

Green Park Aalsmeer deelgebied 2 West

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	6
2.1 Uitgangspunten	6
2.2 Ruimtelijke en functionele aspecten planontwikkeling	7
2.3 Ruimtelijke en functionele aspecten bestaande functies	10
2.4 Verkeersafwikkeling en parkeren	10
2.5 Water	10
2.6 Energie en duurzaamheid	11
Hoofdstuk 3 PLANOPZET	12
3.1 Algemeen	12
3.2 De planregels en bestemmingen	12
Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEID	16
4.1 Actuele regionale behoefte	16
4.2 Verkeerstechnische uitvoerbaarheid	17
4.3 Economische uitvoerbaarheid	19
4.4 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	20
4.5 Handhaving	21
Hoofdstuk 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED	23
5.1 Ruimtelijke karakteristiek	23
5.2 Functioneel gebruik	31
Hoofdstuk 6 BELEIDSKADER	34
6.1 Inleiding	34
6.2 Rijksbeleid	34
6.3 Provinciaal en regionaal beleid	36
6.4 Gemeentelijk beleid	41
Hoofdstuk 7 OMGEVINGSKWALITEIT	53
7.1 M.e.r.-beoordeling	53
7.2 Bodem	53
7.3 Water	56
7.4 Cultuurhistorie en archeologie	60
7.5 Geluid	64
7.6 Milieuzonering	67
7.7 Luchtkwaliteit	69
7.8 Externe veiligheid	70
7.9 Rekenschap 20 Ke-contour	71
7.10 Natuur	73
7.11 Duurzaam bouwen en energie	77
7.12 Schaduw	78

Toelichting

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

Het bestemmingsplan is het belangrijkste publiekrechtelijk instrument om doelstellingen te realiseren. In de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) behoudt het bestemmingsplan de belangrijke rol in het ruimtelijk planstelsel. Het bestemmingsplan is en blijft een belangrijk – zo niet het belangrijkste – normstellende instrumentarium voor het ruimtelijk beleid. Na inwerkingtreding van de Omgevingswet zal het bestemmingsplan, mits digitaal en (minimaal) als ontwerp ter inzage gelegd, van rechtswege de status van omgevingsplan krijgen.

Tot 7 december 2017 gold voor deelgebied 2 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 de westelijke helft van deelgebied 2 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 de westelijke helft van deelgebied 2 planologisch mogelijk te maken en, daar waar nodig, flexibiliteit toe te passen. Voor 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.

Voor de oostelijke helft van deelgebied 2 wordt ook een nieuw bestemmingsplan voorbereid. Doordat de oostelijke helft een andere thematische invulling zal krijgen dan het voorliggende bestemmingsplan is besloten om voor de beide helften een separaat bestemmingsplan in procedure te brengen.

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 Hoge Dijk;
- in het oosten: de westelijke grenzen van de kadastrale percelen B5701 (Oosteinderweg 236) en B5702 (Aalsmeerderweg 183);
- in het zuiden: de buitenste rand van het woonlint ten noorden van de Aalsmeerderweg;
- in het westen: de watergang ten oosten van de Burgemeester Brouwersweg (N201).

Tezamen vormen deze plangrenzen de westelijke helft van deelgebied 2 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer met het aangrenzende woonlint. De grenzen van het voorliggende bestemmingsplan sluiten grotendeels aan op omliggende geldende bestemmingsplannen, zoals de bestemmingsplannen 'Landelijk Gebied Oost' en 'Oosteinderweg 2020'.



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 is binnen het plangebied het volgende planregime van kracht:

- De beheersverordening “Green Park Aalsmeer 2017”, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 7 december 2017;
- Paraplubestemmingsplan 'Kamerverhuurbedrijf Aalsmeer', zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 2 december 2021 .

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 de westelijke helft van deelgebied 2 (tijdelijk) uitgegaan van de bestaande situatie, in afwachting van het voorliggende bestemmingsplan.

Het paraplubestemmingsplan wordt verder buiten beschouwing gelaten aangezien in het voorliggende bestemmingsplan geen kamerverhuurbedrijven mogelijk zijn gemaakt.

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 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 en de herziening is het bestemmingsplan “Parapluperziening 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.

Tenslotte 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.

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 de westelijke helft van deelgebied 2 van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. De herontwikkeling van deelgebied 2 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 de westelijke helft van deelgebied 2 te herontwikkelen past in het vigerende beleid van de diverse overheden (zie hoofdstuk 6).

Voor de lintbebouwing ten noorden van de Aalsmeerderweg en twee bestaande woningen aan de Hoge Dijk (Oosteinderweg 230 en 232) is sprake van consoliderend bestemmen doordat uit wordt gegaan van het feitelijke gebruik als woning (alsmede de bestemming die is gehanteerd in de beheersverordening). De bestemmingswijze is daarbij gebaseerd op die van overige woonpercelen in de omgeving van het plangebied. De vestiging van nieuwe bedrijven in een woonlint is niet wenselijk en daardoor uitgesloten, met uitzondering van aan huis geboden beroepen en bedrijven. Bij de percelen Aalsmeerderweg 171-173 en 179 is rekening gehouden met de bestaande bedrijfsactiviteiten die achter de lintbebouwing zijn gevestigd. Conform het gemeentelijk lintenbeleid is daarbij voor de bedrijfsactiviteiten wel een zogenaamde uitsterfregeling toegepast, wat inhoudt dat het gebruik door toepassing van een wijzigingsbevoegdheid planologisch kan worden opgeheven indien het de betreffende bedrijfsactiviteiten in de praktijk langer dan een half jaar zijn beëindigd. Bedrijven in een woonlint zijn namelijk niet wenselijk maar doordat het een bestaande legale situatie betreft is het gebruik positief bestemd. Door de uitsterfregeling heeft de gemeente de mogelijkheid om het ongewenste gebruik na beëindiging op te kunnen heffen om zo te voorkomen dat dergelijke bedrijfsactiviteiten in de toekomst weer zullen plaatsvinden.

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, de Strategie Werklocaties Aalsmeer en de Provinciale Omgevingsverordening. Uitgangspunt in het genoemde beleid is dat het plangebied onderdeel is van Green Park Aalsmeer en 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 en de Strategie Werklocaties Aalsmeer voor het plangebied uit van kavels voor gemengde bedrijvigheid met bijbehorende functies. De bedrijfskavels zullen worden ontsloten via een gefaseerd aan te leggen beugelweg (Samoaweg) vanaf de Aalsmeerderweg. Functioneel gezien is het nu voorliggende bestemmingsplan in planologisch opzicht dus consoliderend. De voortzetting van het beleid om de westelijke helft van deelgebied 2 te herontwikkelen tot bedrijventerrein past, gelet op hoofdstuk 6, in het vigerende beleid van de diverse overheden.

In het plangebied bevinden zich enkele bestaande bedrijfspercelen waar geen relevante herontwikkeling wordt voorzien. Deze percelen zijn daarom conserverend bestemd, dat wil zeggen dat er uit is gegaan van de huidige situatie. Het gaat om het perceel Oosteinderweg 222A-B en het perceel achter/bij Oosteinderweg 230. Het consoliderend bestemmen van deze percelen 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. Daarnaast zijn binnen de woonbestemmingen de regels met betrekking tot dakkapellen,

erkers en het vestigen van bed and breakfast uit de 'Beleidsregels planologische afwijkingen' verwerkt.

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 op 22 oktober 2020 en in november 2020 in werking is getreden, 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 de westelijke helft van deelgebied 2 worden herontwikkeld voor wat betreft het deel tussen de Hoge Dijk, het polderlint ten noorden van de Aalsmeerderweg en de N201. 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 een belettering- en reclamebedrijf en opslagruimtes voor aannemersbedrijven. De percelen in het te herontwikkelen deel van het plangebied worden in de periode 2022 tot en met 2027 herontwikkeld.

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 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 de westelijke helft van deelgebied 2. Mede gelet op de behoefte aan bedrijfskavels (zie hiervoor) is de westelijke helft van deelgebied 2 geschikt voor een invulling met bedrijfskavels. Alleen binnen enkele open gaten in het woonlint van de Aalsmeerderweg zullen in totaal maximaal 3 nieuwe woningen worden gerealiseerd.
- De ontsluiting van het te ontwikkelen deel van het plangebied vindt plaats vanuit de zuidwesthoek van de Aalsmeerderweg. Ten zuidwesten van Aalsmeerderweg 147 wordt een nieuwe aansluiting op de Aalsmeerderweg gemaakt. De bedrijfsstraat in de vorm van een beugelweg zal in fases worden aangelegd en uiteindelijk geheel doorlopen in de oostelijke helft van deelgebied 2. Daar krijgt de beugelweg, Samoaweg genaamd, ook een aansluiting op de Aalsmeerderweg (tussen de huisnummers 193 en 201). Bestaande ontsluitingswegen vanaf de Aalsmeerderweg naar het gebied achter de woonkavels en de in de oostelijke helft van deelgebied 2 gelegen aansluiting vanaf de Aalsmeerderweg op de ventweg van de Machineweg komen te vervallen ten behoeve van een veilige en logische verkeersafwikkeling. Door het verkeer 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 toekomstige kavels mogen, afhankelijk van de locatie, worden gebruikt voor bedrijven in maximaal categorie 3.2. In de nabijheid van de woningen aan de Aalsmeerderweg, de Hoge Dijk en de Oosteinderweg zijn lagere categorieën toegestaan om overlast voor omwonenden te voorkomen. Aan de zijde van de Aalsmeerderweg is verder een watergang met een ecologische oever als bufferzone voorzien. De nieuwe functies en voorzieningen zullen hierna kort worden toegelicht.

2.2.1 Beugelweg

Ter ontsluiting van deelgebied 2 is een beugelweg voorzien die op twee punten aan zal sluiten op de Aalsmeerderweg (waarvan één in het plangebied van het naastgelegen en in voorbereiding zijnde bestemmingsplan voor deelgebied 2 Oost). De situering van de beugelweg ligt inmiddels vast, evenals de naam (Samoaweg). De aansluiting van de Samoaweg aan de westzijde van het plangebied zal zijn gelegen tegenover Aalsmeerderweg 142-144 en ten zuidwesten van Aalsmeerderweg 147. Voor de beugelweg zal een snelheidsregime gelden van maximaal 30 km/u. De beugelweg met bijbehorende openbare ruimte is bestemd als 'Verkeer'.

De beugelweg wordt gefaseerd aangelegd. Gestart wordt met het westelijk deel waarna in een later stadium ook het oostelijk deel zal worden vastgelegd. Voor het oostelijk deel is eerst een planologische procedure nodig. Er zal daardoor in het begin sprake zijn van een tijdelijke situatie waarbij de helft van de beugelweg is aangelegd. Ontsluiting van de bedrijfskavels in het plangebied van dit bestemmingsplan zullen tot aan de aanleg en ingebruikname van het oostelijk deel van de beugelweg dus uitsluitend gebruik kunnen maken van het westelijk deel van de beugelweg.

2.2.2 Bedrijven

Aalsmeer kenmerkt zich als een ondernemersgemeente op het gebied van onder meer glastuinbouwgerelateerde 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 42.000 m². Deze omvang sluit aan bij hetgeen dat is onderzocht in het verkeersonderzoek (zie subparagraaf 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 2.

Voor de bedrijfskavels geldt dat bedrijven tot maximaal categorie 3.2 zijn toegestaan, waarbij in de nabijheid van de woningen in beginsel alleen lagere categorieën zijn toegestaan.

Ten aanzien van de nieuwe bedrijfskavels is onderscheid te maken in de zone ten noorden van de beugelweg Samoaweg en de zone tussen de Samoaweg en de lintbebouwing van de Aalsmeerderweg:

- Zone ten noorden van de Samoaweg: de te bebouwen delen van de bedrijfskavels in deze zone mogen voor maximaal 70% worden bebouwd zodat er onbebouwde ruimte beschikbaar blijft voor opslag en parkeren op eigen terrein. Daarnaast dient een zone van circa 25 meter vanaf de kruin van de Hoge Dijk vrij te blijven van bebouwing vanwege de bescherming van de dijk. Gebouwen binnen de bebouwingsstrook (bouwvlak) onderaan het talud van de dijk mogen maximaal 9 meter hoog worden. Een hogere bouwhoogte wordt vanwege het zicht vanuit de lintbebouwing aan de Oosteinderweg niet wenselijk geacht. De bedrijfskavels in de zone ten noorden van de Samoaweg zijn bestemd als 'Bedrijf - 2'.
- Zone tussen de Samoaweg en de lintbebouwing: de bedrijfskavels in deze zone zijn bestemd als 'Bedrijf - 3' en zullen net als de hiervoor beschreven bedrijfskavels niet volledig worden bebouwd. De gebouwen komen op een afstand van minimaal 20 meter van het evenwijdig aan de Aalsmeerderweg gelegen deel van de Samoaweg. Deze 20 meter dient vrij te blijven van gebouwen. Door de zone van 20 meter vanaf de Samoaweg vrij te houden van gebouwen zal deze zone in de praktijk naar

verwachting vooral worden gebruikt voor parkeren en opslag. De delen van de bedrijfskavels vanaf 20 meter van de voorste perceelgrens tot aan de achterste perceelgrens (het bouwvlak) mag worden bebouwd met hoofdgebouwen maar wel met inachtneming van bebouwingspercentages en/of afstandsmaten:

1. De eerste strook van het bouwvlak (met een diepte van 20 meter) mag voor maximaal 65% per bouwperceel worden bebouwd met (hoofd)gebouwen/gebouwdelen. De maximum bouwhoogte van de (hoofd)gebouwen/gebouwdelen in deze strook bedraagt 15 meter. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om gebouwen ten behoeve van ondersteunende functies zoals kantoorruimtes, kantines en gebouwde parkeervoorzieningen.
2. De zone na 20 meter binnen het bouwvlak tot aan de achterperceelgrenzen mag volledig worden bebouwd met hoofdgebouwen, rekening houdend met vrije ruimtes tussen de gebouwen. Hoofdgebouwen dienen namelijk op minimaal 3 meter afstand tot eventuele zijdelingse bouwperceelgrenzen te worden gebouwd. Hoofdgebouwen op naastgelegen bouwpercelen mogen eventueel ook aan maximaal één zijde aaneen worden gebouwd. Hoofdgebouwen en overige gebouwen op deze delen van de bedrijfskavels mogen maximaal 12 meter hoog worden. In dit deel van het bouwvlak zijn geen laad- en losvoorzieningen en parkeervoorzieningen toegestaan, met uitzondering van eventuele in pandige parkeervoorzieningen.

De bedrijfskavels zullen via de nieuw aan te leggen beugelweg worden aangesloten op de Aalsmeerderweg. De situering van de gefaseerd aan te leggen beugelweg ligt vast (zie subparagraaf 2.2.1).

Parkeren voor de bedrijven vindt volledig plaats op eigen terrein waarbij uit wordt gegaan van de specifieke parkeernormen die tot op heden ook zijn toegepast in de bestemmingsplannen voor de andere deelgebieden van Green Park Aalsmeer. Bij de bedrijfskavels tussen de Samaoweg en de lintbebouwing van de Aalsmeerderweg zijn parkeervoorzieningen niet toegestaan in het deel van het bouwvlak waar een maximum bouwhoogte van 12 meter geldt, met uitzondering van eventuele in pandige parkeervoorzieningen.

2.2.3 Watergang en ecologische oever

Tussen de nieuwe bedrijfskavels en de lintbebouwing aan de Aalsmeerderweg wordt een watergang aangelegd en, aan de zijde van de bedrijfskavels, een ecologische oever. De watergang zorgt voor een ruimtelijke scheiding tussen de woonpercelen en de bedrijfskavels. Ook zal de watergang bijdragen aan de opgave om voldoende waterberging te realiseren. De watergang is bestemd als 'Water'.

De aan te leggen watergang komt aan de westzijde in verbinding te staan met de al bestaande watergang langs de N201. Aan de oostzijde zal de watergang worden verbonden met de Machinetocht. In de oostelijke helft van deelgebied 2 komt de watergang meer noordwaarts te liggen, langs de Samoaweg.

De ecologische oever aan de zijde van de bedrijfskavels bevindt zich aan de zijde van de bedrijfskavels. Deze oever maakt onderdeel uit van een ecologische verbinding richting het groen en water langs de N201. De ecologische oever is bestemd als 'Natuur'.

2.2.4 Woningen (nieuw)

Ter plaatse van enkele open gaten in de lintbebouwing van de Aalsmeerderweg zullen maximaal drie nieuwe woningen worden gerealiseerd. Zo komt er een nieuwe woning tussen Aalsmeerderweg 149 en 153 terwijl de strook tussen de Samoaweg en Aalsmeerderweg 147 ook zal worden bebouwd met één of twee woningen. De nieuwe woningen in het lint krijgen de bestemming 'Wonen - Lintbebouwing' met regels die aansluiten op het daarvoor opgestelde specifieke lintenbeleid.

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 twee bedrijfspercelen langs de Hogedijk wordt uitgegaan van de bestaande situatie. Het gaat om het perceel Oosteinderweg 222A-B en het perceel achter/bij Oosteinderweg 230. Voor deze percelen is uitgegaan van de huidige bebouwing. Eventuele uitbreiding is mogelijk maar slechts onder bepaalde voorwaarden.

De bestaande bedrijfspercelen zijn bestemd als 'Bedrijf - 1'. Ook voor de bestaande bedrijven is milieuzonering toegepast waardoor, afhankelijk van de ligging ten opzichte van woningen, bepaalde milieucategorieën zijn toegestaan. Daarnaast zijn parkeernormen opgenomen om te voorkomen dat er elders parkeeroverlast ontstaat.

2.3.2 Wonen

Wonen vindt momenteel al plaats in het lint van de Aalsmeerderweg en op twee woonpercelen aan de Hoge Dijk (Oosteinderweg 230-232). De bestaande woningen in de linten hebben de bestemming 'Wonen - Lintbebouwing' met regels die aansluiten op het daarvoor opgestelde specifieke lintenbeleid. Voor de twee woonpercelen langs de Hoge Dijk geldt dat deze geen onderdeel uitmaken van lintbebouwing. Voor deze twee percelen is daarom uitgegaan van de bestemming 'Wonen'. De regels zijn afgestemd om vergelijkbare bestemmingen in andere Aalsmeerse bestemmingsplannen.

2.3.3 Verkeer

De Hoge Dijk is een weg voor bestemmingsverkeer. De functie van deze weg zal niet veranderen. De weg is bestemd als 'Verkeer'.

2.4 Verkeersafwikkeling en parkeren

Het plangebied is gelegen tussen de Hoge Dijk, de Aalsmeerderweg en de N201. De bestaande woningen zijn gesitueerd aan het lint van de Aalsmeerderweg of de Hoge Dijk, waar zij ook op ontsluiten. De bedrijfskavels in het te herontwikkelen deel van het plangebied zullen ontsluiten op de nieuw aan te leggen beugelweg Samoaweg. De twee bestaande bedrijven zullen via de Hoge Dijk ontsloten blijven.

In de Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016 staan de richtlijnen voor het aantal parkeerplaatsen per categorie. In de bestemmingen is uitgegaan van de parkeernormen uit het gemeentelijk parkeerbeleid (dan wel de opvolger daarvan) door een dynamische verwijzing. Alleen voor de bedrijfskavels zijn specifieke parkeernormen opgenomen vanwege de praktijkervaring binnen bedrijventerrein Green Park Aalsmeer.

2.5 Water

In het plangebied is momenteel alleen water aanwezig langs de N201 en direct langs de rijweg van de Aalsmeerderweg.

Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van de westelijke helft deelgebied 2 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 de westelijke helft van deelgebied 2 wel een toename van verharding gaan plaatsvinden omdat een deel van de gronden in deelgebied 2 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 Riolerings", d.d. 2 oktober 2006. Dit plan heeft de instemming van het Hoogheemraadschap van Rijnland (d.d. 7 maart 2007, zie bijlage 5) 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 5). Gelet op de hiervoor genoemde afspraken is de verplichting om 11% van het totale oppervlak van deelgebied 2 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 drie nieuwe 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 één of meerdere bestemmingsplannen 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 bouwregels 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' of 'Bedrijf - 3'. Binnen deze bestemmingen en de bestemming 'Bedrijf - 1' 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. Voor de overige bestemmingen die een parkeervraag genereren (wonen) is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de woonbestemmingen is te herleiden uit de Nota Parkeernormen Aalsmeer. De voorwaardelijke verplichting verwijst naar de op moment van indiening geldende nota.

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 bedrijfsperven langs de Hoge Dijk. Voor deze twee percelen is uitgegaan van de bestaande situatie, met name ten aanzien van de bebouwingssituatie (bouwvlak en bouwhoogtes). Eventuele uitbreiding van de gebouwen is alleen mogelijk door toepassing van een afwijkingsbevoegdheid. Om de afwijkingsbevoegdheid te kunnen toepassen dient te worden voldaan aan de gestelde voorwaarden, zoals voldoende parkeergelegenheid.

Bedrijf - 2 (artikel 4)

De gronden ten noorden van de Samoaweg zullen worden uitgegeven als bedrijfskavel. Het gaat daarbij om bedrijven die tot maximaal categorie 3.2 behoren (dan wel een bedrijf dat tot een hogere categorie behoort maar zich in de praktijk als maximaal categorie 3.2 gedraagt). In de omgeving van woningen zijn lagere categorieën toegestaan dan categorie 3.2. Binnen de bestemming zijn ook bijbehorende functies als parkeren en toegangswegen toegestaan, alsmede niet-zelfstandige kantoren (kantoren ten behoeve van de bedrijfsvoering van het betreffende bedrijf), productiegebonden detailhandel (verkoop van ter plaatse geproduceerde producten) en handel via internet.

De bedrijfsgebouwen zijn alleen toegestaan in het bouwvlak waarbij per bouwperceel als bedoeld in artikel 1 een maximum bebouwingspercentage geldt van 70%. In het talud van de Hoge Dijk is geen bouwvlak toegepast zodat hier geen gebouwen zijn toegestaan. Binnen het bouwvlak geldt een maximum bouwhoogte zoals aangeduid op de verbeelding en er gelden minimale afstanden tot de bouwperceelgrenzen.

Het totaal bruto vloeroppervlak binnen deze bestemming mag niet meer dan 14.000 m² bedragen. Dit vanwege het gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak waar in het verkeersonderzoek voor deelgebied 2 van uit is gegaan.

Op een deel van de bedrijfskavels zullen ecologische zones worden aangelegd, ter compensatie van groen dat als gevolg van de herontwikkeling van deelgebied 2 West verloren gaat. Ter plaatse van deze ecologische zones zijn geen bouwwerken of andere voorzieningen toegestaan.

Bedrijf - 3 (artikel 5)

De gronden tussen de Samoaweg en de nieuw aan te leggen watergang zullen ook worden uitgegeven als bedrijfskavel. Het gaat daarbij om bedrijven die tot maximaal categorie 3.2 behoren (dan wel een bedrijf dat tot een hogere categorie behoort maar zich in de praktijk als maximaal categorie 3.2 gedraagt). In de omgeving van de twee woningen onderaan de Hoge Dijk (Oosteinderweg 230 en 232) zijn lagere categorieën toegestaan dan categorie 3.2. Binnen de bestemming zijn ook bijbehorende functies als parkeren en toegangswegen toegestaan, alsmede niet-zelfstandige kantoren (kantoren ten behoeve van de bedrijfsvoering van het betreffende bedrijf), productiegebonden detailhandel (verkoop van ter plaatse geproduceerde producten) en handel via internet. Voor laad- en losvoorzieningen en (niet-inpandige) parkeervoorzieningen gelden enkele beperkingen doordat deze niet op het achterste deel van de bedrijfsperven zijn toegestaan (dus aan de zijde van de Aalsmeerderweg).

De bedrijfsgebouwen zijn toegestaan in het bouwvlak waarbij per bouwperceel als bedoeld in artikel 1 een maximum bebouwingspercentage geldt van 65% in de eerste zone (met een diepte van 20 meter vanaf de voorste bouwgrans) en 100% voor de rest van het bouwvlak. Daarbij dient aan minimaal één

zijde per bouwperceel rekening te worden gehouden met een afstand van minimaal 3 meter tot de zijdelingse bouwperceelgrens. Binnen het bouwvlak geldt een maximum bouwhoogte zoals aangeduid op de verbeelding.

Het totaal bruto vloeroppervlak binnen de bestemming mag niet meer dan 28.000 m² bedragen. Dit vanwege het gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak waar in het verkeersonderzoek voor deelgebied 2 van uit is gegaan.

Groen (artikel 6)

In het westen van het plangebied is een groenbestemming toegepast vanwege de beoogde groenstrook langs de watergang die evenwijdig aan de N201 loopt. Binnen deze bestemming zijn wel voet- en fietspaden toegestaan maar geen rijwegen en parkeerplaatsen.

Natuur (artikel 7)

De strook tussen de bouwvlakken in de bestemming 'Bedrijf - 3' en de nieuwe watergang zullen als ecologische oever c.q. verbindingzone gaan fungeren. Deze gronden zijn daarom zodanig bestemd dat het gebruik als ecologische oever en verbindingzone is gewaarborgd.

Verkeer (artikel 8)

Deze bestemming heeft betrekking op de diverse (openbare) verkeersgronden in het plangebied. Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan maar wel bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Water (artikel 9)

De watergang aan de westzijde van het plangebied en de nieuw aan te leggen watergang tussen de bedrijfskavels en de lintbebouwing zijn uitsluitend bestemd voor water en bijbehorende functies (zoals bruggen en groenvoorzieningen langs de oevers). Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan maar wel bouwwerken geen gebouwen zijnde. Het gebruik als aanlegplaats of ligplaats is expliciet verboden.

Wonen (artikel 10)

De twee kavels met bestaande woningen langs de Hoge Dijk maken geen onderdeel uit van de linten in Aalsmeer en zijn daarom bestemd als 'Wonen'. De huidige gebouwen zijn aangegeven door middel van bouwvlakken. Per bouwvlak is maximaal 1 woning toegestaan. Door middel van de aangeduide maximale goot- en bouwhoogte is bepaald hoe hoog de woningen mogen worden. Ook zijn er bouwregels opgenomen voor beperkte uitbreidingen in vorm van dakkapellen. Deze bouwregels zijn afgestemd op woonbestemmingen in andere bestemmingsplannen.

Bij woningen zijn onder voorwaarden aan-huis-gebonden-activiteiten toegestaan en worden regels gegeven voor erfbebouwing.

Wonen - Lintbebouwing (artikel 11)

Binnen deze bestemming zijn de bestaande woningen in het lint van de Aalsmeerderweg toegestaan. Woningen langs linten zijn gespecificeerd en de regels zijn gebaseerd op het Aalsmeerse lintenbeleid. Woningen dienen binnen het bouwvlak te worden gerealiseerd in overeenstemming met de aangeduide maximale goot- en bouwhoogte. Het aantal woningen mag daarbij niet toenemen ten opzichte van de huidige situatie, tenzij dit door middel van een aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - extra woningen' is aangegeven. Vanwege de richtafstand tussen bedrijfskavels en gevoelige functies zijn de achtererven 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. Bij woningen zijn onder voorwaarden aan-huis-gebonden-activiteiten toegestaan en worden regels gegeven voor erfbebouwing.

Dubbelbestemmingen (artikel 12)

Als dubbelbestemming is opgenomen Waterstaat - Waterkering. De primaire bestemming mag de belangen welke worden behartigd binnen de dubbelbestemming niet onevenredig schaden. Hiervoor is in de planregels een regeling opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 13)

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 14)

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 15)

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 16)

Binnen de gebiedsaanduiding 'geluidszone - industrie' liggen de gronden binnen de invloed van een gezoneerd industrieterrein (Schiphol). 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 (Luchtvaartverkeerszones LIB) voor bedoeld zijn. Afhankelijk van welk artikel uit het Luchthavenindelingbesluit van toepassing is gelden beperkingen voor bouwen en gebruik.

Algemene afwijkingsregels (artikel 17)

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

Algemene wijzigingsregels (artikel 18)

In dit artikel is een bevoegdheid opgenomen om bepaalde bestemmingen, bouwvlakken en/of maatvoeringsvlakken in beperkte mate te wijzigen. De wijzigingsbevoegdheid is afgestemd op het exploitatieplan (zie subparagraaf 4.3.2).

Algemene procedureregels (artikel 19)

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 20)

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 21)

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 ruimtevrage 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 in 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 2 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 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 ruimtevrage 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 2 krijgt grotendeels een lokale functie. Een goede bereikbaarheid en verkeersafwikkeling is ook in dat geval echter wel van belang. Deze goede bereikbaarheid en verkeersafwikkeling 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 2 via de Aalsmeerderweg-Machineweg-Middenweg of via de Aalsmeerderweg-verbindingsweg-Middenweg te bereiken.

Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van de westelijke helft deelgebied 2 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 de westelijke helft van deelgebied 2 echter wel een toename van het verkeer gaan ontstaan aangezien de gronden in deelgebied 2 momenteel deels braakliggend zijn of een ander gebruik kennen.

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek noodzakelijk om de verkeersgevolgen van deelgebied 2, 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 1). In het onderzoek is rekening gehouden met de huidige inzichten voor de invulling van de verschillende deelgebieden van Green Park Aalsmeer (inclusief deelgebied 2), de ontwikkelingen in de omgeving en het recente regionale verkeersmodel (NHZ 3.0). Voor deelgebied 2 is voor de toekomstige situatie uitgegaan van een programma van 45.000 m² gemengde bedrijven, 2.500 m² detailhandel, 31 woningen, 5.500 m² dienstverlening en 800 m² horeca.

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.

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:

Green Park Aalsmeer deelgebied 2 West

- 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 Amaliaaan 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.

In het verkeersmodel is naast de ontwikkelingen in Green Park een groot aantal andere ruimtelijke ontwikkelingen in de regio opgenomen. Eén van deze ontwikkelingen is onder andere het Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BATZ). Naar de toekomst toe neemt de verkeersdruk op en rond de N201 daarvoor verder toe. De verkeersafwikkeling en doorstroming op de N201 blijft daarbij een aandachtspunt.

Tijdelijke situatie

Omdat voor het oostelijke deel van de beugelweg (en de bijbehorende aansluiting op de Aalsmeerderweg) nog een bestemmingsplan in voorbereiding is, zal er sprake zijn van een tijdelijke situatie waarbij de beugelweg nog niet volledig in gebruik is. Het verkeer van en naar de bedrijfskavels in het plangebied kan dan alleen gebruik maken van de westelijke aansluiting van de beugelweg. De verwachting is dat deze situatie geen grote gevolgen heeft voor de verkeersintensiteiten. Het verkeer gerelateerd aan de bedrijfskavels in deelgebied 2 zal naar verwachting de kortste route kiezen richting de Aalsmeerderweg. Het westelijk deel van de beugelweg heeft verder geen functie voor doorgaand

verkeer, het betreft dus alleen bestemmingsverkeer dat dan via het westelijk deel van de beugelweg rijdt. Dit kan lokaal beperkte consequenties hebben op de verkeersintensiteiten op de Aalsmeerderweg.

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 de bouw van nieuwe bedrijfsgebouwen en de aanleg van een beugelweg. 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 maar niet alle relevante gronden zijn in eigendom. Met de overige eigenaren is (nog) geen anterieure overeenkomst gesloten waarin de kosten voor de grondexploitatie worden verhaald op aanvragers. Een exploitatieplan is daarom noodzakelijk voor deelgebied 2 West.

Het exploitatieplan is parallel aan het voorliggende bestemmingsplan voorbereid. De grondexploitatie is opgebouwd uit de opbrengsten en kosten die gemoeid zijn met de (her)inrichting van het plangebied. Voor zover de kosten van grondexploitatie niet worden gedekt uit de gemeentelijke gronduitgifte en de gemeentelijke grondexploitatie, gebeurt dat door kostenverhaal op basis van het exploitatieplan.

Het ontwerp van het exploitatieplan is tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Ook de vaststelling van het exploitatieplan en het bestemmingsplan zal gelijktijdig plaatsvinden.

In het plangebied bevindt zich momenteel een agrarisch perceel dat in gebruik is als kwekerij. Het gebruik als kwekerij kan niet worden gehandhaafd. De gemeente is voornemens om het perceel minnelijk te verwerven. Als minnelijke verwerving onverhoopt niet slaagt dan zal het instrument van onteigening worden ingezet.

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 op 6 april 2022 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 13 mei 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, 4 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, 3 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/plangebied:
 - 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.

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 het plangebied kan sprake zijn van bouwkundige en installatietechnische voorzieningen die relevant zijn voor de (brand)veiligheid en/of voor een mogelijke inzet van de hulpdiensten. Bijvoorbeeld systemen voor duurzame energie (zonnepanelen, energie opslag systemen). Als hier sprake van is, dan is het verzoek om te zijner tijd bij de uitwerking van dergelijke voorzieningen de brandweer te (laten) betrekken.

- 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/plangebied 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 en het bijbehorende ontwerpexploitatieplan hebben van 18 maart 2022 tot en met 28 april 2022 voor een ieder ter inzage gelegen. Op 6 april 2022 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 zijn er 5 zienswijzen ingediend. Daarnaast zijn 3 schriftelijke reacties afgegeven tijdens de op 6 april 2022 georganiseerde informatieavond. Deze reacties zijn ook beschouwd als zienswijzen. De binnengekomen zienswijzen zijn 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 opstellen, 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

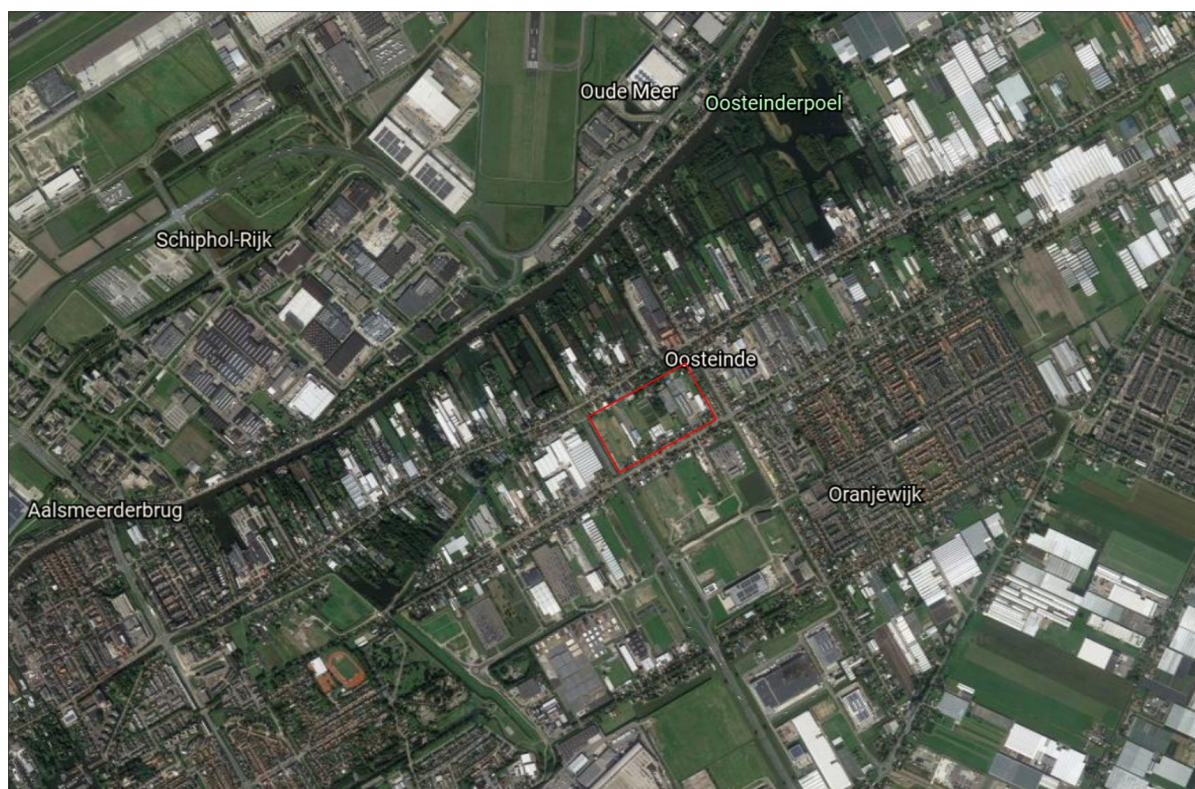
Voor deze paragraaf is het van belang of er momenteel in het plangebied strijdige en illegale functies aanwezig zijn. Dat is voor zover bekend niet het geval.

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 de westelijk helft van deelgebied 2 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 2 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 geherprofileerd.

Deelgebied 2 ligt aan de noordoostkant van het bedrijventerrein GPA, tussen de Hoge Dijk, de Machineweg, de bebouwing te noorden van de Aalsmeerderweg en de Burgemeester Brouwerweg (N201). Voor de oostelijke helft van deelgebied 2 wordt een separaat bestemmingsplan opgesteld dat uitgaat van een nieuwe locatie voor de bestaande supermarkt en enkele woningen ter vervanging van eerder gesloopte woningen.

Aan het noorden grenst het plangebied aan de Hoge Dijk. Deze dijk vormt de begrenzing van de droogmakerij waarbinnen het bedrijventerrein GPA zich bevindt. Aan de andere zijde van de dijk bevindt zich een deel van de bovenlanden langs de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Nabij het

plangebied gaat het specifiek om het bebouwingslint direct langs de Oosteinderweg. Het bebouwingslint is circa 50 meter diep en er vindt hoofdzakelijk wonen plaats in de vorm van vrijstaande en dubbele woonhuizen met bijgebouwen.

Het gebied ten westen van het plangebied wordt begrensd door de N201 met daarachter enkele bestaande bedrijfskavels en agrarische gronden.

5.1.2 Beschrijving deelgebieden

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

1. de Hoge Dijk;
2. het gebied tussen de Hoge Dijk en het polderlint van de Aalsmeerderweg;
3. het polderlint van de Aalsmeerderweg.

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



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

De Hoge Dijk

In het noorden van het plangebied bevindt zich de regionale waterkering Hoge Dijk. Bovenop de dijk bevindt zich een smal wegtracé met enkele in- en uitritten op de (achterzijdes van de) kavels aan de noordelijk gelegen Oosteinderweg en de (voorzijdes van de lager gelegen) kavels ten zuiden van de Hoge Dijk. De Hoge Dijk is ten oosten van het plangebied aangesloten op de Machineweg maar aan de westkant doodlopend voor autoverkeer. Ter plaatse van het plangebied is daardoor alleen sprake van bestemmingsverkeer (gemotoriseerd verkeer), fietsers en wandelaars.



Afbeelding: de Hoge Dijk met links de achterzijde van de kavels van de Oosteinderweg en rechts de lager gelegen kavels langs de Hoge Dijk (bron: www.google.nl/maps)

Het gebied tussen de Hoge Dijk en het polderlint Aalsmeerderweg

Het gebied tussen de Hoge Dijk en het polderlint Aalsmeerderweg betreft een voormalig glastuinbouwgebied met diepe percelen achter het polderlint van de Aalsmeerderweg. De meeste kassen zijn in de afgelopen jaren gesloopt en het gebied is inmiddels grotendeels braakliggend. Slechts enkele percelen zijn nog in gebruik. Het gaat daarbij onder meer om een kwekerij en een opslagloods van een aannemersbedrijf. De nog in gebruik zijnde percelen worden ontsloten via de Hoge Dijk.



Afbeelding: braakliggende percelen en enkele nog bebouwde percelen. gezien vanaf de Hoge Dijk (bron: www.google.nl/maps)

Aan de noordoostzijde van het gebied zijn twee woningen aanwezig (Oosteinderweg 230 en 232). Deze woningen worden ook ontsloten via de Hoge Dijk.



Afbeelding: twee woningen. gezien vanaf de Hoge Dijk (bron: www.google.nl/maps)

Een deel van het noordelijke polderlint van de Aalsmeerderweg

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 noorden van deze weg is onderdeel van het plangebied. Het gaat daarbij om de percelen Aalsmeerderweg 143 t/m 181a. De percelen zijn bijna allemaal bebouwd met vrijstaande woningen, twee-aaneengebouwde woningen of meerdere aaneengebouwde woningen. Deze woningen vormen een woonlint langs de Aalsmeerderweg. Alle woningen zijn een- tot tweelaags met een kap. De gronden naast en achter de woningen zijn in gebruik als tuin en/of erf en deels bebouwd met bijgebouwen. De woning op het perceel Aalsmeerderweg 143 is enige tijd geleden gesloopt.



Afbeelding: enkele woningen, gezien vanaf de Aalsmeerderweg (bron: www.google.nl/maps)

In een deel van het woonlint bevinden zich enkele niet-woonfuncties achter het woonlint. Het gaat daarbij om een watersportcentrum en een bedrijf. Het watersportcentrum en het bedrijf zijn bereikbaar via een ontsluitingsweg tussen de woningen door.



Afbeelding: het watersportcentrum achter de woningen (bron: www.google.nl/maps)

De percelen direct ten oosten van de N201, voorheen Aalsmeerderweg 143 en 145, zijn momenteel braakliggend. Dat geldt ook voor het perceel tussen Aalsmeerderweg 149 en 153, voorheen Aalsmeerderweg 151.

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.



Green Park Aalsmeer deelgebied 2 West

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. De noordelijke rand is onderdeel van een ontgonnen veenvlakte met petgaten.

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 9 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 meer dan 230 meter. Het deel van de Hoge Dijk ten westen van de N201 is

aangewezen als ecologische verbindingszone van provinciaal belang.

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 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. Ook zijn er binnen het plangebied geen objecten aangewezen als 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

De bedrijven in het plangebied bevinden zich in het deelgebied tussen de Hoge Dijk en de linten langs de Aalsmeerderweg en de Machineweg. De bedrijven zijn bereikbaar via de Hoge Dijk of via smalle ontsluitingswegen tussen de woonpercelen aan de Aalsmeerderweg.

In het plangebied bevinden zich de volgende bedrijven:

- Schipholparkeren "BudgetValet" aan Oosteinderweg 216A;
- "Belettering- en reclamebedrijf Boom" aan Oosteinderweg 222A-B;
- Opslag van aannemersbedrijf "Van der Drift bouw" achter/bij Oosteinderweg 230;
- Opslag en kantoor van aannemersbedrijf "Van Leeuwen en Bosman BV" aan Aalsmeerderweg 157A;

Daarnaast worden er aan Oosteinderweg 216A en Aalsmeerderweg 173 en 175 voormalige kassen verhuurd voor opslag aan particulieren.

5.2.2 Detailhandel,

In het plangebied bevindt zich het volgende detailhandelsbedrijf:

- “Watersport Centrum Aalsmeer” aan de Aalsmeerderweg 173.

5.2.3 Agrarisch

In het plangebied bevindt zich een perceel waarop tuinlandbouw plaatsvindt (kwekerij). Het betreffende perceel is gelegen tussen Oosteinderweg 222A-B en het perceel ten westen van Oosteinderweg 230.

5.2.4 Wonen

In het plangebied bevinden zich voornamelijk grondgebonden eengezinswoningen. De woningen vormen een deel van het woonlint ten noorden van de Aalsmeerderweg. Ook bevinden zich twee woningen aan de noordoostzijde van het plangebied, ten zuiden van de Hoge Dijk (230-232). Op het terrein van Aalsmeerderweg 157A is nog een woning aanwezig in een voormalige bloemenschuur.

In het plangebied bevinden zich verder enkele achterpercelen van grondgebonden eengezinswoningen in het noordelijke woonlint van de Aalsmeerderweg. Op de achterpercelen bevinden zich verder geen woningen maar alleen bijgebouwen (zonder woonfunctie).

5.2.5 Verkeer en vervoer

Ontsluiting

Het plangebied wordt primair ontsloten door de Aalsmeerderweg en secundair door de Hoge Dijk en de (doodlopende) ventweg langs de Machineweg. De Aalsmeerderweg is aan de westzijde verbonden met de Noordvork, welke onderdeel uitmaakt van de lokale infrastructuur van Aalsmeer. Aan de oostzijde zijn zowel de Aalsmeerderweg als de Hoge Dijk aangetakt op de buiten het plangebied gelegen Machineweg. Deze weg is weer direct verbonden met de buiten het plangebied gelegen gebiedsontsluitingswegen Middenweg en Legmeerdijk (N231). De Middenweg en de Legmeerdijk staan beide 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 primair ontsloten via de Aalsmeerderweg en secundair via de Hoge Dijk.

Parkeren

Het parkeren bij woningen vindt plaats op eigen terrein. De bestaande bedrijven parkeren ook op het eigen terrein.

5.2.6 Natuur en groen

Binnen het plangebied is voornamelijk groen aanwezig in de vorm van voormalig agrarisch gebied. Openbare groenvoorzieningen zijn nauwelijks aanwezig. Wel bevindt zich achter het perceel Oosteinderweg 232 een met bomen begroeide strook. Deze strook heeft op lokaal niveau enige waarde voor ecologie (zie ook subparagraaf 7.10.2).

5.2.7 Water

In het plangebied bevindt zich een watergang langs de Burgemeester Brouwersweg. De Hoge Dijk fungeert als regionale waterkering.

5.2.8 Kabels en leidingen

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

Langs het tracé van de Aalsmeerderweg lopen kabels en leidingen (gas, water, elektra) ten behoeve van de huisaansluitingen. Deze nutsleidingen zijn in beginsel niet planologische relevant.

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 groeipotentieel en past binnen de NOVI.

6.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Deze Amvb is 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 3 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 binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. 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 11,3 meter (groot deel van het plangebied) tot 14 meter. Voor de toetshoogtes radar geldt een hoogte van 33 oplopend tot 35 meter. In onderhavig bestemmingsplan worden, mede gelet op het gemiddeld maaiveldniveau van 4,12 m – NAP, geen bouwhoogtes bij recht toegestaan die boven deze radar- of toetshoogten uitkomen. Bij de eventuele toepassing van de algemene afwijkingsbevoegdheid dient rekening te worden gehouden met de radar- en toetshoogten



Afbeelding: maatgevende bouwhoogtes ter hoogte van het plangebied (bron: [www.https://lib-schiphol.nl/](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 nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk gemaakt binnen zone 4 van het LIB, namelijk 3 woningen. Deze woningen zijn ter opvulling van een open gat in de lintbebouwing. Dergelijke woningen zijn volgens de toelichting van het LIB mogelijk tot een maximum van drie woningen per bouwplan.

Daarnaast ligt het plangebied binnen de 20 Ke-zone. Voor woningbouw binnen deze zone geldt dat rekenschap nodig is (zie paragraaf 7.9).

Tenslotte ligt het plangebied volledig binnen de zone waar geen nieuwe vogelaantrekende 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). Momenteel is een aanpassing van de Omgevingsvisie in voorbereiding.

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 lokale bedrijvigheid mogelijk en is in overeenstemming met de Omgevingsvisie.

6.3.2 Omgevingsverordening NH2020

De Omgevingsverordening NH2020 is op 22 oktober 2020 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland (in werking vanaf november 2020). Momenteel is een partiële herziening van de Omgevingsverordening NH2020 in voorbereiding. Deze herziening is door Gedeputeerde Staten behandeld en is ter besluitvorming voorgelegd aan Provinciale Staten.

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen 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, detailhandel, bodemsanering, LIB5 zone Schiphol en regionale waterkeringen 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 zeehaven terrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

De herontwikkeling van de westelijke helft van deelgebied 2 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 nieuwe bedrijfskavels mogen worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan is voor wat betreft deze bedrijfskavels daarmee ook in overeenstemming met de Omgevingsverordening.

Ten aanzien van de 3 nieuwe woningen geldt dat een dergelijk aantal niet als een stedelijke ontwikkeling is aan te merken. Bovendien is er binnen de regio een enorme behoefte aan (extra) woningen.

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 maakt het mogelijk om 3 nieuwe woningen te realiseren. Deze woningen zijn ter opvulling van open gaten in het lint en voldoen daarmee aan het LIB. Er dient vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen. Op de ligging binnen de 20 Ke-contour zal in paragraaf 7.9 nader worden ingegaan.

Regionale waterkering

Het noordelijk deel van het plangebied is gelegen in de kern- en beschermingszone van de regionale waterkering rondom de Oosteinderpoelpolder. Binnen deze zone zijn nieuwe ontwikkelingen alleen mogelijk indien hierover blijkt de toelichting bij het ruimtelijk plan overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie.



Afbeelding: Regionale waterkering ter plaatse van de Hoge Dijk (bron: Omgevingsverordening)

De kern- en beschermingszone ter plaatse van de Hoge Dijk is dubbelbestemd als 'Waterstaat - Waterkering' van van de bescherming van de waterkerende functie. Daarmee is het belang van de waterkering planologisch gewaarborgd. Het medegebruik als bedrijfsdoeleinden is in het kader van het 3.1.1-overleg nader afgestemd met het hoogheemraadschap en de provincie.

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 behoefte is verwerkt.

In de US 3.0 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 behoefte (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 de westelijke helft van deelgebied 2 van GPA zijn geen zelfstandige kantoren voorzien.

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 ruimtevrage verwachten.

Voor de regio Amstelland-Meerlanden is voor de periode van 2016-2030 een ruimtevrage 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 de uitbreiding van 42.000 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 'bedrijven' en 'linten'.

Bedrijven

Aalsmeer wil de groei van de economie accommoderen door het Greenportbeleid uit te voeren en overige economie, toerisme en recreatie te bevorderen. Groei van grootschalige bedrijvigheid in de linten dient tegen te worden gegaan. De eventuele groei van de economie krijgt fysiek gezien 'geclusterd' gestalte in de daarvoor aangewezen economische gebieden, zoals Green Park Aalsmeer.

In de linten dient ontmechting van wonen en bedrijvigheid plaats te vinden. Het gaat hier in eerste instantie om lokale bedrijven die vanwege de aard en schaal op de huidige locatie klem zitten. Actieve uitplaatsingen zullen niet worden ondernomen.

Wonen

De gemeente Aalsmeer komt tegemoet aan zowel de kwantitatieve (genoeg woningen bouwen) als de kwalitatieve (bouwen voor doelgroepen) woonwensen van de Aalsmeerders. Ook wil Aalsmeer aandacht voor kwaliteit in de woonomgeving. Dit moet tot uiting komen in vol doende groen, maatschappelijke, commerciële en recreatieve voorzieningen.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de uitbreiding van 42.000 m² bvo aan bedrijven mogelijk en draagt zodoende bij aan het accommoderen van de groei van de economie. Ook wordt door het toepassen van een uitsterfregeling rekening gehouden met het ontmechten van wonen en bedrijvigheid in de linten.

6.4.2 Structuurvisie Green Park Aalsmeer 2016

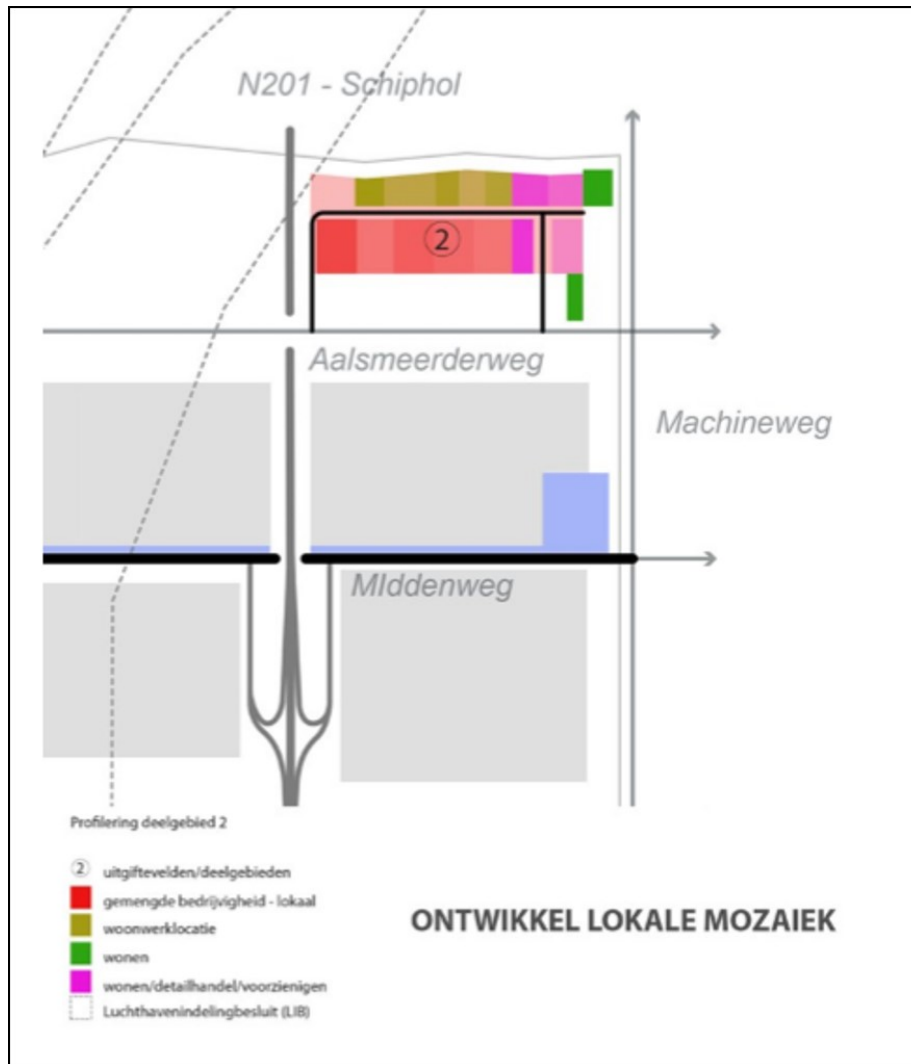
Op 7 juli 2016 heeft de raad van de gemeente een structuurvisie voor Green Park Aalsmeer vastgesteld. De vorige structuurvisie uit 2011 was door veranderde marktomstandigheden niet meer actueel. Gebleken is dat de visie en de daaruit voortvloeiende planologie niet meer goed aansloten op de behoeften van de bedrijven die in de regio een vestigingsplaats zoeken. De stevige groeiprognoze 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 addendum van de structuurvisie 2016 in voorbereiding 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 2

Het deelgebied zal in de periode 2016 tot en met 2024 worden ontwikkeld. Deelgebied 2 ligt enigszins afgelegen van de overige deelgebieden en wordt ontsloten op het woonlint Aalsmeerderweg. De relatief kleine kaveldiepte en ligging tussen twee woonlinten maakt het deelgebied geschikt voor lokaal georiënteerde gemengde bedrijvigheid. Door het verplaatsen van bedrijven uit de linten wordt de woonfunctie versterkt. Aan de oostzijde worden in de oostelijke helft van het deelgebied nieuwe woonkavels aangeboden aan de Machineweg en de Aalsmeerderweg.

Deelgebied 2 zal door een beugelweg worden opgedeeld in een tweetal zones. Ten noorden van de beugelweg waren, naast kleinschalige bedrijfskavels, ook woon-werkkavels voorzien zodat de woonfunctie aan de Hoge Dijk kon worden versterkt. Deze woon-werkkavels zijn om economische redenen inmiddels komen te vervallen en daardoor niet mogelijk gemaakt in het voorliggende bestemmingsplan.



Afbeelding: Kaartbeeld deelgebied 2

Aan de zuidzijde van de beugelweg worden bedrijfskavels aangeboden voor diverse type bedrijven. De geïsoleerde ligging van de kavels ten opzichte van de omgeving maakt het minder noodzakelijk om hoge eisen te stellen aan de beeldkwaliteit van de bedrijfsgebouwen.

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. De maximale bouwhoogte bedraagt 15 meter voor deelgebied 2;
- Afstandsmaten:
 1. Bij een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrans 3 meter;

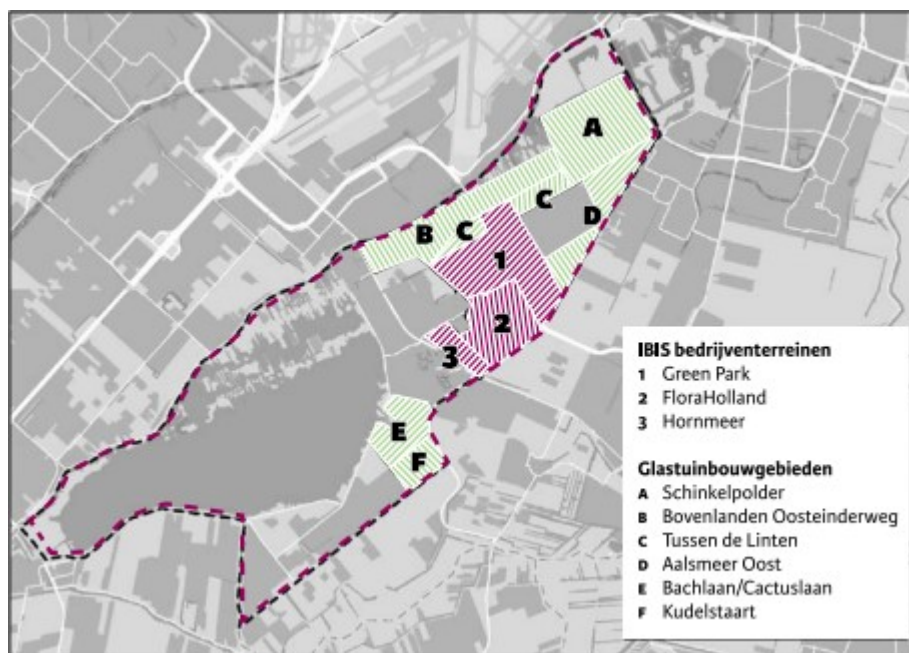
2. Bij het ontbreken van een aangrenzende kavel (een buurman) is de afstand van het bouwvlak tot de erfgrans 0,3 meter. We hebben het hier over de zijden aan de openbare ruimte;
 3. De verplichte rooilijn van 12 meter uit de erfgrans, op de kavels grenzend aan de bedrijfsstraten, vervalt;
 4. Vaste rooilijnen 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 erfgrans;
- 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 doordat deze zoveel mogelijk in de verbeelding en regels zijn verankerd. Het maximum bebouwingspercentage is geconcretiseerd doordat alleen het achterste deel van de bedrijfskavels ten zuiden van de Samoaweg bebouwd mag worden. Op die manier is zoveel mogelijk gewaarborgd dat voor de omgeving mogelijk overlastgevende activiteiten aan de zijde van de beugelweg plaatsvinden (en niet aan de zijde van de woningen in het lint van de Aalsmeerderweg).

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 plaanbod. 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 plaanbod op Green Park Aalsmeer liggen al opties en reserveringen, en nog eens 3 hectare is niet terstond uitgeefbaar. Uitgaande van het direct uitgeefbaar plaanbod 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.

Hoofddijnen 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 2 West. 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.

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.

De gemeente heeft momenteel een Mobiliteitsagenda in voorbereiding (zie de volgende subparagraaf).

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 op 27 januari 2022 vastgestelde Mobiliteitsagenda bepaalt het beleid voor verkeer en vervoer voor de komende jaren. Dit moet Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig houden.

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:

1. Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar;
2. Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk;
3. 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. Voor de overige functies, zoals woningen wordt wel uitgegaan van de parkeernormen uit het gemeentelijk beleid.

6.4.7 Woonvisie 2011-2020

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

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

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

Woonagenda voorziet in deze behoefte.

Arbeidsmigranten is in Aalsmeer een specifieke doelgroep waarvoor een grote vraag naar kwalitatieve en betaalbare woonruimte is. Specifiek hiervoor heeft de gemeenteraad een kadernota vastgesteld (zie subparagraaf 6.4.9).

Het onderhavige bestemmingsplan maakt de realisatie van 3 nieuwe woningen mogelijk. Deze woningen zijn ter opvulling van open gaten in de lintbebouwing. Door deze woningen te bouwen wordt enerzijds bijgedragen aan voldoende aanbod in woningen binnen de gemeente terwijl anderzijds het lint van de Aalsmeerderweg wordt versterkt. Door de locatie, de verkavelingsopzet en verschijningsvorm (vrijstaande woningen of tweeaaneengebouwde woningen) wordt aangesloten op het streven van de Woonvisie naar kwaliteit en een dorpse sfeer.

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 verkavelingsrichting 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^{de} 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 10 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 betrekking op diverse woningen in het lint ten noorden van de Aalsmeerdweg, inclusief drie nieuwe woningen. De regels uit het gemeentelijk lintenbeleid zijn, net als bij bijvoorbeeld de aangrenzende bestemmingsplannen 'Landelijk Gebied Oost' en 'Oosteinderweg 2020' en in de beheersverordening, 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 hoofdingeling 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 het 'lint' van de Aalsmeerderweg geldt een bijzonder welstandsregime. Hier is aanvullend beleid vormgegeven in het Lintenbeleid.

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 de westelijke helft van deelgebied 2 voldoet aan deze drempelwaarden maar het deelgebied maakt onderdeel uit van een grotere gebiedsontwikkeling (Green Park Aalsmeer) met een oppervlak dat vergelijkbaar is met de drempelwaarden voor een m.e.r.-beoordeling. Planologisch gezien is de planontwikkeling van Green Park Aalsmeer echter niet nieuw. Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan en de bestemmingsplannen voor de oostelijke helft van deelgebied 2 en deelgebied 4 is daarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd (d.d. 18 februari 2022, zie bijlage 2). 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 28 februari 2022 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 3).

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 benadeelt.

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).

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.

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 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.

In het bodembeleid wordt onderscheid gemaakt tussen 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 gebruiksbepalingen op te leggen.

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 gebruiksbepalingen op te leggen.

De ontwikkelingen uit het verleden hebben gevolgen voor de bodem(kwaliteit) waardoor de bodemkwaliteitsklasse zeker niet direct als uitgangspunt kan worden genomen:

- De bebouwde erven worden opgehoogd cq verhard, evenals de inritten en ontsluitingspaden van de tuinbouwbedrijven. De ophoging gaat door tot de maaiveldadaling stopt;
- Sloten worden gedempt;

- De ontwikkeling van kassenbouw gaat van laagbouw naar hoogbouw. Hoge kassen worden aanvankelijk met kolen gestookt. Koolas en sintels verdwijnen in erven en paden;
- Later vindt (1955-1980) vindt oliestook plaats, waarvan de resten kunnen achterblijven in de bodem;
- Voor de (sier-)heesterteelt wordt een teelt ontwikkeld waarbij planten in opgebracht baggerspecie worden geteelt. De bagger verdwijnt via potgrond van het perceel. Periodieke aanvulling met bagger vindt daarom plaats;
- In de teelt worden gewasbeschermingsmiddelen gebruikt. Om uitspoeling tegen te gaan worden oevers beschermd met beschoeiing, waarvoor vanaf het midden van de vorige eeuw asbestcement (golf-)platen worden gebruikt;
- Asbest wordt ook toegepast als constructiemateriaal in (lage) tuinbouwkassen en voor planttafels;
- Afgelegen percelen worden gebruikt als stortplaats, verruigen en/of krijgen een natuurbestemming.

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. Optioneel kan dit worden opgelost door gebiedsgericht beleid, waarbij normverlaging en fasering worden ingezet.

Ten behoeve van de bodemkwaliteit van het plangebied zijn in het verleden al diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Door Arcadis is in het kader van het voorliggende bestemmingsplan een quick scan milieuhygiënische bodemkwaliteit uitgevoerd (referentienummer 083980058 A, d.d. 16 augustus 2019, zie bijlage 4). De bij het bevoegd gezag bekend zijnde uitgevoerde bodemonderzoeken zijn in de quick scan beoordeeld. Daaruit blijkt het volgende:

- In het plangebied zijn geen (potentieel) spoedeisende bodemlocaties met actuele risico's voor mens, grondwater of ecologie aanwezig.
- Voor 18 bodemlocaties is de actuele bodemkwaliteit beoordeeld als 'potentieel ernstig'. Dit betekent dat na (aanvullend) bodemonderzoek mogelijk sprake zou kunnen zijn van een ernstig geval bodemverontreiniging. Het betreft kans op bodemverontreiniging als gevolg van asbest (kassen, puin, slootbeschoeiing) en/of voormalige tanks voor stook-/huisbrandolie.
- Bij twee bodemlocaties zijn sterke verontreinigingen met asbest in puin/puinlaag geconstateerd. Omdat het meer dan 50% puin betreft, vallen deze verontreiniging niet onder de Wet bodembescherming. Wel is het Besluit asbestwegen milieubeheer van toepassing. Het is verboden om een weg te bezitten die asbest bevat; bijvoorbeeld een pad op een erf. Een asbestweg moet worden gemeld bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het asbest moet zo snel mogelijk worden verwijderd
- Bij 1 bodemlocatie is een sterke verontreiniging met lood en naftaleen geconstateerd maar deze verontreiniging is beschikt als zijnde: "geen ernstig geval".
- Tot slot is bij vier adreslocaties geen enkele bodeminformatie beschikbaar, is 1 locatie niet verdacht van bodemverontreiniging, 1 locatie slechts potentieel verontreinigd op basis van historie en komt één adres 2x voor.

Op basis van de quick scan blijkt dat op sommige locaties eerst nader onderzoek en daarna mogelijk sanering nodig is. Na sanering is de grond geschikt voor het beoogde gebruik. In de grondexploitatie is op basis van de huidige verwachtingen een post opgenomen voor de uitvoering van diverse bodemsaneringen. Er is inmiddels nader bodemonderzoek uitgevoerd om de precieze omvang van de mogelijke saneringen inzichtelijk te maken. Op basis hiervan zijn aanvullende maatregelen getroffen, passend bij het toekomstige gebruik. Daar waar nodig en mogelijk is er al gestart met sanering van de bodem.

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 Waterplan

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP2) is opgesteld op basis van de Waterwet en is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009 – 2015. Het NWP2 geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050.

Met dit NWP2 zet het Rijk een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit, een duurzaam beheer en goede milieutoestand van de Noordzee en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij streeft het Rijk naar een integrale benadering, door economie (inclusief verdienvermogen), natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie en cultureel erfgoed zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. Het beleid en de maatregelen in dit Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het Nationaal Waterplan is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast. Rijkswaterstaat (RWS) neemt in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (Bprw) de condities en maatregelen op voor het operationeel beheer om deze strategische doelen te bereiken. Het NWP is kaderstellend voor het Bprw. Het kabinet vraagt andere overheden het NWP te vertalen in hun beleidsplannen.

Bestuursakkoord Water

Het bestuursakkoord Water volgt op het Nationaal Bestuursakkoord Water en bevat hernieuwde afspraken over bestuur, financiën en richtinggevend 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 en voldoende 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) 2021-2026

Om een aantrekkelijke, groene en klimaatbestendige leefomgeving te bereiken die is voorbereid op extreme regenval en langdurige droogte worden 5 principes gehanteerd:

1. Omgaan met de gevolgen van klimaatverandering en implementeren klimaatadaptatiebeleid.
2. Integrale inrichting buitenruimte.
3. Inspelen op herontwikkeling en nieuwbouw.
4. Borgen van de waterkwaliteit.
5. Samenwerken.

Dit heeft geleid tot de speerpunten (1) waterrobuust en klimaatbestending, (2) duurzame en levenscyclusgerichte principes en (3) professionalisering van de rioleringszorg. Acties die hier uit voortkomen zijn onder meer afkoppelen, omgaan met hemelwater op eigen terrein, toepassen van de voorkeursvolgorde vasthouden-bergen-afvoeren, versterking van hemelwaterberging en het vergroten van en gebruik maken van de sponswerking van gebieden.

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 5,0/5,1 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.

Waterkering

Binnen de plangrenzen bevindt zich de waterkering Hoge Dijk. Ter bescherming van deze kering zijn op de legger van het hoogheemraadschap kern- en beschermingszones aangegeven. De kernzone is in het bestemmingsplan dubbelbestemd als 'Waterstaat - Waterkering'. Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap is een aantal werkzaamheden ter plaatse van de kern- en beschermingszones verboden teneinde het waterkerende vermogen van de kering niet aan te tasten.

Waterkwantiteit

Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van de westelijke helft van deelgebied 2 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 de westelijke helft van deelgebied 2 wel een toename van verharding gaan plaatsvinden omdat een deel van de gronden in deelgebied 2 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 5) 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 5). Gelet op de hiervoor genoemde afspraken is de verplichting om 11% van het totale oppervlak van deelgebied 2 (inclusief deelgebied 2 Oost) met water te compenseren (met een ondergrens van 8% binnen het deelgebied) onderdeel van de toets door het Hoogheemraadschap. Deze ondergrens wordt gehaald door een watergang aan te leggen tussen de woonkavels aan Aalsmeerderweg en de nieuwe bedrijfskavels.

Grondwater

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

Riolering en afvalwater

Het plangebied valt binnen het bemalingsgebied Aalsmeer centrum. De bestaande riolering ter plaatse van de Aalsmeerderweg 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 afmoeiing 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 uitlogbare 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-uitlogbare 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 Belvédère-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 eerdere 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 (bijvoorbeeld 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 Aalsmeerderweg 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 bloementeel. 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 betreft het plangebied 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 vergelijking 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 lageregelegen 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-uthoorn/>

- (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 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 6). 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 archeologische 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 hier niet het geval maar volledigheidshalve is in de regels van het bestemmingsplan wel een beschermende regeling opgenomen (zie artikel 14.3 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 vliegverkeerslawaai 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 is, net als bij spoor- en verkeerswegen, 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)-geluidszone 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 3 nieuwe woningen mogelijk. In het kader van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek nodig om te bezien hoeveel de geluidsbelasting van het industrielawaai op de gevels bedraagt. Door Goudappel is via een akoestisch onderzoek nagegaan wat de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe woningen is (kenmerk: 008880.20210712R1.03, d.d. 7 februari 2022, zie bijlage 1). Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege industrieterrein Schiphol-Oost maximaal 52 dB(A) bedraagt ter plaatse van de nieuwe woningen. Dit is hoger dan de voorkeurgrenswaarde (50 dB(A)) maar lager dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting c.q. maximale ontheffingswaarde (55 dB(A)). Voor de 3 nieuwe woningen is daarom een hogere grenswaarde aangevraagd. Het ontwerpbesluit voor de hogere grenswaarde heeft tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Het definitieve besluit om hogere grenswaarden te verlenen zal worden genomen voordat het bestemmingsplan is vastgesteld.

Wegverkeerslawaai

Met betrekking tot het wegverkeerslawaai hebben wegen als de N201, de Aalsmeerderweg en de Oosteinderweg 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 3 nieuwe woningen mogelijk binnen de geluidszones van diverse wegen. In het kader van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek nodig om te bezien hoeveel de geluidsbelasting op de gevels bedraagt. Ook wordt er een nieuwe bedrijfsstraat (Samoaweg) aangelegd.

Door Goudappel is via een akoestisch onderzoek nagegaan wat de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe woningen is en wat de gevolgen zijn voor de bestaande geluidsgevoelige functies in de omgeving (kenmerk: 008880.20210712R1.03, d.d. 7 februari 2022, zie bijlage 1). Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelastingen ter plaatse van de nieuwe woningen als volgt zijn:

- maximaal 56 dB vanwege het wegverkeer op de Aalsmeerderweg (binnenstedelijk);
- maximaal 56 dB vanwege het wegverkeer op de N201 (buitenstedelijk), ter plaatse van de derde bouwlaag;
- maximaal 47 dB vanwege de Samoaweg (30 km/u).

De maximale geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Aalsmeerderweg en de N201 zijn hoger dan de voorkeugrenswaarde (48 dB) en, ter plaatse van de derde bouwlaag van het meest zuidwestelijke bouwvlak (hoek Aalsmeerderweg-Samoaweg), ook hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting c.q. maximale ontheffingswaarde (53 dB bij buitenstedelijke wegen en 63 dB bij binnenstedelijke wegen). De gevel dient voorts nog vanaf de derde bouwlaag doof (dus zonder te openen delen) te worden uitgevoerd, tenzij uit nader akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting lager is (bijvoorbeeld als gevolg van afscherming). Voor het bouwvlak op de hoek Aalsmeerderweg-Samoaweg geldt dat bij de eerste en tweede bouwlaag wel sprake is van een geluidsbelasting die voldoet aan de maximale ontheffingswaarde.

In het akoestisch onderzoek is nagegaan in hoeverre er maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting te reduceren en eventueel terug te brengen tot de voorkeugrenswaarde. Daaruit blijkt dat bron- en overdrachtsmaatregelen niet goed inpasbaar zijn en/of onvoldoende effect sorteren. Voor de betreffende nieuwe woningen is daarom een hogere grenswaarde aangevraagd. Het ontwerpbesluit voor de hogere grenswaarde heeft tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Het definitieve besluit om hogere grenswaarden te verlenen zal worden genomen voordat het bestemmingsplan is vastgesteld.

Tenslotte is ook gekeken in hoeverre er nadelige gevolgen zullen optreden voor bestaande woningen als gevolg van de nieuwe Samoaweg en het toekomstige verkeer. De geluidsbelasting vanwege de Samoaweg bedraagt 45 dB en is aanvaardbaar, mede gelet op de voorkeugrenswaarde die geldt voor gezonde wegen (48 dB). Er zijn verder geen significante, waarneembare geluidstoenames te verwachten als gevolg van de voorgenomen gewijzigde invulling van de deelgebieden binnen GPA.

Vliegtuiglawaai

het plangebied 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, tenzij sprake is van bijvoorbeeld woningen als opvulling van een open gat in de lintbebouwing (zie subparagraaf 6.2.3). 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 en dient er rekening te worden gehouden (zie paragraaf 7.9).

Bij de realisatie van de nieuwe woningen dient rekening gehouden te worden met de maximale binnenwaarde uit het Bouwbesluit, inclusief luchtverkeersgeluid. Dit wordt getoetst in het kader van de aanvraag om te bouwen.

Cumulatie

In de praktijk wordt vaak de gecumuleerde geluidsbelasting gehanteerd voor het bepalen van het geluidsreducerend vermogen van de gevel. Dit betreft de geluidsbelasting van alle wegen gezamenlijk. De hoogste gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer bedraagt 63 dB. De geluidsbelasting vanwege industrie is fors lager dan de waarde voor luchtvaartverkeer en draagt daardoor in zeer beperkte mate bij aan de totale gecumuleerde geluidsbelasting.

De geluidsbelasting ten gevolge van het luchtvaartverkeer is, omgerekend naar de mate van hinder voor het wegverkeer, fors hoger dan de geluidsbelasting van het wegverkeer. Als gevolg van de aanpassingen voor het wegennet en de gewijzigde geluidsbelastingen is er geen sprake van significante wijzigingen van de gecumuleerde geluidsbelasting. In de meeste gevallen blijft de gecumuleerde geluidsbelasting 68 dB, met of zonder de toevoeging van het geluid van het wegverkeer. Voor een beperkt aantal toetspunten neemt de maximale gecumuleerde geluidsbelasting toe tot 69 dB door de combinatie met verkeer. Een overzicht van de gecumuleerde geluidsbelastingen is opgenomen in bijlage 6 van het rapport.

Wanneer de geluidsbelasting van het luchtvaartgeluid wordt beschouwd, zowel met als zonder wegverkeer en industriegeluid, is sprake van een kwalificatie 'slecht'. Zoals aangegeven is het geluid ten gevolge van luchtvaart maatgevend en zorgt de combinatie met wegverkeer niet voor een significant andere gecumuleerde geluidsbelasting. Er zijn geen specifieke maatregelen te treffen om het luchtvaartgeluid bij de nieuwe woningen te reduceren. De overweging om op deze plek toch woningen toe te voegen hangt samen met de wens om de open gaten in de lintbebouwing langs de Aalsmeerderweg op te vullen, conform de mogelijkheden die het Luchthavenindelingsbesluit biedt (zie ook paragraaf 6.2.3). In paragraaf 7.9 is verder rekenschap gegeven van het vliegtuiglawaai.

In de Deelnota Hogere Waarden is opgenomen dat de gecumuleerde geluidsbelasting niet hoger mag zijn dan 3 dB dan de ten hoogste vast te stellen geluidsbelastingbelasting per bron, zonder correctie conform artikel 110g. Ten gevolge van het wegverkeer is dat in voorliggende situatie niet het geval. In voorliggende situatie zijn de geluidsbelastingen echter nog worstcase berekend, dus zonder concrete invulling van de bouwvlakken. Afhankelijk van de situering van de woningen is het belangrijk om te streven naar een goed verblijfsklimaat en in ieder geval te streven naar een geluidsluwe gevel ten gevolge van het wegverkeer. Hier kan en zal bij de uitwerking rekening mee worden gehouden.

7.6 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 het plangebied en in de omgeving van het plangebied komt wonen voor in de lintbebouwing langs polderwegen als de Aalsmeerderweg. De lintbebouwing grensde decennialang aan agrarische bedrijvigheid in het buitengebied (glastuinbouw). Inmiddels is voor de omgeving van de lintbebouwing vooral sprake van (toekomstige) bedrijvigheid. Door deze kenmerken en door de ligging ten oosten van de provinciale weg N201 zijn het plangebied en de omgeving te kenmerken als een gemengd gebied en niet als een rustige woonwijk.

Het bestemmingsplan maakt het gebruik als bedrijven en enkele (bestaande en nieuwe) woonfuncties mogelijk. Voor de milieuzonering van de bedrijfsfuncties ten opzichte van woningen wordt als richtlijn de VNG handreiking "Bedrijven en Milieuzonering" toegepast. De linten van de polderwegen Aalsmeerderweg en de Oosteinderweg en de twee bestaande woningen aan de Hoge Dijk zijn zoals hiervoor is beschreven 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 bedrijfsperven bevinden zich over op een afstand van 15 tot 32 meter van de woonpercelen aan de Aalsmeerderweg. Tussen deze bedrijfsperven en de woonpercelen zal een nieuwe watergang en een ecologische oever worden gerealiseerd. De afstand tussen de toekomstige bedrijfsperven en de woonpercelen aan de Oosteinderweg bedraagt 5 tot 11 meter. Tussen deze bedrijfsperven en de woonpercelen bevindt zich de Hoge Dijk. De woningen aan de Hoge Dijk (Oosteinderweg 230 en 232) bevinden zich direct naast de toekomstige bedrijfsperven.

Vanwege de toekomstige bedrijfsperven 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 grens van de geluidsgevoelige functies aan de zijde van de lintbebouwing van de Aalsmeerderweg zijn toegestaan dan wel de plangrens aan de zijde van de Oosteinderweg. 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, maximaal categorie 2 of maximaal categorie 1 toegestaan. Voor dergelijke bedrijven geldt in gemengd gebied een richtafstand van respectievelijk 30, 10 en 0 meter. De nieuwe bedrijfsperven (bestemd als Bedrijf - 2 en Bedrijf - 3) voldoen aan deze richtafstanden. Bij de bedrijfsperven ten zuiden van de als 'Verkeer' bestemde Samoaweg is het daarbij wel zo dat de richtafstand voldoet voor wat betreft de woningen in de lintbebouwing van de Aalsmeerderweg. De afstand van de bedrijfsperven tot het bouwvlak van de woningen is overal minimaal 50 meter. De achtererven van deze woningen zijn op kortere afstand gelegen. Om te voorkomen dat de afstand van de woningen tot de perceelsgrenzen van de bedrijfsperven minder dan 50 meter wordt is in het bestemmingsplan op een deel van de achtererven van de woningen de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten – voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken' opgenomen. In de regels is bepaald dat het gebied ter plaatse van deze aanduiding geen erf is 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 deze strook vrij te houden van voor bewoning te gebruiken bijbehorende 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 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.

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 (NO₂) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³;
- voor fijn stof (PM₁₀) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM₁₀ mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (39 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaf trek);
- voor PM_{2,5}, deeltjes nog kleiner dan PM₁₀, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM₁₀.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

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

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als het niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ bijdraagt; concreet betekent dit een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m³. Met name NO₂ en PM₁₀ zorgen in Nederland nog voor overschrijdingen van grenswaarden, vandaar dat deze grens is gekozen.

In de Regeling NIBM is een aantal categorieën met maximale groottes aangewezen die NIBM zijn, waaronder woningbouw, kantoren en bepaalde inrichtingen. Als een project binnen de grenzen van deze Regeling valt, is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

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 1). Het onderzoek is uitgevoerd in combinatie met een verkeersanalyse. Uit het onderzoek blijkt dat er 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.

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 aanlegvergunningstelsel.

7.8.2 Relevantie plangebied

Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen

In of nabij het plangebied bevindt zich geen inrichting waar gevaarlijke stoffen worden gebruikt, opgeslagen en/of geproduceerd.

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 Waterwolfunnel (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 Rekenschap 20 Ke-contour

Het plangebied is gelegen binnen de 20 Ke-contour (LIB-5). Het 20 Ke-gebied is een planologische afwegingsruimte die voortvloeit uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte. De regels binnen deze zone zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Het uitgangspunt is dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied wordt gevlogen. Gelet hierop moet terughoudendheid betracht worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is.

In het plangebied worden ten opzichte van de huidige situatie 3 nieuwe woningen toegestaan. Deze woningen zijn ter opulling van open gaten in het lint. Conform de Provinciale Omgevingsverordening dient daarbij rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van

geluid en externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

7.9.1 Ligging en situatie

De geluidsbelasting ter hoogte van het plangebied wordt vooral bepaald door startende en landende vliegtuigen van en naar de Aalsmeerbaan. Opstijgende vliegtuigen starten in zuidelijke richting, maken vervolgens een bocht en vliegen ter hoogte van het plangebied verder in zuidelijke of oostelijke richting. Landende vliegtuigen komen in een rechte lijn aanvliegen, in het verlengde van de baan.

De feitelijk optredende geluidbelasting in de omgeving van Schiphol worden voortdurend gemeten. De feitelijke geluidsbelasting vanwege de aanvliegroute van de Aalsmeerbaan ter plaatse van de dichtstbijzijnde meetpost (meetpunt 40 Oosteinderweg/N201) bedroeg in 2021 tussen de 66 en 96 dB(A) waarbij het merendeel van de metingen tussen 74 en 78(A) lagen.

De geluidsbelastingen vanwege het vliegverkeer zullen in de toekomst veranderen. Enerzijds kan het luchtverkeer toenemen en stiller worden door moderne technieken, anderzijds kunnen vliegroutes worden gewijzigd. Bovendien wordt een nieuw stelsel, het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem (NNHS) ingevoerd waarmee de afgelopen jaren al werd geëxperimenteerd. De gevolgen van mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op dit moment niet bekend.

Tenslotte geldt dat het plangebied vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour is gelegen in een gebied met een verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is echter klein te noemen aangezien de woningen niet direct in het verlengde van de Aalsmeerbaan zijn gelegen.

7.9.2 Overwegingen

Geluid

Er zijn geen wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid. De wettelijke mogelijkheden worden begrensd door de LIB 4 zone. De LIB 4 zone heeft tot doel om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door luchtvaartgeluid te voorkomen, omdat dit kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten van inwoners en gebruikers van dit gebied. De buitengrens van de LIB 4 zone is aangewezen op basis van de berekende 58 dB(A) L_{den} contour. Binnen de LIB 4 zone / boven de 58 dB(A) L_{den} wordt het geluidniveau zodanig hinderlijk geacht dat woningbouw daar niet of slechts onder beperkte voorwaarden wenselijk wordt geacht. De 58 dB(A) L_{den} staat niet gelijk aan de feitelijke geluidmetingen.

In het kader van het gelijkwaardigheidsbeginsel (op grond van de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeersbesluit) wordt tevens gekeken naar de 48 dB(A) L_{den} en 40 dB(A) L_{night} contouren. Boven de 48(A) L_{den} is de kans dat hinder wordt ervaren groot. Boven het niveau van 40 dB(A) L_{night} kan ernstige slaapverstoring optreden. De feitelijk optredende geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied bedraagt circa 62 dB(A) L_{den} . Bij deze niveaus kunnen bewoners overdag geluidhinder ondervinden. Daar staat echter tegenover dat de Aalsmeerbaan 's nachts (23:00-07:00) niet wordt gebruikt waardoor er geen sprake is van slaapverstoring. De geluidsbelastingen ter plaatse van het plangebied worden daarom aanvaardbaar geacht.

Een gemengd woonwerkmilieu onder de rook van Schiphol gaat met een hogere geluidbelasting gepaard dan in een rustige woonwijk die niet in de nabijheid van Schiphol is gelegen. Derhalve kan in het plangebied ook een hogere geluidbelasting als aanvaardbaar gezien worden. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximaal aanvaardbare cumulatieve geluidsbelasting 68-69 dB bedraagt. Gelet op de aanwezige geluidsbronnen en de veroorzaakte geluidsbelastingen is luchtvaartgeluid bepalend voor de cumulatie. De gecumuleerde geluidsbelasting is te kwalificeren als slecht.

Hierbij wordt opgemerkt dat geluidhinder een subjectieve ervaring is. De één vindt een bepaald geluidsniveau hinderlijk, de ander niet. Verder is bij het ervaren van hinder ook maatgevend in hoeverre geluid geaccepteerd wordt. De acceptatie van geluid wordt vergroot indien aspirant-bewoners van tevoren

bewust zijn van de te verwachten geluidbelasting.

Externe veiligheid

De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is klein te noemen. Het plangebied ligt niet direct in het verlengde van de baan. In de omgeving zijn verder geen gevaarlijke of ontplofbare objecten aanwezig waardoor een vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan.

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

7.9.3 Noodzaak woningbouw

Zoals bekend is de druk op de regionale woningmarkt groot. Het aantal woningen in het plangebied is weliswaar beperkt maar met de woningen wordt niet alleen (in beperkte mate) voorzien in de woningbehoefte. Door de nieuwe woningen worden ook open gaten in de lintbebouwing opgevuld. De lintbebouwing is cultuurhistorisch en ruimtelijk gezien belangrijk voor de structuur in Aalsmeer. Het opvullen van de open gaten is stedenbouwkundig gezien zeer wenselijk omdat daarmee het polderlint van de Aalsmeerderweg verder wordt versterkt.

7.10 Natuur

7.10.1 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 in bepaalde gevallen bovendien een passende beoordeling te worden gemaakt. Significante 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 verblijfsplaatsen.

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 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 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 Omgevingsverordening 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.

7.10.2 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 9 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 relevante stikstofemissie op voor stikstof gevoelige habitats in de maatgevende Natura 2000-gebieden plaatsvindt (referentie 07524-54406-04, d.d. 23 februari 2022, zie bijlage 7). Dit

onderzoek is gedaan voor alle nog te ontwikkelen deelgebieden in Green Park Aalsmeer, inclusief deelgebied 2 West. 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 1).

Uit de rekenresultaten blijkt dat de hoogst berekende waarde van de stikstofdepositie 0.11 mol/ha/jaar bedraagt ter plaatse van het Natura 2000-gebied 'Botshol'. Omdat de berekende stikstofdepositie 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 (planologische) gebruik, de zogenaamde referentiesituatie. 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. Op basis van een verschilberekening is de stikstofdepositie van de huidige plansituatie vergeleken met het beoogde bestemmingsplan. Uit deze verschilberekening blijkt dat in twee Natura 2000-gebieden nog sprake is van een zeer beperkte toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie. Het betreft 0,02 mol/ha/jaar in het Natura 2000-gebied 'Coepelduynen' en 0,01 mol/ha/jaar in 'Oostelijke Vechtplassen'. De toename van de stikstofdepositie bij deze op relatief grote afstand gelegen Natura 2000-gebieden is een gevolg van zogenaamde randeffecten. 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. In het rapport is gemotiveerd dat er bij de uitgevoerde berekeningen sprake is van randeffecten. Korthedshalve wordt verwezen naar paragraaf 4.3 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. 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.

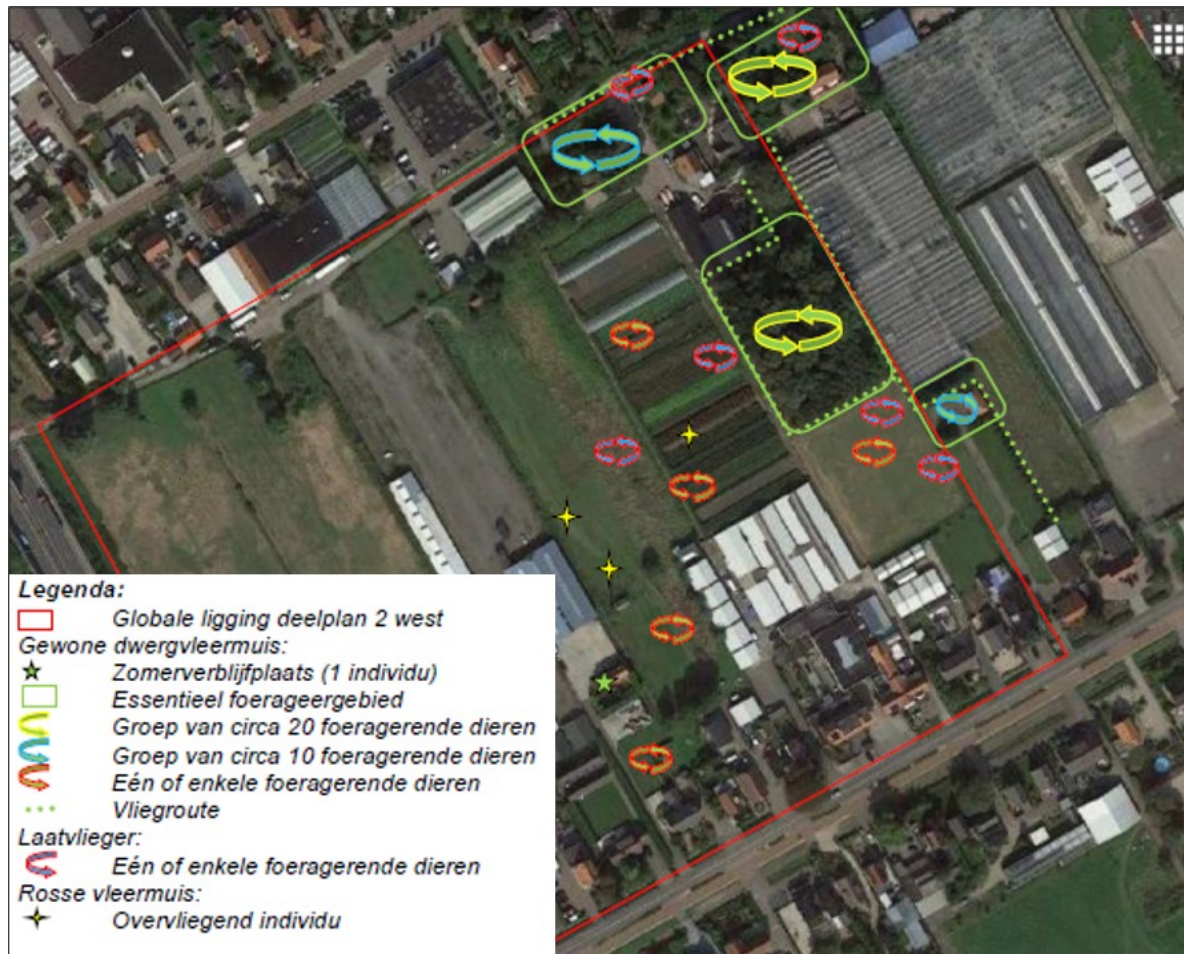
Soortenbescherming

Door Arcadis zijn de afgelopen jaren diverse quick scans naar beschermde soorten uitgevoerd voor diverse percelen in deelgebied 2 West. De laatste quick scan is uit 2021 (referentie D10023088:33, d.d. 22 maart 2021, zie bijlage 8). Uit deze en eerdere quick scans blijkt dat de aanwezigheid van enkele beschermde soorten (broedvogels met jaarrond beschermde nesten, marterachtigen, vleermuizen, amfibieën en overige zoogdieren en amfibieën) niet op voorhand kan worden uitgesloten. Voor het plangebied is daarom nader onderzoek naar beschermde soorten uitgevoerd (referentie D10034416:20, d.d. 21 juni 2021, voorlopig rapport, zie bijlage 9). Uit het nadere onderzoek blijkt het volgende:

- **Roofvogels, kerkuil en ransuil:** Aanwezigheid van nestplaatsen roofvogels en ransuil uitgesloten, behalve de kerkuil. De vervallen schuur ter hoogte van Aalsmeerderweg 167 heeft een essentiële functie als verblijfplaats van kerkuil. Er wordt vanuit gegaan dat hier mogelijk gebroed wordt.
- **Huismuis:** Bij het bakstenengebouw achter op het terrein van Aalsmeerderweg 157a zijn twee nestplaatsen van huismuis vastgesteld. Ook zijn in de omgeving roepende huismussen waargenomen, wat duidt op aanwezigheid van nestplaatsen. De aangrenzende hagen worden gebruikt voor dekking. Binnen deelplan 2 west zijn geen foeragerende huismussen waargenomen. Verwacht wordt dat de aangrenzende tuinen gebruikt worden als foerageergebied. Deelplan 2 west zal sporadisch gebruikt worden als foerageergebied.
- **Marterachtigen:** Er zijn geen marters waargenomen noch sporen aangetroffen. De afwezigheid van marters heeft vermoedelijk te maken met de aanwezigheid van katten (voedselconcurrentie/predatie).
- **Vleermuizen:** In totaal zijn drie vleermuissoorten binnen het deelplan 2 west en/of omgeving waargenomen: Gewone dwergvleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis:
 1. Het bakstenengebouw achter op het terrein van Aalsmeerderweg 157a functioneert als

zomerverblijfplaats van één gewone dwergveermuis. Binnen het deelplan 2 west zijn geen andere verblijfplaatsen vastgesteld en op basis van het onderzoek uitgesloten. Ter hoogte van de bosschages rondom Oosteinderweg 230 en het opgaand groen ter hoogte Aalsmeerderweg 183 foerageren circa 10-20 gewone dwergveermuizen. Dit foerageergebied wordt frequent gebruikt en is daarom aangemerkt als essentieel foerageergebied. Gelet op de grootte van deze groep gaat het hier vermoedelijk om een kraamkolonie. In het open terrein wordt enkele individuen een niet-frequent gebruikt als foerageergebied en is daarom niet aangemerkt als essentieel foerageergebied. Het opgaand groen binnen deelplan 2 west wordt ook gebruikt als lijnvormig element waarlangs gevlogen wordt. Door het frequente gebruik van deze vliegroute is geconcludeerd dat dit een essentiële verbinding vormt tussen verblijfplaats en foerageergebied. Ook de Hogedijk ten noorden van deelplan 2 west wordt gebruikt als vliegroute. De verblijfplaats(en) van deze groep gewone dwergveermuizen is niet gevonden maar is vermoedelijk aanwezig in één, of enkele woningen aan Aalsmeerderweg.

2. Er zijn enkele foeragerende laatvliegers binnen deelplan 2 west waargenomen. Verwacht wordt dat het gaat om maximaal vijf individuen. Binnen deelplan 2 west en de omgeving wordt het open terrein gebruikt als foerageergebied. Daarnaast wordt ook in de luwte van het opgaand groen ter hoogte van Aalsmeerderweg 183 en Oosteinderweg 230 gefoerageerd. De laatvlieger is, in vergelijking tot de gewone dwergveermuis, niet gebonden aan lijnvormige elementen waarlangs gevlogen wordt. Er zijn dan ook geen vaste vliegroutes vastgesteld. Binnen deelplan 2 west is geen verblijfplaatsindicerend gedrag waargenomen. Aanwezigheid van verblijfplaatsen is daarom uitgesloten.
3. De rosse veermuis is een enkele keer hoog overvliegend waargenomen. Deze individuen hadden geen binding met deelplan 2 west. Er zijn geen foeragerende rosse veermuizen waargenomen. Ook is geen verblijfplaatsindicerend gedrag waargenomen. Gelet op de bevindingen is aanwezigheid van essentiële functies van rosse veermuizen binnen deelplan 2 west uitgesloten.
- Rugstreeppad: Tijdens het onderzoek zijn binnen deelplan 2 west en de omgeving geen individuen van rugstreeppad gezien en gehoord. Ook zijn geen eisnoeren van rugstreeppad aangetroffen. De aanwezige watergangen waren gedurende het onderzoek begroeit met ruigte waardoor open zonnige plekken zo goed als niet aanwezig waren. Daarom wordt ook verwacht dat deze watergangen suboptimaal of zelfs ongeschikt zijn als voortplantingswater. Er is geen plasvormig aangetroffen. Gelet op de bevindingen van het onderzoek is het uitgesloten dat deelplan 2 west leefgebied van rugstreeppad vormt.



Afbeelding: bevindingen vleermuizenonderzoek

De herontwikkeling van deelgebied 2 West heeft in beginsel nadelige effecten op huismussen, kerkuilen en vleermuizen en leidt daarmee tot overtreding van de Wet natuurbescherming (Wnb). In het kader van de Wnb dienen mitigerende maatregelen te worden getroffen om negatieve effecten als gevolg van de voorgenomen ingreep zo goed als mogelijk te voorkomen. Ook is een ontheffing van de Wnb nodig. Deze ontheffing is in het voorjaar van 2022 aangevraagd.

Ten aanzien van de mitigerende maatregelen gaat het om het plaatsen van huismus- en vleermuiskasten en de aanleg van ecologische (verbindings)zone(s). Voor deze ecologische (verbindings)zone(s), welke ter compensatie van de huidige groenstrook zijn, is in overleg met de ecooloog een studie verricht voor de meest geschikte plekken in het plangebied. Uitkomst van deze studie is dat er een ecologische verbindingszone komt op de oever van de aan te leggen watergang en enkele ecologische zones op het talud van de dijk. Door deze zones komt er in de nieuwe situatie meer groen (5.537 m²) dan in de huidige situatie (3.999 m²). De nieuwe ecologische (verbindings)zones zijn vastgelegd in het bestemmingsplan.

7.11 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 duurzaamheidsgehalte van het te realiseren bouwwerk is.

Voor alle nieuwbouw gelden vanaf 1 januari 2021 de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Die eisen vloeien voort uit het Energieakkoord voor duurzame groei en uit de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD). De gemeente zoekt graag met ontwikkelaars naar meer opties waarmee gebouwen geheel energieneutraal worden gebouwd. 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.

7.12 Schaduw

De nieuwe bedrijfskavels bevinden zich in de nabijheid van bestaande woningen. Mede naar aanleiding van zienswijzen is een bezonningsstudie uitgevoerd (zie bijlage 11). Daaruit blijkt dat de mogelijke nieuwbouw niet tot een relevante vermindering van schaduw leidt.

- Woonlint Oosteinderweg: Alleen in de winterperiode ontstaat er in de ochtend enige schaduw op de achterste delen van de woonpercelen in het woonlint aan de Oosteinderweg. De rest van de dag en de rest van het jaar is er geen sprake van schaduw.
- Woningen Oosteinderweg 230-232: De mogelijke bebouwing op de betreffende bedrijfskavels in deelgebied 2 leidt bij de twee woningen onderaan de dijk tot een toename van schaduw. Ondanks deze toename van schaduw kan worden aangenomen dat er ter plaatse van de twee woningen wel kan worden voldaan aan de 'lichte' TNO-norm (ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.
- Woonlint Aalsmeerderweg: Alleen aan het einde van de dag (rond 18:00 in het voor- en najaar en rond 20:00 in de zomer) ontstaat schaduw op de achterste delen van de woonpercelen Aalsmeerderweg 165-183. De woningen langs de Aalsmeerderweg ondervinden geen schaduw als gevolg van de mogelijke nieuwbouw op de bedrijfskavels.