een Analysedocument opgesteld waar de stand van zaken van de mobiliteit in 2020 bekeken is. Vervolgens is er gekeken wat er tot 2040 aan trends en ontwikkelingen op Aalsmeer af komt, welke ontwikkeling Aalsmeer zelf doormaakt en wat de gevolgen zijn voor de mobiliteit. Dit staat in het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer. In de derde stap, in de Mobiliteitsagenda zelf, is aangegeven hoe op de trends en ontwikkelingen gereageerd wordt en hoe Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig gehouden wordt.

In de Mobiliteitsagenda zijn drie uitgangspunten opgenomen:

5. Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar;
6. Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk;

7. Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar.

In de Mobiliteitsagenda is vermeld dat de komende jaren een aantal grote projecten plaatsvinden die de (lokale) bereikbaarheid van Aalsmeer verder veranderen, zoals de aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg en de verlengde Molenvlietweg en de aanpassing van de Middenweg. Deze wegen zijn belangrijk voor een goede ontsluiting van lokaal verkeer op het bestaande hoofdwegennet.

6.4.6 Nota Parkeernormen 2016

Mede naar aanleiding van nieuwe parkeerkencijfers is de Nota Parkeernormen Aalsmeer opgesteld. 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. Voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars is zo duidelijk welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag. Bovendien bevat de nota toepassingsregels om uit te leggen hoe de parkeernormen gehanteerd moeten worden. Hierdoor zorgt de gemeente er voor dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat mogelijk verwachte parkeerproblemen vanaf het begin van het planproces worden voorkomen.

Bij het toepassen van de parkeernormen worden onder meer de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.
2. Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
3. De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie(s) voor zover zij van invloed zijn op het parkeren.
4. Een initiatiefnemer kan een gemotiveerd voorstel indienen om af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, onderbouwd door een goed mobiliteits- en bereikbaarheidsplan en een goed verhaal waarom met minder of met meer parkeerplaatsen kan worden volstaan en hoe overlast voorkomen wordt. Burgemeester en wethouders kunnen bij het verlenen van de omgevingsvergunning op basis van deze motivatie gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.
5. Het is mogelijk specifieke parkeernormen op te nemen in bestemmingsplannen, die afwijken van de nota. De normen uit de nota zijn dan richtinggevend.
6. Indien in het voortraject normen zijn vastgesteld in het programma van eisen dan wordt aan deze normen vastgehouden.

Voor kantoor- en (arbeidsintensieve) bedrijfsfuncties is in de Nota Parkeernormen een norm van 3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo aangegeven. Voor overige bedrijfsfuncties (arbeidsextensief) geldt een norm van 1 parkeerplaats per 100 m² bvo. Deze parkeernormen zijn iets hoger dan de normen die worden gehanteerd in de bestemmingsplannen die zijn vastgesteld voor de andere deelgebieden van Green Park Aalsmeer. De parkeernormen die worden gehanteerd in de bestemmingsplannen voor Green Park Aalsmeer zijn indertijd specifiek voor Green Park Aalsmeer opgesteld en gebaseerd op ervaringen. In het voorliggende bestemmingsplan is daarom voor de bedrijfskavels uitgegaan van specifieke parkeernormen.

6.4.7 Beleidslijn Schiphol parkeren

Voordat de beleidslijn Schiphol parkeren op 19 december 2013 werd vastgesteld hanteerde de gemeente de gedragslijn dat Schiphol parkeren in de gehele gemeente werd geweerd. Dit werd ook vertaald in diverse bestemmingsplannen. De opmars van terreinen voor Schiphol parkeren gaf aanleiding een heldere beleidslijn inzake Schiphol parkeren te formuleren en daarbij ook te overwegen of onder bepaalde omstandigheden Schiphol parkeren wellicht toch kan worden toegestaan.

Uit de beleidslijn blijkt dat het standpunt dat Schiphol parkeren in het grootste deel van Aalsmeer tegengegaan dient te worden onveranderd blijft, vanwege de verkeersaantrekkende werking van deze bedrijfsactiviteit. Er is echter door de prijsstelling van het parkeren op Schiphol zelf een structurele

behoefte aan Schiphol parkeren in de regio. In plaats van deze te weren uit de gehele gemeente, kan beter bekeken worden op welke plekken Schiphol parkeren wel wenselijk is. Gelet op de criteria voor de ruimtelijke inpasbaarheid van parkeerterreinen is het zoekgebied bepaald waarbinnen de mogelijkheden voor Schiphol parkeren nader is onderzocht, mede ook in relatie tot de doelstellingen van het ruimtelijke beleid voor deze gebieden voorgestane ontwikkelingsrichting.

Op basis hiervan is geconcludeerd dat Schiphol parkeren in deelgebieden 3 en 4 en, voor zover gelegen in zone 3 van het LIB, in deelgebied 6 toegestaan kan worden. Doorslaggevend daarbij is de directe aansluiting via de Middenweg op het hoofdwegennetwerk richting Schiphol en het besef dat de huidige economische situatie noodzaakt tot het ontwerpen van nieuwe verdienmodellen en Schiphol parkeren in deze gebieden één van de weinige alternatieven is om inkomsten te genereren. Vanuit het oogpunt van een doelmatig grondgebruik en vanwege de waarborg van een goede ontsluiting ligt een versoepeling van het standpunt inzake Schiphol parkeren voor deze gebieden daarom in de rede. Wel dienen parkeerterreinen uit het zicht van de openbare weg te worden gerealiseerd en groen te worden ingevuld.

De beleidslijn luidt als volgt: Bedrijfsmatige parkeerterreinen en parkeergebouwen, inhoudende het parkeren ten behoeve van functies die niet ter plaatse aanwezig zijn, worden toegestaan in, uitsluitend deelgebieden 3 en 4 en deelgebied 6 en voor zover:·

- gelegen in zone 3 van het LIB langs de Middenweg,·
- niet gelegen in de zone langs de N201;·
- gelegen uit het zicht van de openbare weg;·
- groen ingevuld.·

Voor de overige delen van de gemeente blijft de inzet om Schiphol parkeren te weren.

6.4.8 Nota 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. Bebouwingslinten spelen in de ruimtelijke opbouw van Aalsmeer een belangrijke rol en dragen bij aan de collectieve identiteit van de gemeente. Het lintenbeleid dient als toetsingskader voor het bouwen, vervangen of uitbreiden van woningen in de linten en geeft aanvragers duidelijkheid over de te stellen bebouwingscriteria en architectonische ontwerp uitgangspunten. Er is daarbij onderscheid gemaakt tussen diverse woonlinten, waaronder het woonlint aan de Aalsmeerderweg.

Voor het lint Aalsmeerderweg is aangegeven dat deze enkele specifieke kenmerken heeft:

- weg met een belangrijke verkeersfunctie;
- zeer breed wegprofiel;
- bebouwing evenwijdig aan de (weg) ontginningsas;
- diversiteit in bebouwingsdichtheden;
- diversiteit in architectuur;
- lint op een aantal plaatsen onderbroken door bedrijfsbebouwing en een tuincentrum;
- overwegend kleinschalige woonbebouwing.

In het toetsingskader voor nieuwe bouwplannen is aangegeven dat deze moeten passen binnen de cultuurhistorische context van het lint. In het algemeen gelden daarbij onder meer de volgende regels:

- Kavelbreedte: uitgangspunt is dat het bouwen van een vrijstaande woning alleen mogelijk is bij een kavelbreedte van minimaal 25 meter (gemeten ter hoogte van de voorgevelrooilijn) en een dubbel woonhuis bij een kavelbreedte van minimaal 40 meter (gemeten ter hoogte van de voorgevelrooilijn).
- Rooilijn: in z'n algemeenheid geldt dat de voorgevelrooilijn afwisselend moet zijn. Daarmee wordt verwezen naar de historische groei van het lint. Het bevestigt dat het lint in de loop van de tijd is ontstaan, (organisch gegroeid lint). De verspringingen zijn toegestaan binnen een bandbreedte van minimaal 1 meter en maximaal 5 meter, ten opzichte van de voorgevels van de aangrenzende woningen.Hiervan kan worden afgeweken indien milieutechnische aspecten (waaronder geluidhinder) een grotere afstand vereisen.
- Bebouwingsrichting: indien de verkavelingrichting haaks op de weg (ontginningsas) is gesitueerd

dient de voorgevel evenwijdig aan de weg te zijn gelegen. Indien de verkavelingsrichting niet haaks op de weg is gelegen dient de voorgevel haaks op de verkavelingsrichting te zijn gelegen (gerende bebouwingsstructuur).

- Afmetingen: het wensbeeld is dat smal en diep wordt gebouwd. Daarmee wordt de relatie met het achterliggend terrein versterkt en blijft de open bebouwingsstructuur van het lint behouden. Door een bouwinitiatief de mogelijkheid te geven in de diepte te bouwen, is het mogelijk voldoende woonoppervlak te creëren. Hierbij worden de volgende afmetingen gehanteerd:
  1. Maximale bebouwingsbreedte voor vrijstaande woningen (incl. aan-, uit- en aangebouwde bijgebouwen): 12 meter;
  2. Maximale bebouwingsbreedte voor 2^1 kapwoning (incl, aan-, uit- en aangebouwde bijgebouwen): 10 meter per woning;
  3. De bouwdiepte op de begane grond mag niet meer bedragen dan 18 meter. De bouwdiepte van de hierboven gelegen verdiepingen (hoofdgebouw) mag niet meer bedragen dan 15 meter.
  4. De bouwhoogte van een aanbouw mag maximaal 0,30 meter boven de verdiepingsvloer van het hoofdgebouw, tot een maximaal van 4 meter bedragen. Een aanbouw mag uitsluitend achter het hoofdgebouw worden gesitueerd.
  5. Maximale goothoogte 4,5 meter;
  6. Maximale bouwhoogte 9 meter.
  7. Afstand tot de zijdelingse perceelsgrens minimaal 3 meter, dit geldt voor zowel het hoofdgebouw, aan-, uit- en aangebouwde bijgebouwen en vrijstaande bijbehorende bouwwerken.
  8. Oppervlakte bijbehorende bouwwerken mag niet meer bedragen dan:- bij een perceel tot 300 m²: 40 m²;- bij een perceel van 300 tot 400 m²: 50 m²;- bij een perceel van 400 m² of meer: 60 m²,met dien verstande dat het totale oppervlak van het erf voor niet meer dan 30% mag worden bebouwd. De goothoogte mag niet meer bedragen dan van 3 meter en de bouwhoogte niet meer dan 4,5 meter. Oppervlakte bestaande erfbebouwing wordt in mindering gebracht voor eventuele aanvullende erfbebouwing.
- uitbreiden bestaande woningen: indien een bestaande woning een grotere goot- en nokhoogte heeft, mag bij uitbreiding van deze woning de bestaande goot-nokhoogte worden gehanteerd. Indien een bestaande woning is gelegen op een afstand minder dan 3 meter uit van de zijdelingse perceelsgrens mag deze woning in de diepte worden uitgebreid mits de afwijking ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrens niet wordt vergroot.

Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op bestaande woningen maar wel op een deel van de achtererven van het lint ten zuiden van de Aalsmeerdweg. De regels uit het gemeentelijk lintenbeleid zijn, net als bij bijvoorbeeld het aangrenzende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Oost', vertaald in de bestemming Wonen - Lintbebouwing.

6.4.9 Kadernota huisvesting arbeidsmigranten 2018

Op 13 december 2018 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer de "Kadernota huisvesting arbeidsmigranten 2018" (hierna Kadernota) vastgesteld. Deze Kadernota stelt de uitgangspunten vast voor een integraal beleidskader (kleinschalige) huisvesting voor arbeidsmigranten en geeft een uitwerking voor een realistisch beheer voor dit beleidskader. Deze Kadernota vervangt de Kadernota "Ruimte voor huisvesting arbeidsmigranten" welke op 14 maart 2013 door de gemeenteraad was vastgesteld en op 2 oktober 2014 door de gemeenteraad op bepaalde punten was verduidelijkt en gewijzigd.

Uit evaluatie blijkt dat het systeem zoals dat in 2013 is ingevoerd werkt. Het toezicht is uitgevoerd conform het handhavingsbeleid en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringsprogramma’s. In het algemeen is de naleving goed. Dat komt doordat veel voorzieningen worden beheerd door professionele huisvesters die aangesloten zijn bij het keurmerk voor de huisvesting van arbeidsmigranten (SNF-keurmerk). Bij overtredingen is conform het handhavingsbeleid handhavend opgetreden.

Wel zijn er locaties in de gemeente waarbij een clustering van voorzieningen is ontstaan. Ruimtelijk gezien, vooral vanuit het oogpunt van een goede leefomgeving, is dit een ongewenste ontwikkeling.

Voldoende huisvesting is afhankelijk van de ruimte die daarvoor beschikbaar is. Ten aanzien van een goede huisvesting heeft de gemeente hier een primaire rol in. Dit houdt in dat de gemeente aangeeft waar bepaalde vormen van huisvesting van arbeidsmigranten plaats mogen vinden en onder welke voorwaarden. Dit voorziet in de behoefte van duidelijkheid voor huisvesters, werkgevers, werknemers en omwonenden. Hierbij spelen niet alleen de kwaliteit en veiligheid van de huisvesting voor arbeidsmigranten zelf een rol, maar eveneens de invloed op de woonomgeving en het woongenot van de omwonenden.

In de Kadernota heeft de gemeente aangegeven waar binnen haar grenzen kwalitatieve huisvesting voor arbeidsmigranten mogelijk is. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen kamergewijs langdurig verblijf in woonwijken en tijdelijk verblijf (logies) op bedrijventerreinen.

De gemeentelijke bestemmingsplannen vormen het primaire kader voor de huisvesting van arbeidsmigranten. De gemeente kan met een bestemmingsplan regelen waar ze verschillende woonvormen zoals het huisvesten van arbeidsmigranten, wel en niet willen toestaan.

De gehanteerde beleidslijn, ook doorgevoerd in de meest recent vastgestelde bestemmingsplannen, is dat een woning niet alleen door één huishouden behoeft te worden bewoond. Ook een huishouden plus maximaal drie overige bewoners wordt als passend binnen de woonfunctie gezien. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de regelgeving uit het Bouwbesluit waar onderscheid wordt gemaakt tussen de 'gewone woonfunctie' en de 'woonfunctie voor kamergewijze verhuur'. Onder een 'gewone woonfunctie' wordt verstaan:

- huisvesting van één huishouden;
- huisvesting van één huishouden + 3 mensen zonder onderlinge band;
- huisvesting van 4 mensen zonder onderlinge band.

In de planregels is deze definitie van 'wonen/ woning' vastgelegd. Indien niet aan de voorwaarden zoals gesteld in het bestemmingsplan wordt voldaan dient een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan te worden aangevraagd. Deze wordt getoetst aan de Kadernota.

Voor huisvesting van arbeidsmigranten in woonwijken zijn in de Kadernota de volgende voorwaarden opgenomen:

- er is sprake van kamergewijs, langdurig verblijf gerelateerd aan wonen (geen shortstay of logies);
- het dient te gaan om bedrijfsmatige huisvesting;
- het is enkel toegestaan in legale in het bestemmingsplan als zodanig bestemde woningen;
- er zijn maximaal 6 personen per woning toegestaan in de woonkernen en maximaal 8 personen per woning in de woonlinten zoals omschreven in het Lintenbeleid;
- een nieuwe omgevingsvergunningplichtige voorziening voor kamergewijs gebruik voldoet aan een afstandscriterium. Namelijk: een omgevingsvergunningplichtige voorziening voor kamergewijs gebruik ligt niet in een straal van 100 meter van een al bestaande voorziening voor kamergewijs gebruik waarvoor al een omgevingsvergunning is verleend, gemeten vanuit het midden van de voorgevel;
- op grond van het Bouwbesluit dient er sprake te zijn van minimaal 12 m² gebruiksoppervlakte per persoon;
- er dient voldoende parkeergelegenheid in de nabije omgeving of op het eigen perceel te zijn (conform vastgesteld gemeentelijk parkeerbeleid);
- inschrijving van de bewoners in de basisregistratie personen is verplicht;
- de huisvesting van arbeidsmigranten dient te voldoen aan de huisvestingsnormen van de Stichting Normering Flexwonen;
- de huisvester van de arbeidsmigranten is geregistreerd bij de Stichting Normering Flexwonen.

De huisvesting van arbeidsmigranten is niet toegestaan in:

- woningen bestemd voor mantelzorg;
- woningen bestemd voor bijzondere woonvormen;
- bedrijfswoningen;
- woningen bestemd voor woonvormen die op basis van de overgangsbepalingen uit het geldende

bestemmingsplan zijn toegestaan;
- woonarken;
- de huisvesting van arbeidsmigranten in woningen is niet toegestaan binnen LIB zone III.

6.4.10 Globale Cultuurhistorische analyse, 'Gebroken landen, geheelde gronden'

In de cultuurhistorische nota "Gebroken landen, geheelde gronden, Globale Cultuurhistorische analyse Gemeente Aalsmeer", zoals vastgesteld door de raad van de gemeente op 29 maart 2012 is, geeft inzicht in de ontstaansgeschiedenis van het landschap binnen de gemeente en de cultuurhistorische waarden die hieraan ontleend zijn.

Op basis van deze analyse is een onderverdeling gedaan voor gebieden met daarbij beleidsaanbevelingen om de specifieke landschapskarakteristiek te behouden. Voor het deelgebied Jonge droogmakerijen zijn de volgende aanbevelingen opgenomen:
- behoud - en eventueel versterking - van de ruimtelijke hoofdindeling behorend bij jonge droogmakerijen
- behoud van de bebouwingslinten met hun bebouwingskarakteristieken en variatie zoals die met name in de Oosteinderpoelpolder zichtbaar zijn
- behoud van de aanwezige cultuurhistorische objecten, structuren en samenhangen
- het beleid voortzetten van aan de oude huizentypen- en stijl aangepaste nieuwbouw
- handhaven - en eventueel versterken - van de historisch bepalende spoorwegtracés, wegen, dijken en kaden, zo nodig met inbegrip van hoogte, profiel en groene uitstraling
- behoud van historisch waardevolle molens en gemalen, inclusief hun ruimtelijke context (waterlopen, etc.)
- behoud van nog bestaande schoorstenen (en bijbehorende ketelhuizen)

6.4.11 Welstandsnota Aalsmeer 2013

De Welstandsnota is vastgesteld door de raad op 19 december 2013. De meest recente versie van deze welstandsnota is herzien op 18 januari 2020. In deze Welstandsnota is het uitgangspunt dat een zwaar welstandsregime van toepassing is voor waardevolle gebieden en gebieden met belangrijke (cultuurhistorische) waarden. Deze nota wijst nadrukkelijk ook gebieden aan waar het welstandsregime aanmerkelijk wordt versoepeld. Tevens worden bepaalde bouwactiviteiten en gebieden aangewezen als welstandsvrij. Met dit beleid wordt zorgvuldig omgegaan met de bebouwing en de openbare ruimte waarin deze is geplaatst, maar ook vrijheid wordt gegeven aan inwoners en bedrijven waar dit mogelijk is. Doel is vermindering van de regeldruk en versnelling van de procedures.

Voor een groot deel van het plangebied geldt een bijzonder welstandsregime (Greenpark). Hierbij wordt gestreefd naar een beeldkwaliteit, waarbij samenhang bestaat tussen de sfeer en inrichting van de openbare ruimte en de uitstraling van de individuele bedrijfskavels en –gebouwen met een hoog ambitieniveau.Dit beleid geeft criteria met betrekking tot de ligging, massa, architectonische uitwerking en materialiseren van bouwwerken.

Ook voor de 'linten' van de Aalsmeerderweg geldt een bijzonder welstandsregime. Hier is aanvullend beleid vormgegeven in het Lintenbeleid en een aantal panden is aangewezen als (gemeentelijk) monument.

Hoofdstuk 7 OMGEVINGSKWALITEIT

7.1 M.e.r.-beoordeling

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

Voor het bestemmingsplan is onderzocht of een plan-MER doorlopen zou moeten worden of dat een M.e.r.-beoordeling nodig is.

In de bijlagen C en D bij het Besluit M.e.r. is aangegeven voor welke projecten een m.e.r. verplicht is (bijlage C) of wanneer sprake is van een m.e.r. plicht of m.e.r.-beoordeling (bijlage D). De aanleg van een industrieterrein met een grootte van 75 hectare of meer (D11.3) dan wel een stedelijk ontwikkelingstraject met een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer (D11,2) wordt aangemerkt als een activiteit waarvoor een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling aan de orde is. De verdere ontwikkeling van deelgebied 4 voldoet aan deze drempelwaarden maar het deelgebied maakt onderdeel uit van een totaalontwikkeling (Green Park Aalsmeer) met een oppervlak dat vergelijkbaar is met de drempelwaarden. Planologisch gezien is de planontwikkeling van Green Park Aalsmeer echter niet nieuw. Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan en de bestemmingsplannen voor deelgebied 2 is daarom een m.e.r-beoordeling uitgevoerd (d.d. 18 februari 2022, zie bijlage 4). In de m.e.r-beoordeling is geconstateerd dat het project geen nadelige effecten heeft op beschermde gebieden (milieubeschermingsgebieden, Natuur Netwerk Nederland, Natura2000). Ook brengt het bestemmingsplan geen aantasting van landschappelijke en cultuurhistorische waarden met zich mee en zijn er geen negatieve effecten te verwachten voor de aspecten luchtkwaliteit en externe veiligheid. Risico's op milieueffecten doen zich in beginsel voor ten aanzien van archeologie, bodem, water, natuur (flora en fauna), geluid en hinder van bedrijven. Voor elk van deze aspecten zijn echter maatregelen voorzien om de effecten doeltreffend te verminderen. Geconcludeerd wordt dat de gewenste ontwikkeling niet tot belangrijke milieugevolgen zal leiden. Een milieueffectrapport zoals bedoeld in de Wet milieubeheer is daarmee niet nodig.

Op 4 december 2023 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat de voorgenomen herontwikkeling niet leidt tot (significante) nadelige gevolgen voor het milieu en dat er daarom geen milieueffectrapport of m.e.r.-beoordeling hoeft te worden opgesteld (zie bijlage 5).

7.2 Bodem

7.2.1 Beleid en regelgeving

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 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. Ook het Besluit bodemkwaliteit is hier onderdeel van.

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 gebruiksfuncties (bijvoorbeeld 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 Aalsmeer is dit gebiedspecifiek beleid opgenomen in de Nota bodembeheer(2019). Gezien de functie van bedrijventerrein ontstaan er geen risico's voor de gebruiker(s) wanneer ter plaatse van een bedrijfskavel wordt toegestaan dat grond met kwaliteitsklasse Industrie wordt toegepast of herschikt binnen het gebied. Ook zal de bodemkwaliteitsklasse Industrie als terugsaneerwaarde dienen voor immobiele verontreinigingen.

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

7.2.2 Provinciale milieuverordening

De provincie beschermt aardkundig interessante gebieden, 'aardkundige waarden', die iets vertellen over de manier waarop het landschap is ontstaan. In de provinciale milieuverordening zijn daarnaast grondwaterbeschermingsgebieden opgenomen en geluidscontouren van bedrijfsterreinen van regionaal belang.

Binnen het plangebied bevinden zich geen aardkundige monumenten of bijzondere aardkundige beschermingsgebieden.

7.2.3 Relevantie plangebied

Bodemopbouw

De oorsprong van het plangebied is beschreven in paragraaf 5.1.3. Het gebied is onderdeel van de Oosteinderpoelpolder. Door het afgraven van turf ontstond er een meer (De Poel), wat terug te zien is in de gevarieerde bodemopbouw van klei en veen.

Bodemkwaliteit

De milieuhygienische uitgangssituatie van het gebied is opgenomen in de regionale Nota bodembeheer, die is vastgesteld in 2019 (in werking per 8 juli 2020). De Nota bodembeheer 2019 is een instrument voor grondverzet. Het bevat geen beleid voor de beoordeling van ruimtelijke plannen.

De uitgangssituatie kan zijn verminderd door puntbronnen en diffuse bronnen. Puntbronnen zijn beperkt van omvang (locatieniveau), te relateren aan (bedrijfs-)activiteiten en ruimtelijk te begrenzen. Afhankelijk van de gemiddelde concentratie, aard en omvang kan zo’n verontreiniging een risico voor het bodemgebruik vormen. Om het bodemgebruik te beschermen kan het nodig zijn de risico’s weg te nemen door de bodem te saneren of gebruiksbeperkingen op te legen.

Diffuse bronnen komen voor op een groter schaalniveau en zijn niet te herleiden tot een specifieke bron. Door de eigenschappen worden ophooglagen ook tot de diffuse verontreinigingen gerekend. Ook deze verontreinigingen kunnen tot risico’s voor het bodemgebruik leiden waardoor het nodig is om (plaatselijk) te saneren of gebruiksbeperkingen op te leggen.

Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan komt onder druk door de kosten van een noodzakelijke bodemsanering of noodzakelijk grondverzet ter bescherming van het toekomstige bodemgebruik. Dit kan leiden tot een negatief resultaat op een grondexploitatie. Dit kan bijvoorbeeld een risico zijn bij herbestemming van gebieden in het plangebied. In plaats dat ruimtelijk ordening de bodemkwaliteit volgt, gebeurt dat doorgaans andersom. Dit kan tot knelpunten leiden in de uitvoering en realiseerbaarheid van gevoelige bestemmingen. Of tot suboptimaal gebruik, omdat de bodemkwaliteit niet voldoet aan generieke normen. In het plangebied is dit gedeeltelijk opgelost door gebiedsgericht beleid, waarbij de normen zijn versoepeld ten opzichte van generieke normen

In het kader van het bestemmingsplan is door Arcadis een quickscan milieuhygiënische bodemkwaliteit uitgevoerd (referentienummer D10029171:10, d.d. 14 april 2021, zie bijlage 6). Deze quickscan geeft inzicht in:

- De actuele (potentiële) bodemkwaliteit;
- Wat voor type vervolgonderzoek noodzakelijk is;
- Hoeveel informatie (bodemrapporten) er beschikbaar is

Op basis van de beschikbare informatie kan worden gesteld dat geen (potentieel) grootschalige gevallen van bodemverontreiniging verwacht kunnen worden, die zouden kunnen leiden tot exorbitant hoge kosten en/of een significante vertraging bij toekomstige uitvoeringswerkzaamheden binnen het gebied. Wel dient voorafgaande aan de werkzaamheden op kavels waar geen recent bodemonderzoek beschikbaar is, al dan niet in combinatie met een omgevingsvergunning bodemonderzoek te worden uitgevoerd en zullen er mogelijk ook sanerende werkzaamheden plaats moeten vinden.

Op percelen waarvan al bekend is dat sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging dienen ten behoeve van de voorgenomen werkzaamheden sanerende maatregelen getroffen te worden. Het verwijderen of beheren van eventueel aanwezige verontreinigingen (sanerende maatregelen), leidt ertoe dat de bodemkwaliteit binnen het onderzoeksgebied verbetert (positief effect). Door het ontbreken van negatieve effecten op de bodemkwaliteit hoeven er geen aanvullende of mitigerende maatregelen getroffen te worden.

7.3 Water

7.3.1 Beleid en regelgeving

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.

Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn water is een Europese richtlijn die moet leiden tot een verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De Kaderrichtlijn moet in landelijke wet- en regelgeving worden omgezet. Met de komst van de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water is de KRW vertaald in de Nederlandse wetgeving. De Europese Kaderrichtlijn heeft gevolgen voor de gemeente op het gebied van

riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid. Er worden ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

Nationaal Water Programma 2022-2027

Het Nationaal Water Programma 2022-2027 is vastgesteld op 18 maart 2022. In het Nationaal Water Programma (NWP) 2022-2027 beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen.

Het NWP beschrijft de nationale beleids- en beheerdoelen op het gebied van:

- klimaatadaptatie;
- waterveiligheid;
- zoetwater en waterverdeling;
- waterkwaliteit en natuur;
- scheepvaart, en;
- de functies van de rijkswateren.

Het programma biedt overzicht en inzicht van wat ons nu en in de toekomst te wachten staat.

Bestuursakkoord Water

Het bestuursakkoord Water volgt op het Nationaal Bestuursakkoord Water en bevat hernieuwde afspraken over bestuur, financiën en richtinggevende kaders voor onder andere water. De maatregelen uit het Bestuursakkoord Water zijn gericht op:

- heldere verantwoordelijkheden, minder bestuurlijke drukte;
- beheersbaar programma voor de waterkeringen;
- doelmatig beheer van de waterketen,
- werkzaamheden slim combineren;
- het waterschapsbestuur.

De doelstellingen van het ‘oude’ Nationaal Bestuursakkoord blijven van kracht.

Hoogheemraadschap van Rijnland

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

- Waterbeheerprogramma 2022-2028

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft het Waterbeheerprogramma (WBP6) vastgesteld. De verwachte toename van neerslag en droogte, bodemdaling, verzilting zeespiegelrijzing en de verdergaande verstedelijking, leggen een steeds grotere druk op het watersysteem. De hoofdambitie is schoon water en droge voeten. Dit wordt bereikt door:

- Beschermen van overstromingen vanuit zee, de rivieren en het regionale watersysteem door een aanpak in drie lagen (meerlaagseveiligheid); preventie, adviseren over het beperken van de gevolgen van overstromingen (gevolgbeperking) en voorbereiden op een calamiteit;
- Zorgen voor schoon en gezond water dat past bij de verschillende functies in een gebied;
- Optimaliseren van de verwerking van het afvalwater en hergebruiken van de grondstoffen uit afvalwater;
- Zorgen voor voldoende water: niet te veel, niet te weinig, passend bij het gebruik.

- Keur 2020

Op grond van de Waterwet is Rijnland als waterschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden. Het uitgangspunt van deze Keur is ‘ja, tenzij’: in beginsel zijn handelingen en/of werken in het watersysteem toegestaan, tenzij expliciet in

deze Keur anders is bepaald. Indien dat het geval is, zijn er nadere regels voor die handelingen vastgesteld. Nadere regels zijn voorschriften van een algemene regel of voorwaarde waaronder een vergunningplichtig(e) werk of handeling wordt toegestaan. Denk hierbij aan werken of handelingen in of nabij waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden), watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken), andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen), de bodem van kwelgevoelige gebieden. Maar ook aan onttrekken en lozen van grondwater en/of het aanbrengen van verhard oppervlak.

De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. Wie bijvoorbeeld op een waterkering wil bouwen, moet een watervergunning aanvragen bij Rijnland (én een omgevingsvergunning bij de gemeente). Daarnaast is het zonder watervergunning verboden de waterstand op een peil te brengen of te houden, anders dan het peil dat daarvoor in het betreffende peilbesluit is opgenomen of dat normaal wordt aangehouden. Ook is het verboden zonder watervergunning in het profiel van vrije ruimte werken te plaatsen. Ook moet een toename van verharding gecompenseerd worden door het op voorhand graven van extra oppervlaktewater. Rijnland hanteert de eis dat bij een toename van verharding van meer dan 500 m², ter compensatie 15% van het extra verharde oppervlak als waterberging in de vorm van oppervlaktewater dient te worden gecompenseerd. Ook hiervoor is een watervergunning vereist.

Strategische samenwerkingsagenda Aalsmeer

De gemeente Aalsmeer en het hoogheemraadschap van Rijnland werken al jaren constructief met elkaar samen. De afgelopen jaren kreeg de samenwerking onder meer vorm via het stedelijk Waterplan Aalsmeer. De gemeente Aalsmeer en Hoogheemraadschap van Rijnland willen de samenwerking de komende jaren voortzetten in de vorm van een bestuurlijke strategische samenwerkingsagenda. Hiermee wordt een kader geboden voor de inspanningen die gericht zijn op een robuust watersysteem dat toegerust is op klimaatverandering. En dat goed beleefd wordt door diverse gebruikers.

Gemeentelijk rioleringsplan Aalsmeer (GRP) 2015-2020

De gemeente stelt zich tot doel om tot een doelmatige invulling van de zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater te komen. Aan de rioleringszorg liggen vijf hoofddoelen ten grondslag. Dit zijn: duurzame bescherming volksgezondheid, voorkomen van wateroverlast, duurzame bescherming van natuur en milieu, voorkomen van hinder en toekomstgerichte (afval)waterketen en grondwatersysteem.

De belangrijkste wettelijke verplichtingen en bevoegdheden van gemeenten op het gebied van de afvalwaterketen en de grondwaterzorgplicht kunnen als volgt worden samengevat:

- gemeenten zijn verplicht een (verbreed) GRP op te stellen. Dit plan vormt het kader voor de invulling van de zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater;
- de gemeente heeft de bevoegdheid voor het heffen van een belasting ter bekostiging van de genoemde zorgplichten;
- de gemeente heeft de mogelijkheid om bij verordening regels te stellen met betrekking tot het lozen van afvloeiend hemelwater en grondwater;
- bestuursorganen (in het bijzonder gemeenten en waterschappen) moeten bij opstellen en uitvoeren van beleid met betrekking tot afvalwater rekening houden met een in de wet vastgestelde voorkeursvolgorde.

De gemeente Aalsmeer stelt zich tot doel om tot een doelmatige invulling van de zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater te komen. Er worden 5 hoofddoelen onderscheiden, die ten grondslag liggen aan de rioleringszorg:

1. duurzame bescherming volksgezondheid:
   a. de aanleg en het beheer van voorzieningen voor de inzameling en het transport van afval- en hemelwater bewerkstelligen dat verontreinigd water uit de directe leefomgeving wordt verwijderd;
2. voorkomen van wateroverlast:

   a. ten gevolg van hemelwater. De riolering zorgt, daar waar nodig, voor de afwatering van de bebouwde omgeving en voorkomt overlast door naast het afvalwater van huishoudens en bedrijven, daar waar nodig, ook het hemelwater van pleinen, daken, wegen en dergelijke in te zamelen en af te voeren;
   b. ten gevolge van grondwater. Grondwater vormt geen structurele belemmering voor de bestemming van een gebied. Grondwaterstanden in de openbare ruimte vormen geen belemmering voor particuliere percelen;
3. duurzame bescherming van natuur en milieu:
   a. door de aanleg van riolering of individuele afvalwatersystemen wordt de directe ongezuiverde lozing van water op bodem of oppervlaktewater voorkomen;het overstortwater vormt geen belemmering voor de gestelde ambities voor het oppervlaktewater;
4. voorkomen van hinder door:
   a. geur;
   b. geluid;
   c. werkzaamheden;
5. toekomstgerichte (afval)waterketen en grondwatersysteem:
   a. klimaatadaptatie;
   b. afkoppelen;
   c. nieuwe sanitatie.

7.3.2 Relevantie plangebied

Het plangebied is gelegen in de Oosteinderpoelpolder. Deze polder is een droogmakerij met een gemiddeld maaiveldniveau van 4,12 m – NAP. In het peilgebied wordt een peil gehanteerd van 5,0/5,1meter – NAP. Een goed waterbeheer (met name het waterkwantiteitsbeheer) is een belangrijke randvoorwaarde voor de verschillende functies in de polder. Doordat het plan deels uitgaat van een herontwikkeling van de locatie zullen er in waterhuishoudkundige zin enkele aanpassingen gaan plaatsvinden.

Waterkeringen

Binnen de plangrenzen bevindt zich geen waterkering. Ten noorden van van het plangebied bevindt zich wel de Hoge Dijk. Ter bescherming van deze kering zijn op de legger van het hoogheemraadschap kern- en beschermingszones aangegeven. Deze zones zijn buiten het plangebied van het bestemmingsplan gelegen. Er hoeft daarom in het plangebied geen rekening te worden gehouden met de waterkering.

Waterkwantiteit

Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van deelgebied 4 mogelijk maar een herontwikkeling was ook al mogelijk in het voorheen geldende bestemmingsplan. Het voorliggende bestemmingsplan maakt in planologische zin geen substantiële toename van verharding toe en het bestemmingsplan voorziet planologisch gezien niet in de demping van waterwegen of ander oppervlaktewater. Ook staat het bestemmingsplan geen ontwikkelingen toe die van negatieve invloed kunnen zijn op de waterkwaliteit of op grondwaterstromen.

In feitelijk opzicht zal er als gevolg van de herontwikkeling van deelgebied 4 wel een toename van verharding gaan plaatsvinden omdat een deel van de gronden in deelgebied 4 op dit moment onverhard is.

In het verleden zijn voor Green Park Aalsmeer afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap Rijnland om te voorkomen dat het waterbergend vermogen binnen Green Park Aalsmeer afneemt. De wateropgave is daarbij vastgelegd op 11% waterberging voor het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer (inclusief de N201). Conform de wens van het Hoogheemraadschap dient in elk deelgebied minimaal 8% waterberging aanwezig te zijn, waarbij de resterende 3% elders binnen de grenzen van Green Park Aalsmeer gerealiseerd kan worden (waarbij rekening dient te worden gehouden met de aanwezige peilvakken).

De waterhuishouding van het onderhavige plangebied is onderdeel van het waterplan zoals dat is vastgelegd in het rapport “Green Park Aalsmeer; Waterhuishouding en Riolering”, d.d. 2 oktober 2006. Dit plan heeft de instemming van het Hoogheemraadschap van Rijnland (d.d. 7 maart 2007, zie bijlage 1) en is op 5 oktober 2009 vergund door het Hoogheemraadschap van Rijnland onder raamvergunning V.46760. Op basis van deze raamvergunning wordt 4 weken vóór uitvoering van werkzaamheden schriftelijk met (detail)tekeningen en dwarsprofielen melding gedaan bij het Hoogheemraadschap. De uitvoering start niet eerder dan dat een schriftelijk “Verklaring van geen bezwaar” is ontvangen van het Hoogheemraadschap (zie bijlage 1). Gelet op de hiervoor genoemde afspraken is de verplichting om 11% van het totale oppervlak van deelgebied 4 met water te compenseren (met een ondergrens van 8% binnen het deelgebied) onderdeel van de toets door het Hoogheemraadschap.

Grondwater

In het plangebied worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die van invloed zijn op het grondwater.

Riolering en afvalwater

Het plangebied valt binnen het bemalingsgebied Aalsmeer centrum. De bestaande riolering ter plaatse van de Aalsmeerderweg en Machineweg voert het afvalwater af naar het hoofdgemaal aan de Machineweg. Dat gemaal pompt het afvalwater vervolgens naar de nu nog aanwezige rioolwaterzuiveringsinstallatie van hoogheemraadschap Rijnland aan de Molenvlietweg. In de toekomst zal het afvalwater naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Zwaanshoek worden gepompt.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland bepleit om zo min mogelijk schoon regenwater bij afvloeiing van daken en wegen te vervuilen. Het beleid van het hoogheemraadschap is er derhalve op gericht om schoon hemelwater van verharde oppervlakken niet af te voeren via de riolering, maar af te koppelen en te infiltreren in de bodem of vertraagd af te voeren naar het oppervlaktewater. Hiermee wordt voorkomen dat schoon hemelwater afgevoerd wordt naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie.

Voor het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer wordt gestreefd naar een 100% gescheiden rioolstelsel. Op die manier kan het hemelwater worden afgekoppeld van de riolering. Voorwaarde is dat er geen uitloogbare materialen worden toegepast.

Voor de aansluiting op de riolering zal tijdig een watervergunning moeten worden aangevraagd (minimaal 6 weken voor start bouwwerkzaamheden).

Waterkwaliteit

De nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd door duurzame, niet-uitloogbare bouwmaterialen toe te passen om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen. Het plan maakt geen functies mogelijk die tot verslechtering van de waterkwaliteit van zowel oppervlaktewater als grondwater leiden.

Klimaatadaptatie

Er zal bij de verdere uitwerking van de plannen rekening worden gehouden met het goed kunnen verwerken van regenbuien van minimaal 70 mm per 1 m² in één uur om overlast te voorkomen.

7.4 Cultuurhistorie en archeologie

7.4.1 Beleid en regelgeving

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

Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 1 januari 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd waarbij onder meer artikel 3.1.6 vijfde lid onder a van het Bro is aangevuld. Deze wijziging houdt in dat een bestemmingsplan een paragraaf moet bevatten met "een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”. Naast archeologische waarden zullen hiermee ook cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk moeten worden meegewogen bij de voorbereiding van bestemmingsplannen. Vergelijkbaar met de huidige regelgeving voor beschermde stads-en dorpsgezichten dient in ieder bestemmingsplan een afweging gemaakt te worden over de wijze waarop met de cultuurhistorische belangen wordt omgegaan. Het opnemen van cultuurhistorie in het proces van de ruimtelijke ordening past binnen de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg uit 2009. In lijn met de Belvedère-gedachte wordt in de beleidsbrief aangegeven dat het belang van cultuurhistorie vroegtijdig in het planproces moet worden ingebracht. Inzet is een meer generieke borging van cultuurhistorie vooraf in het proces van de ruimtelijke ordening, waarmee vermindering van sectorale regelgeving achteraf mogelijk is.

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 een dynamische leefomgeving die al sinds mensenheugenis verandert en dat ook zal blijven doen. De provincie wil 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.

Inpassing van ruimtelijke ontwikkelingen in het landschap is maatwerk. Sommige gebieden hebben unieke of kwetsbare cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten, terwijl andere tegen een stootje kunnen of waar ruimtelijke dynamiek het landschap juist kan versterken. Het is de uitdaging om bij nieuwe ontwikkelingen de ruimtelijke kwaliteit ten minste gelijk te houden en bij voorkeur te versterken.

De provincie Noord-Holland heeft in haar beleid ruimtelijke kwaliteit, naast klimaatbestendigheid en duurzaam ruimtegebruik, opgenomen als één van de drie hoofdbelangen. De ‘Leidraad Landschap en Cultuurhistorie’ (vastgesteld 10 april 2018) is een belangrijk instrument om daar richting aan te geven. Deze Leidraad is een vernieuwde versie van de Leidraad uit 2010.

Het doel en de werking van de Leidraad zijn vastgelegd in de Provinciale Omgevingsverordening. De Omgevingsverordening beschrijft de provinciale belangen ten aanzien van landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied zijn alleen mogelijk indien de Leidraad daarbij wordt toegepast. Die ruimtelijke ontwikkelingen betreffen bijvoorbeeld nieuwe bebouwing, uitbreiding van agrarische bedrijven, infrastructuur of vormen van energieopwekking.

Met de Leidraad wil de provincie partijen zoals gemeenten, initiatiefnemers, beheerders en ontwerpers stimuleren en inspireren om tot kwalitatieve en duurzame ruimtelijke ontwerpen te komen. De Leidraad is daarbij ook bedoeld om inzichtelijk te maken welke landschappelijke en cultuurhistorische waarden van belang zijn.

Aansluitend op de uitgangspunten van de Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, bestaat ook in Aalsmeer de wens de kenmerkende kwaliteiten, de diversiteit en identiteit van de gemeente te koesteren en te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Verschillende ruimtelijke analyses en beleidsnota's van de gemeente Aalsmeer (bijv. Lintenbeleid en cultuurhistorische analyse 'Gebroken landen, geheelde gronden') biedt hier een goed startpunt toe. De meest karakteristieke objecten, die ons doen herinneren aan vroeger tijden, zijn aangewezen als monument of beschermd gezicht. Voor grotere landschappelijke structuren die karakteristiek zijn voor de gemeente kunnen ruimtelijke plannen als bestemmingsplannen, beeldkwaliteitplannen en structuurplannen als beoordelingskader gebruikt worden.

Beleidsnota Archeologie

De Beleidsnota Archeologie zet uiteen op welke wijze de gemeente Aalsmeer verantwoordelijkheid neemt voor het eigen bodemarchief. Door bij het ontwikkelen van nieuwe of het aanpassen van bestaande bestemmingsplannen archeologische waarden en verwachtingen op te nemen en in de toelichting te verwijzen naar het gemeentelijk archeologiebeleid kunnen de kosten van eventueel archeologisch onderzoek worden verhaald op de verstoorder van het bodemarchief. In het bestemmingsplan wordt ook voorgeschreven welke verplichtingen de vergunningaanvrager heeft op het gebied van de archeologische monumentenzorg.

In de beleidsnota zijn voor het grondgebied van Aalsmeer diverse archeologiegebieden onderscheiden: historische kernen, bewoningslinten, kerkterreinen in de historische dorpskernen, molens, de Bovenlanden, Stelling van Amsterdam, twintigste-eeuwse uitbreidingswijken, overig onbebouwd grondgebied, Westeinderplas en het gebied tussen de Herenweg en de Westeinderplas.

Erfgoedverordening Aalsmeer

De gemeenteraad heeft op 9 februari 2017 de Erfgoedverordening Aalsmeer vastgesteld. De verordening ziet toe op het beheer en behoud van cultureel erfgoed gelegen binnen Aalsmeer, dat van bijzonder belang is vanwege de cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis. Op grond van deze verordening is het, voor zover dat nog niet in een bestemmingsplan is geregeld, verboden binnen een archeologisch verwachtingsgebied zonder omgevingsvergunning de bodem dieper dan 40 cm te verstoren.

7.4.2 Relevantie plangebied

Leidraad Landschap en cultuurhistorie

De Leidraad Landschap en cultuurhistorie (Leidraad) van de provincie Noord Holland is onderverdeeld in twintig landschappelijke eenheden, zogenaamde ensembles, en 10 provinciale structuren. Voor de Oosteinderweg is het ensemble Aalsmeer-Uithoorn en de provinciale structuren (Bebouwings) linten van toepassing.

Ensemble Aalsmeer-Uithoorn

Dit ensemble bevat een complex samenstel van droogmakerijenlandschap en veenpolderlandschap met plassen, ontginningslinten en restanten van het voormalige veenontginningslandschap (veenbovenlanden). Als gevolg van de nabijheid van Schiphol ontwikkelde zich rondom de bloemenveiling van Aalsmeer een 'landschap' van kassen en logistieke bedrijvigheid. De as Amsterdamse Bos-Westeinderplassen verbindt Amsterdam met het Groene Hart. De provinciale weg N201 loopt dwars door het ensemble, evenals de Stelling van Amsterdam.

- Ontstaansgeschiedenis

De bewoners van Aalsmeer zagen rond de 13e eeuw hun omgeving verdwijnen door de vervening, het afgraven en wegbaggeren van veengrond voor turf als brandstof voor de groeiende steden. Zo ontstonden de Oosteinderpoel, de Schinkelpoel, het Stommeer, Hornmeer, het Legmeer en de Westeinderplassen. Ook de Haarlemmermeer werd als gevolg van de afslag van het veenland aan de noord- een oostzijde steeds groter. In de 17e eeuw werd begonnen met het terugwinnen van landbouwgrond. Eerst werd het Stommeer drooggemaakt (1650) en daarna het Hornmeer (1674).

De historische kaart van omstreeks 1850 toont een groot uitgeveend plassengebied ten oosten van Aalsmeer waarin de Legmeerdijk de scheiding vormt tussen de Oosteinderpoel en het Legmeer. De Ringvaart van de Haarlemmermeer werd tussen 1839 en 1845 gegraven en in 1852 kwam het meer droog te liggen. Vijftig jaar later waren ook de Legmeer en de Oosteinderpoel ingepolderd. De Westeinderplassen bleven open. Het ontginningslint van Aalsmeer behoort tot een strook oorspronkelijk veenontginningslandschap met smalle kavels, het zogenoemde veenbovenland. De petgaten (langwerpige putten) in het gebied laten zien dat ook hier veen is gewonnen, maar het gebied is nooit opgeslokt door de groter wordende meren.

Rond het ontginningslint van Aalsmeer ontwikkelde zich in de tweede helft van de 19e eeuw de bloementeelt. In reactie op de toegenomen macht van de tussenhandel, bundelden kwekers in Aalsmeer hun krachten en organiseerden ze in 1911 de eerste veiling (aan de Oosteinderweg). De bloemen- en plantenexport groeide explosief en profiteerde van de nabijheid van Schiphol. In 1972 werd een nieuw veilingcomplex aan de Legmeerdijk in gebruik genomen. Het centrale veilinggebouw had in 2007 een oppervlakte van rond de 860.000 m² en was daarmee het grootste overdekte handelsgebouw ter wereld.

- Ruimtelijk karakteristiek

Ten aanzien van de landschappelijke karakteristiek valt de Oosteinderweg-Kudelstaart onder het veenbovenland met ontginningslinten en betreft een veenpolderlandschap.

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.

De openheid en ruimtebeleving is, in vergelijkig van de Westeinderplas en veenweidegebieden, beperkt. De bovenlanden van Aalsmeer hebben smalle, veelal met bebouwing en beplanting verdichte, kavels met

enkele doorzichten haaks op de ontginningsassen naar de achterliggende ringvaart en lagergelegen Poelpolder en Westeinderplas. De doorzichten en petgaten hebben hierdoor een grote betekenis.

Aan de westrand van het ensemble vormen de ringvaart en ringdijk van de Haarlemmermeer samen een ruimtelijke drager. Het ontginningslint van Aalsmeer met zijn zuidwest-noordoostelijke richting is de ruimtelijke drager voor de orthogonale opbouw van de Oosteinderpoelpolder. Aan de noordzijde van de Westeinderplas bevindt zich een langgerekt eilandenrijk van veenbovenlanden met verspringende kavels. Het bestaat uit een dubbele reeks eilanden in dezelfde zuidwest-noordoost richting. Deze vormen een aantrekkelijke (recreatieve) zone tussen Amsterdam en het Groene Hart.

De aanwezigheid van de bloemenveiling en de nabijheid van Schiphol zorgen voor grote dynamiek in het gebied. De maat van de bedrijfsontwikkeling leidt ertoe dat historische structuren ruimtelijk hun betekenis verliezen. Herstructurering van de glastuinbouw is een opgave in de hele regio, maar in de Bovenlanden van Aalsmeer het meest. Woningbouw wordt steeds belangrijker. De gebieden langs de N201 en N231 zijn in ontwikkeling en verdichten. De recreatieve betekenis van het Amsterdamse Bos wordt steeds groter en daarmee groeit het belang van de recreatieve as naar de Westeinderplassen. De watersport is hier van oudsher al een grote recreatietak, het sloepvaren wordt steeds belangrijker.

- Ambitie bij ruimtelijke ontwikkelingen

Het ensemble valt onder het Luchthavenindelingbesluit (LIB). De Westeinderplassen en de Bovenlanden vormen onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

De algemene ambitie 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.

Voor alle ambities uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie die van toepassing zijn voor het plangebied zijn, zie https://leidraadlc.noord-holland.nl/ensembles/aalsmeer-uithoorn/

- (Bebouwings) linten

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 Oosteinderweg zijn, zie https://leidraadlc.noord-holland.nl/erven-linten/linten/.

Voor de lintbebouwing in Aalsmeer (o.a. Aalsmeerderweg) heeft de gemeente Aalsmeer de beleidsnota "Ruimtelijke beoordeling bouwen in de Linten van Aalsmeer" (Het Lintenbeleid 2e herziening) vastgesteld (zie paragraaf 6.4.8).

Archeologische waarden

Omdat de bebouwing van Green Park Aalsmeer groter wordt dan 10.000 m² en er (deels) grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 centimeter onder maaiveld zullen plaatsvinden is in het kader van de eerdere bestemmingsplannen voor Green Park Aalsmeer archeologisch onderzoek uitgevoerd (Arcadis, d.d. november 2008, zie bijlage 7). Uit het onderzoek blijkt dat voor het plangebied geen vervolgonderzoek wordt aanbevolen, mits de werkzaamheden het Pleistoceen oppervlak niet verstoren. Indien de top van het pleistocene dekzand nog intact is kunnen hierin mogelijk archeologische waarden

uit het Paleolithicum en Mesolithicum voorkomen. De diepteligging van het dekzand maakt archeologisch onderzoek echter wel moeilijk. Verstoring tot op grote diepte kan mogelijk plaatsvinden door funderingen tot op het dekzandniveau. Aanbevolen wordt om bij de aanleg van kelders e.d. archeologisch vervolgonderzoek (IVO) in de vorm van boringen uit te voeren om de diepteligging en intactheid van de top van het dekzand te onderzoeken.

Geadviseerd wordt om voorafgaand hieraan contact op te nemen met de gemeente Aalsmeer om de aard en mogelijkheden van dergelijk vervolgonderzoek te bespreken. Voor de verstoring van het pleistocene oppervlak door de toepassing van heipalen wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen gezien de geringe omvang van de verstoring in combinatie met de diffuse verspreiding van de archeologisch waarden.

Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit archeologie geen bezwaren zijn tegen de voorgenomen herontwikkeling. Alleen in geval van ondergronds bouwen (dieper dan 1 meter onder maaiveld) is een Inventariserend Vervolg Onderzoek (IVO) nodig. Dat is in deelgebied 4 niet het geval maar volledigheidshalve is in de regels van het bestemmingsplan wel een beschermende regeling opgenomen (zie artikel 12.3 van de regels).

7.5 Geluid

7.5.1 Beleid en regelgeving

Wet geluidhinder

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 Aalsmeer 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:

- het heersende geluidsniveau;
- het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau;
- 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 is 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.

7.5.2 Relevantie plangebied

Industrielawaai

Het gehele plangebied ligt binnen de 50 dB(A)-zone van industrieterrein Schiphol-Oost. De zone is op de planverbeelding aangegeven door middel van een gebiedsaanduiding waarbij in de regels een verbod is opgenomen om in beginsel nieuwe geluidsgevoelige objecten te realiseren. Dit verbod kan worden doorbroken indien een nieuw geluidsgevoelig object voldoet aan de voorkeurgrenswaarde of een hogere grenswaarde.

Het bestemmingsplan maakt geen woningen of andere geluidsgevoelige objecten mogelijk. Akoestisch onderzoek naar industrielawaai is daarom niet nodig.

Wegverkeerslawaai

Met betrekking tot het wegverkeerlawaai hebben wegen als de N201, de Aalsmeerderweg en de Middenweg aan weerszijde een geluidszone. Deze geluidszone geeft het akoestisch aandachtsgebied weer. De geluidszone is afhankelijk van de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk) en het aantal rijstroken. Wegen met een snelheidsregime van 30 km/h en woonerven zijn niet gezoneerd.

Het bestemmingsplan maakt geen woningen of andere geluidsgevoelige objecten mogelijk. Akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai is daarom niet nodig.

In deelgebied 4 wordt een nieuwe bedrijfsstraat (beugelweg) aangelegd en er wordt een bestaande stedelijke weg (Middenweg) gereconstrueerd. Dit zou gevolgen kunnen hebben voor de geluidsbelasting op omliggende woningen. Zowel de nieuwe beugelweg als de aansluiting van deze weg op de Middenweg bevinden zich echter op meer dan 200 meter van bestaande woningen. Akoestisch onderzoek is daarom ook niet nodig vanwege de nieuwe bedrijfsstraat en bijbehorende reconstructie.

Zoals ook in paragraaf 4.2 is aangegeven is het onderzoek naar het verkeer als gevolg van de herontwikkeling van deelgebied 4 en andere deelgebieden binnen Green Park Aalsmeer geactualiseerd. Vanwege de gewijzigde verkeersintensiteiten is ook akoestisch onderzoek uitgevoerd om na te gaan wat de gevolgen zijn voor bestaande woningen in de omgeving (kenmerk: 008880.20210712R1.03, d.d. 7 februari 2022, zie bijlage 2). Daaruit blijkt dat er geen significante, waarneembare geluidstoenames te verwachten als gevolg van de voorgenomen gewijzigde invulling van de deelgebieden binnen GPA. Dat geldt ook voor wat betreft de nadien gewijzigde invulling van deelgebied 4 (kenmerk: 017272.20240227.B1.01, d.d. 27 februari 2024, zie bijlage 3). De extra motorvoertuigen zijn relatief beperkt ten aanzien van de beoogde verkeershoeveelheden op de Middenweg en de N201. De verwachting is niet dat de gewijzigde invulling van deelgebied 4 negatieve waarneembare consequenties heeft voor wat betreft geluidhinder. Waarneembare wijzigingen in de geluidsbelasting van 2 dB of meer treden op bij een geluidstoename van circa 40%. Van dergelijke toenames is in voorliggende situatie geen sprake.

Vliegtuiglawaai

Het plangebied ligt binnen de 58 Lden-contour van het beperkingengebied voor woningbouw (zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit). Binnen deze zones zijn vanwege het vliegverkeer van Schiphol in beginsel geen nieuwe woningen, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een

gezondheidszorgfunctie toegestaan. Ook is het plangebied gelegen binnen de 20 Ke contour zoals opgenomen in de Provinciale Omgevingsverordening (LIB5). Op basis daarvan moet worden aangenomen dat luchtvaartverkeerslawaai medebepalend is voor het akoestisch leefklimaat.

Het bestemmingsplan maakt geen woningen of andere geluidsgevoelige objecten mogelijk.

7.6 Bedrijven en milieuzonering

7.6.1 Beleid en regelgeving

De Wet milieubeheer beoogt milieuhinder vanwege bedrijfsmatige activiteiten, ten opzichte van gevoelige functies, zoals (bedrijfs)woningen, zorginstellingen, onderwijsinstellingen, kinderopvang en dergelijke te voorkomen. Alle bedrijfsmatige activiteiten die in potentie hinder kunnen veroorzaken worden door middel van vergunningen of meldingen op basis van de Wet milieubeheer gereguleerd.

In aanvulling op deze vergunningen of meldingen voorziet een "goede ruimtelijke ordening" eveneens in het voorkomen van onvoorzienbare hinder bij gevoelige functies. Dit kan worden bereikt door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies.

Bedrijfsmatige activiteiten zijn in de VNG publicatie “Bedrijven en Milieuzonering" ingedeeld in een aantal categorieën met bijhorende minimaal gewenste afstanden tot milieugevoelige functies. De indeling van de activiteiten is gebaseerd op de standaard bedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Per milieucategorie geldt een minimaal gewenste afstand, een richtafstand. Deze richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds als uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningsvrij bouwen mogelijk is.

Er zijn richtafstanden tot een rustige woonwijk en tot een gemengd gebied.

	Afstand tot Rustige Woonwijk	Afstand tot Gemengd Gebied
Milieucategorie 1	10 meter	0 meter
Milieucategorie 2	30 meter	10 meter
Milieucategorie 3.1	50 meter	30 meter
Milieucategorie 3.2	100 meter	50 meter
Milieucategorie 4.1	200 meter	100 meter
Milieucategorie 4.2	300 meter	200 meter
Milieucategorie 5.1	500 meter	300 meter
Milieucategorie 5.2	700 meter	500 meter

Rustige woonwijk

Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor.

Gemengd gebied

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het

buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid en gebieden langs hoofdinfrastructuur kunnen als gemengd gebied worden beschouwd.

7.6.2 Relevantie plangebied

In de omgeving van het plangebied komt wonen voor in de lintbebouwing langs polderwegen als de Aalsmeerderweg. Voor de rest is in de omgeving vooral sprake van (bestaande en toekomstige) bedrijvigheid. Door deze kenmerken en door de ligging direct ten westen van de provinciale weg N201 zijn het plangebied en de omgeving te kenmerken als een gemengd gebied.

Het bestemmingsplan maakt het gebruik als bedrijven mogelijk. Voor de milieuzonering van deze functies ten opzichte van woningen in de omgeving van het plangebied wordt als richtlijn de VNG handreiking “Bedrijven en Milieuzonering” toegepast. Het lint van de polderweg Aalsmeerderweg is aan te merken als gemengd gebied, waardoor met één afstandsstap kan worden afgeweken van de standaard richtlijn (welke is bedoeld voor een rustige woonwijk).

De toekomstige bedrijfspercelen van deelgebied 4 bevinden zich over het algemeen op een afstand van minimaal 20 meter van de woonpercelen aan de Aalsmeerderweg, en soms meer. Tussen deze bedrijfspercelen en de woonpercelen zal een bufferzone met groen en water worden gerealiseerd. De diepte van deze bufferzone is mede afhankelijk van de achterperceelgrenzen van de tuinen en erven van de aangrenzende woonpercelen.

Ter plaatse van de toekomstige bedrijfspercelen dient rekening te worden gehouden met een zonering. Dat betekent dat dichtbij de woonpercelen in beginsel uitsluitend lage bedrijfscategorieën zijn toegestaan. Op grotere afstand zijn ook hogere bedrijfscategorieën toegestaan. In het bestemmingsplan is dit vertaald doordat bedrijven die tot categorie 3.2 behoren op minimaal 50 meter afstand van de plangrens aan de zijde van de lintbebouwing van de Aalsmeerderweg zijn toegestaan. Deze afstand is conform de in de VNG handreiking aangegeven richtafstand voor een gemengd gebied. In de tussengelegen zone zijn bedrijven tot maximaal categorie 3.1 (tussen 30 en 50 meter) of maximaal categorie 2 (minder dan 30 meter) toegestaan. Voor dergelijke bedrijven geldt in gemengd gebied een richtafstand van respectievelijk 30 en 10 meter. De nieuwe bedrijfskavels (bestemd als Bedrijf - 2) voldoen overal aan de richtafstanden, mede ook door de tussengelegen bufferzone.

In de bufferzone zijn ook tuinen en erven van de aangrenzende woningen aan de Aalsmeerderweg mogelijk. Om te voorkomen dat de afstand van de woningen tot de perceelsgrenzen van de bedrijfskavels minder dan de genoemde richtafstanden wordt is in het bestemmingsplan binnen de bestemming 'Gemengd' bepaald dat eventuele binnen deze bestemming gelegen delen van tuinen en erven geen erf zijn zoals bedoeld in artikel 1 behorende bij bijlage II van het Besluit omgevingsrecht voor zover het gaat om voor bewoning gebruikte bijbehorende (vergunningsvrije) bouwwerken. Door de bufferzone vrij te houden van voor bewoning te gebruiken bijbeborende bouwwerken (zoals aan- en uitbouwen of bijgebouwen voor mantelzorg) zal er geen hinder als gevolg van de bedrijven op geluidsgevoelige functies ontstaan.
Afwijken van de toegestane categorieën door activiteiten die tot een hogere categorie behoren is alleen mogelijk indien de betreffende bedrijfsactiviteiten zich gedragen als een ter plaatse toegestane bedrijfscategorie.

Op sommige plekken zal voor wat betreft de bestaande bedrijven (bestemd als 'Bedrijf - 1' mogelijk niet geheel aan de genoemde richtafstanden worden voldaan. Omdat het bestaande rechten betreft kan er in het bestemmingsplan geen rekening worden gehouden met richtafstanden tussen deze bedrijven en de woningen. In geval van nieuwe bedrijvigheid op de bestaande bedrijfspercelen zijn uitsluitend bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 1 toegestaan. Voor dergelijke milieuactiviteiten geldt in gemengd gebied een richtafstand van 0 meter

7.7 Luchtkwaliteit

7.7.1 Beleid en regelgeving

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 (NO_2) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³;
- voor fijn stof (PM_{10}) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM_{10} mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (39 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaftrek);
- voor $PM_{2,5}$, deeltjes nog kleiner dan PM_{10}, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM_{10}.

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 NO_2 of PM_{10}. 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 NO_2 en PM_{10} bijdraagt; concreet betekent dit een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m³. Met name NO_2 en PM_{10} 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.

7.7.2 Relevantie plangebied

Door Goudappel is via een onderzoek nagegaan of er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen (kenmerk: 008880.20210712R1.03, d.d. 7 februari 2022, zie bijlage 2). Het onderzoek is uitgevoerd in combinatie met een verkeersanalyse. Uit het onderzoek blijkt dat er als gevolg van Green Park Aalsmeer geen normoverschrijdingen plaats zullen vinden. De plannen dragen bovendien 'niet in betekenende mate' bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteitssituatie vormt daarmee geen belemmering voor het uitvoeren van de beoogde plannen. Dat geldt ook voor wat betreft de gewijzigde invulling van deelgebied 4 (kenmerk: 017272.20240227.B1.01, d.d. 27 februari 2024, zie bijlage 3). De extra motorvoertuigen zijn relatief beperkt ten aanzien van de beoogde verkeershoeveelheden op de Middenweg en de N201. De verwachting is niet dat de gewijzigde invulling van deelgebied 4 negatieve waarneembare consequenties heeft voor wat betreft luchtkwaliteit. Voor luchtkwaliteit werd in het onderzoek van 2022 al ruimschoots aan de normen voldaan. De wijzigingen zorgen naar verwachting niet voor overschrijding van de normen voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof ($PM_{2,5}$ en PM_{10}).

7.8 Externe veiligheid

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

7.8.1 Beleid en regelgeving

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.

7.8.2 Relevantie plangebied

Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen

In het plangebied dient rekening te worden gehouden met het gebruik, de opslag en/of productie van gevaarlijke stoffen vanwege de aanwezigheid van propaantanks volgens de risicokaart. Door AVIV is daarom een onderzoek uitgevoerd naar onder meer deze bronnen (projectnummer 173431, d.d. 24 augustus 2017, zie bijlage 8). Daaruit blijkt dat:

- De propaan die op het perceel Middenweg 5 wordt opgeslagen heeft een veiligheidsafstand van maximaal 25 meter rond de tank en het vulpunt. Deze veiligheidsafstand heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan aangezien de veiligheidsafstand zich op eigen terrein bevindt.
- De propaan die op het perceel Middenweg 9 wordt opgeslagen heeft een veiligheidsafstand van maximaal 20 meter rond de tank en het vulpunt. Deze veiligheidsafstand heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan aangezien de veiligheidsafstand zich op eigen terrein bevindt.

De propaantank op Middenweg 9 is inmiddels verwijderd. Uit het onderzoek blijkt dat de opslag van propaan geen nadelige gevolgen heeft voor de ontwikkeling van deelgebied 4. Het onderzoek is weliswaar ouder dan 3 jaar maar doordat de opslag van propaan bij Middenweg 5 niet is toegenomen en de veiligheidsafstand zich volledig op eigen terrein bevindt, is er geen aanleiding om het onderzoek opnieuw uit te voeren. Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Route gevaarlijke stoffen

Vervoer gevaarlijke stoffen vindt zoveel mogelijk plaats over rijkswegen en provinciale wegen. Bij alle overige wegen binnen de gemeente moet het transport van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk worden ontweken, tenzij er sprake is van bestemmingsverkeer.

De N201 is deels verboden als route voor gevaarlijke stoffen voor het vervoer van o.a. LPG en propaan (gevaarlijke goederen, die aanleiding kunnen geven tot een (zeer) grote explosie, en het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftige stoffen), dit vanwege de Waterwolftunnel (categorie C tunnel). Het overige deel van de N201 mag wel worden gebruikt voor vervoer van o.a. LPG en propaan.

Vanwege het groepsrisico geldt er in het algemeen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een veiligheidszone van 200 meter vanuit de as van de betreffende vervoerslijn. Het plangebied ligt op meer dan 200 meter afstand van wegdelen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zodat het vervoer van gevaarlijke stoffen geen risico vormt voor het onderhavige plangebied.

Hoofd-aardgastransportleiding

Er bevinden zich in of in de nabijheid van het plangebied geen transportleidingen die van invloed op het plangebied van het bestemmingsplan zouden kunnen zijn.

7.9 Natuur

7.9.1 Beleid en regelgeving

Wet natuurbescherming

De op 1 januari 2017 in werking getreden Wet natuurbescherming (Wnb) dient ter vervanging van de Natuurbeschermingswet, de Flora- en faunawet en de Boswet en heeft als doel te komen tot één integrale en vereenvoudigde regeling van de natuurbescherming. Hierbij is de Europese regelgeving als uitgangspunt genomen. Wanneer geen specifieke natuurbescherming in de Europese regelgeving is voorzien worden op rijksniveau regels vastgelegd, zodat een consistent, samenhangend en transparant stelsel van regels op het gebied van natuur ontstaat.

- Gebiedsbescherming

Net als onder de hiervoor geldende wetgeving (Natuurbeschermingswet 1998) zijn in de Wnb gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000-gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van een Natura 2000-gebied verslechtert of een significant verstorend effect heeft (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient een vergunning op grond van de Wnb te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen.

Indien het plan mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient bovendien een passende beoordeling te worden gemaakt. Significant negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat voor het plan geen alternatieven zijn, sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang en is voorzien in compenserende maatregelen.

- Soortenbescherming

De Wnb beschermt net als de hiervoor geldende wet- en regelgeving (o.a. Flora- en faunawet) vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren. De wet kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. De Wnb bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

Voor van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels geldt dat het verboden is om nesten, rustplaatsen of eieren te vernielen. Ook is het verboden om vogels te verstoren, tenzij de verstoring geen wezenlijke invloed heeft op de staat van instandhouding van de soort.

Voor algemene soorten, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud en op grond van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wnb. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) of de provincie een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de minister van (destijds) LNV heeft goedgekeurd. Hoewel de gedragscode zijn basis vindt in de Flora- en faunawet, die inmiddels is vervallen, is de werking van de gedragscode door de staatssecretaris van Economische Zaken ambtshalve verlengd. Bij naleving van deze gedragscode geldt dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer geen andere bevredigende oplossing bestaat,

geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan en de ontheffing nodig is met het oog op in de Wnb bepaalde belangen.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wnb aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de Wnb kan worden verleend.

Natuurbeheerplan 2019 Provincie Noord-Holland

Het Natuurbeheerplan beschrijft waar in Noord-Holland natuur is en kan komen, welk soort natuur en beheer daar gewenst is en voor welke locaties, agrarische collectieven, grondeigenaren en natuurbeherende organisaties subsidie voor natuurbeheer kunnen aanvragen. Het Natuurbeheerplan bevat de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de Natuurverbindingen. De natuurdoelen strekken verder verder dan enkel de gronden die zijn aangewezen als NNN. Het is dus niet zo dat een Natuurbeheerplan de daadwerkelijke natuurwaarden vastlegt. Een Natuurbeheerplan heeft geen planologische werking zoals de Omgevigsverordening van de provincie.

De natuur- en beheerdoelen buiten het NNN worden behaald door middel van bijvoorbeeld agrarisch natuurbeheer. Dit is gericht op de verbetering van leefgebieden. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf typen leefgebieden.

7.9.2 Relevantie plangebied

Gebiedsbescherming

In het plangebied of in de directe nabijheid van het plangebied bevindt zich geen natuurbeschermingsgebied als bedoeld in de Wet natuurbescherming. Op grotere afstand bevinden zich wel enkele gebieden die zijn aangewezen in het kader van Natura 2000. Het gaat om Botshol (op circa 8 kilometer) en Nieuwkoopse Plassen & de Haeck (op circa 12 kilometer). Vanwege de aanwezigheid van bijzondere natuurwaarden hebben deze gebieden een Europese beschermingsstatus gekregen. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt weliswaar op ruime afstand van deze gebieden maar de herontwikkeling zou eventueel kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden. Door Cauberg-Huygen is daarom een onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd om na te gaan of er in de aanleg en/of gebruiksfase relevante stikstofemissie op voor stikstof gevoelige habitats in de maatgevende Natura 2000-gebieden plaatsvindt (referentie 07524-54406-07, d.d. 1 mei 2024, zie bijlage 9). Dit onderzoek is gedaan voor alle nog te ontwikkelen deelgebieden in Green Park Aalsmeer waarvoor nog geen juridisch-planologisch kader is vastgesteld, inclusief deelgebied 4. Er is daarbij gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten zoals deze door Goudappel zijn berekend in het kader van het verkeersonderzoek (zie paragraaf 4.2 en bijlage 2 en 3).

Uit de rekenresultaten blijkt dat tijdens de gebruiksfase de hoogst berekende waarde van de stikstofdepositie 0,07 mol/ha/jaar bedraagt ter plaatse van het Natura 2000-gebied 'Botshol'. Tijdens de aanlegfase is de geen bijdrage berekend hoger dan 0,00 mol/ha per jaar. Omdat de berekende stikstofdepositie in de gebruiksfase groter is dan 0,00 mol/ha/jaar zijn significante effecten niet op voorhand uitgesloten. Daarom is nader onderzocht of het beoogde gebruik leidt tot een lagere stikstofdepositie dan in het huidige gebruik, de zogenaamde referentiesituatie (het huidige planologische gebruik). Om aan te kunnen tonen dat er geen negatieve effecten zijn, is een vergelijking tussen de referentiesituatie en de toekomstige situatie opgesteld. De stikstofdepositie in de toekomstige situatie is vergeleken met de effecten vanwege het huidige gebruik van het plangebied (referentiesituatie). Als gevolg van de herontwikkeling van de nog te ontwikkelen gebieden zullen enkele bedrijven verdwijnen of deze zijn onlangs verdwenen. Uit de verschilberekening blijkt, rekening houdend met het randeffect[1] , dat in geen van de omliggende Natura 2000-gebieden sprake is van een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie. De Wet natuurbescherming vormt derhalve geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan aangezien de doorgerekende plannen niet leiden tot significante effecten op de Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

Door Arcadis is in de loop der jaren voor verschillende delen van het plangebied onderzoek gedaan naar soorten. Uit de meest recente qucik scan (referentie D10009517:6, d.d. 14 mei 2020, zie bijlage 10) blijkt dat niet kan worden uitgesloten dat de beoogde herontwikkeling van deelgebied 4 in beginsel effect heeft op de volgende soorten:

- Vleermuizen: Gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, gewone grootoorvleermuis en meervleermuis.
- Marterachtigen: Steenmarter, bunzing, wezel en hermelijn.

Essentiële functies van andere beschermde soorten zijn uitgesloten, maar er dient wel te allen tijde rekening te worden gehouden met broedvogels (nest beschermde gedurende broedperiode) en algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren en amfibieën, waarvoor de zorgplicht van toepassing is. Mitigerende maatregelen dienen getroffen te worden.

Naar aanleiding van de quick scan is een soortgericht onderzoek uitgevoerd (referentie D10034418:16, d.d. 28 januari 2022, bijlage 11). Daaruit blijkt dat het plangebied geen essentiële functie heeft voor marters (steenmarter, wezel, hermelijn en bunzing) en vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, tweekleurige vleermuis en gewone grootoorvleermuis). Negatieve effecten, als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling, zijn daarom uitgesloten. Verdere vervolgstappen voor wat betreft deze beschermde soorten zijn niet aan de orde. Er hoeft geen ontheffing Wet natuurbescherming te worden aangevraagd. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan de Wet natuurbescherming.

De onderzoeksgegevens zoals hiervoor beschreven zijn nog steeds actueel aangezien alle groenstructuren inmiddels zijn verwijderd en het plangebied in ontwikkeling is gebracht. Er is daardoor sprake van verstorende werkzaamheden. Er is geen sprake van dat er nieuwe (natuurlijke) situaties zijn ontstaan waar beschermde soorten zich kunnen of zullen vestigen.

7.10 Duurzaam bouwen en energie

De kaders duurzaamheid Aalsmeer zijn vastgesteld door de gemeenteraad in december 2016. Hiermee heeft de gemeenteraad aangegeven dat Aalsmeer streeft naar duurzaam beleid in alle keuzes die er worden gemaakt. Hierbij zijn drie focusgebieden benoemd:

1. Aalsmeer is fossielonafhankelijk in 2040;
2. Aalsmeer heeft een circulaire economie in 2040;
3. en iedereen kan meedoen in Aalsmeer (inclusieve samenleving).

Belangrijk aandachtspunt is bij nieuwbouw en renovatie dat energiegebruik zoveel mogelijk gereduceerd wordt door o.a. isolatie en efficiënt inzetten van installaties. Daarnaast is aandacht voor duurzame energie-opwek gewenst. Dit wordt binnen het Bouwbesluit getoetst. De gemeente hecht er aan dat voor bewoners de mogelijkheid wordt geboden zelf verdergaande maatregelen te treffen waarmee energieneutraliteit te bereiken is. Voor projecten wordt aanbevolen het aanbrengen van zonnepanelen en zonwering mee te ontwerpen in gebouwen.

De Wet VET, juli 2018, maakt dat voor klein verbruikersaansluitingen geen aansluiting meer op het aardgasnet mogelijk is. Binnen het plangebied zijn voor toepassing van bodemenergie geen belemmeringen voorzien. Het (wijzigings)besluit Bodemenergie en de Waterwet vormen bij toepassing van bodemenergie het wettelijk kader. Een collectieve WKO kan eventueel bijdragen aan het behalen van de ambitie fossielonafhankelijk.

De gemeente Aalsmeer stimuleert daarnaast het realiseren van duurzame en energiezuinige gebouwen door middel van de gemeentelijke praktijkrichtlijn (GPR). GPR-gebouw is een digitaal instrument dat ontwerpgegevens omzet in prestatiegetallen per module. De gemeente stelt haar licentie beschikbaar aan ontwikkelaars waarmee deze op basis van voorlopig ontwerp kunnen toetsen waar nog

verbeteringen mogelijk zijn. Het thema milieu van de GPR voldoet aan de indieningsvereisten die op grond van de omgevingsvergunning worden gesteld bij het indienen van een bouwaanvraag volgens artikel 5.9 het eerste en tweede lid van het Bouwbesluit 2012. Aanvrager van een vergunning voor het bouwen moet met een berekening aangeven wat het duurzaamheidgehalte van het te realiseren bouwwerk is.

Voor nieuwbouwwoningen is vanaf 1 januari 2015 een Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van maximaal 0,4 vereist volgens het Bouwbesluit. De gemeente zoekt graag met de ontwikkelaar naar meer opties waarmee voor de bewoners een lagere EPC gehaald kan worden. Gedacht wordt hierbij aan extra isolatie en/of warmte terugwininstallaties in douchewaterretour, energiezuinige systemen, warmte - koude opslag gecombineerd met lage temperatuurverwarming en/of nabij gelegen warmtenet, en het benutten van de zon als energiebron door mee ontworpen zonnepanelen, zonneboiler. Bij voorkeur worden meer opties in de bouwaanvraag meegenomen zodat hierop toegezien kan worden.

7.11 Schaduw

De nieuwe bedrijfskavels bevinden zich ten zuiden van de bestaande woningen aan de Aalsmeerderweg. Vanwege de onderliggende afstand en de tussengelegen bijgebouwen op de achtererven is de verwachting dat de nieuwbouw niet tot een relevante vermindering van schaduw bij de meeste woningen in de omgeving leidt.

Eindnoten

1. Randeffecten zijn effecten die bij een verschilberekening tussen de referentiesituatie en de beoogde situatie kunnen ontstaan, waarbij in de beoogde situatie emissiepunten op andere plekken zijn gelegen ten opzichte van bronnen uit de huidige situatie. Indien dat het geval is, kan het zijn dat randeffecten optreden op of rond de stikstofgevoelige habitats die rond de 25 km van de emissiepunten liggen. In deze zone worden in de verschilberekening depositie toe- of afnames berekend doordat de maximale rekenafstand van 25 km van de emissiepunten wordt gehanteerd. De emissiepunten uit de referentiesituatie hebben dan geen of een gedeeltelijke overlap met de emissiepunten uit de beoogde situatie. Uit de toepassing van de Aerius Calculator blijkt dat er in dit geval sprake is van randeffecten. Kortheidshalve wordt verwezen naar bijlage IVI van het rapport. Er is daarmee aangetoond dat er ter plaatse van de overschrijdingen in de berekeningen sprake is van randeffecten en geen sprake is van een daadwerkelijke overschrijdingen.